

19  
1 (2)  
KS 2013/02

2013-03-06  
Tjänsteskrivelse

Kontor  
SBK

Handläggare  
Bengt Andersson  
08-52303104  
Bengt.andersson@sodertalje.se

Stadsbyggnadsnämnden  
Kommunstyrelsen

## Yttrande över komplettering av Stockholm läns regionala trafikförsörjningsprogram

Dnr SBN 2013-00211, KS 13/54

### Sammanfattning av ärendet

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har skickat ut förslag på komplettering av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län på remiss fram till den 2 april 2013. Kompletteringen avser kollektivtrafik på vatten.

Kollektivtrafik på Mälaren liksom Saltsjön bedöms ha stor potential att utvecklas och bidra till att skapa en mer sammanhållen region genom att utveckla nya resmönster och trafiklösningar. Södertälje kommun bör därför ingå i utredningsområde för pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten

Kommunförvaltningens förslag till Stadsbyggnadsnämnden är att tillstyrka kommunförvaltningens förslag till remissyttrande över Stockholms läns landstings komplettering av Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

Kommunförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen är att godkänna förslag till remissyttrande över Stockholms läns landstings komplettering av Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

**Beslutsunderlag**

Stockholms läns landstings förslag till komplettering av regionalt trafikförsörjningsprogram finns att ta del av på webblänk:

<http://www.sll.se/sll/templates/NormalPage.aspx?id=63321>

**Ärendet**

Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram beslutades av Stockholms landstingsfullmäktige den 18 september 2012 i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen. Den 1 augusti 2012 började en komplettering till lagen att gälla, som bland annat innebär att kollektivtrafik på vatten inbegrips och därför behöver en komplettering av trafikförsörjningsprogrammet göras. Trafikförvaltningen har skickat ut förslag på komplettering av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län på remiss fram till den 2 april 2013.

Kollektivtrafik på Mälaren liksom Saltsjön bedöms ha stor potential att utvecklas och bidra till att skapa en mer sammanhållen region genom att utveckla nya resmönster och trafiklösningar. Södertälje kommun bör därför ingå i utredningsområde för pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten och landstinget bör som länets kollektivtrafikmyndighet i dialog med berörda kommuner ta fram en strategi för hur kollektivtrafik på Mälaren och Saltsjön kan startas upp och utvecklas. Det innebär att Södertälje kommun anser att den rumsliga avgränsning som görs för utredningsområdet på sidan 9 är allt för snäv och bör utökas.

**Kommunförvaltningens förslag till stadsbyggnadsnämnden:**


Kommunförvaltningens förslag till Stadsbyggnadsnämnden är att tillstyrka kommunförvaltningens förslag till remissyttrande över Stockholms läns landstings komplettering av Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

**Kommunförvaltningens förslag till kommunstyrelsen:**

Kommunförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen är att godkänna förslag till remissyttrande över Stockholms läns landstings komplettering av Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

  
Martin Andrae

Stadsdirektör

  
Ove Lundgren  
tf Samhällsbyggnadsdirektör

*Beslutet expedieras till:  
Bengt Andersson SBK*

Datum  
2013-03-06

Dnr  
2013-00211

Enhet  
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare  
Bengt Andersson

Trafikförvaltningen  
Stockholms läns landsting  
10573 STOCKHOLM

## Yttrande över komplettering av Stockholm läns regionala trafikförsörjningsprogram

Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram beslutades av Stockholms landstingsfullmäktige den 18 september 2012 i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen. Den 1 augusti 2012 började en komplettering till lagen att gälla, som bland annat innebär att kollektivtrafik på vatten inbegrips och därför behöver en komplettering av trafikförsörjningsprogrammet göras. Trafikförvaltningen har skickat ut förslag på komplettering av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län på remiss fram till den 2 april 2013.

Kollektivtrafik på Mälaren liksom Saltsjön bedöms ha stor potential att utvecklas och bidra till att skapa en mer sammanhållen region genom att utveckla nya resmönster och trafiklösningar. Södertälje kommun bör därför ingå i utredningsområde för pendelbåtlinjer på Stockholms inre vatten och landstinget bör som länets kollektivtrafikmyndighet i dialog med berörda kommuner ta fram en strategi för hur kollektivtrafik på Mälaren och Saltsjön kan startas upp och utvecklas. Det innebär att Södertälje kommun anser att den rumsliga avgränsning som görs för utredningsområdet på sidan 9 är allt för snäv och bör utökas.

Boel Godner  
Kommunstyrelsens ordförande

*Kopia till: Akten, Samhällsbyggnadskontoret*

Strategisk utveckling  
Planering

BREV  
2013-01-29

Diarienummer  
SL-2011-05539

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2013 -01- 3 1	
Dnr	Rnr

Enligt sändlista

## Remiss om komplettering av Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Lagen innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län; i Stockholm är det landstinget. En av myndighetens viktigaste uppgifter är att besluta om regionalt trafikförsörjningsprogram, som är det nya strategiska dokumentet om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning.

### Kollektivtrafik på vatten

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län beslutades av landstingsfullmäktige den 18 september 2012. I augusti 2012 trädde en komplettering av kollektivtrafiklagen i kraft som bland annat innebär att kollektivtrafik på vatten ingår i lagstiftningen. Mot bakgrund av detta behöver det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet kompletteras.

Därför skickar vi nu ut en remiss med förslag på komplettering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Hur ska målsättningarna och de strategiska inriktningarna för kollektivtrafik på vatten se ut på lång sikt? Denna remissversion är brett förankrad med regionens aktörer i samband med en muntlig samrådsprocess.

### Länsöverskridande trafik

Utöver behov av måltal etc för kollektivtrafik på vatten finns också ett behov av att förtydliga landstingets inriktning för den länsöverskridande kollektivtrafiken. Samrådsunderlaget som tidigare gått ut har därför innehållit förslag på strategisk inriktning av både kollektivtrafiken på vatten och den länsöverskridande kollektivtrafiken, framförallt regionaltågen. Nu efter samrådet har dessa frågeställningar och de synpunkter vi fått in lämnats över i den process som pågår mellan mälardalslänen för att komma fram till en gemensam trafik i framtiden. Inga specifika måltal kommer att fastställas för denna trafik i Stockholms läns trafikförsörjningsprogram eftersom vi som

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sil.se](mailto:registrator.tf@sil.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sil.se](http://www.sil.se)

Strategisk utveckling  
Planering

BREV  
2013-01-29

Diarienummer  
SL-2011-05539

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

endast en part av mälardalssamarbetet naturligt nog inte har full rådighet över denna trafik ensam. Samtliga synpunkter som har inkommit under samrådet samt som inkommer nu i samband med remissen kommer sammanställas i en samrådssammanställning. Detta gäller både den länsöverskridande trafiken och kollektivtrafiken på vatten.

Med denna remiss vill vi underlätta en dialog om de långsiktiga målsättningarna för båttrafiken.

### Remiss

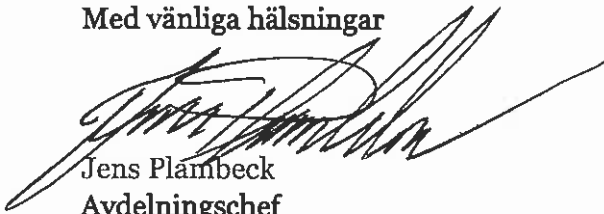
Detta programförslag skickas nu ut på remiss under februari och mars 2013. Avsikten är att kompletteringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län ska beslutas av landstingets trafiknämnd den 28 maj 2013. Bifogat med detta brev finns kompletteringsförslaget till Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram .

Yttranden på remissen ska göras skriftligt och vara Trafikförvaltningen tillhanda **senast den 2 april 2013**. Yttranden skickas till: Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, 105 73 Stockholm eller till [registrator@sl.se](mailto:registrator@sl.se). Ange följande diarienummer vid svar: SL-2011-05539.

Vid frågor om remissen kontakta Helena Gozzi 08-686 1620, Anna Pontusson 08-686 3739 (från den 18 februari) eller Marcus Andersson 08-686 1744 (till och med den 15 februari).

Vi ser fram emot att ta del av era remissynpunkter och önskar en intressant läsning!

Med vänliga hälsningar



Jens Plambeck  
Avdelningschef  
Strategisk utveckling

Strategisk utveckling  
*Planering*

BREV  
2013-01-29

Diarienummer  
SL-2011-05539

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Sändlista:*

Arlanda Express  
Arriva Sverige AB  
A-Train  
Bergkvarabuss  
Blidösundsbolaget  
Botkyrka kommun  
Branschföreningen Tågoperatörerna  
Buss i Väst  
Danderyds kommun  
DHR i Stockholms län  
Ekerö kommun  
FAC Flygbussarna AB  
Handelskammaren  
Haninge kommun  
HSO i Stockholms län  
Huddinge kommun  
Järfälla kommun  
Keolis Sverige AB  
Kollektivtrafikant Stockholm  
KSL  
Öppen Skärgård  
Skärgårdens trafikantförening  
SIKO  
TIM-pendlare  
Pendlarföreningen i Tierp  
Uppsalapendlarna  
Landstinget, Sörmland  
Lidingö stad  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
MTR  
MÅLAB  
Nacka kommun  
Netbuss AB  
Nobina  
Norrtälje kommun  
Nykvarns kommun  
Nynäshamns kommun  
PRO i Stockholms län  
Resenärsforum

Strategisk utveckling  
Planering

BREV  
2013-01-29

Darienummer  
SL-2011-05539

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Roslagståg  
Salems kommun  
SamBus AB  
Sigtuna kommun  
SJ AB  
SKPF, Stockholm  
SLL, Tillväxt, miljö och regionplanering  
Sollentuna kommun  
Solna stad  
SPF, Stockholmsdistriktet  
SPRF, Stockholm  
SRF, Stockholms & Gotlands län  
Stockholms Sjötrafik AB  
Stockholms Spårvägar  
Stockholms stad  
Stockholmståg  
Sundbybergs stad  
Swebus Express AB  
Svenska Bussbranschens Riksförbund  
Svenska Taxiförbundet  
Svenska Tågkompaniet AB  
Svenskt Näringsliv  
Södertälje kommun  
Taxi Stockholm  
Trafikverket, Region Stockholm  
Tyresö kommun  
Täby kommun  
Upplands Väsby kommun  
Upplands-Bro kommun  
Uppsala läns landsting  
Utö Rederi AB  
Vallentuna kommun  
Vaxholms stad  
Veolia Transport  
Värmdö kommun  
Österåkers kommun

Strategisk utveckling  
*Planering*

BREV  
2013-01-29

Diarienummer  
SL-2011-05539

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*För kännedom & ev synpunkter*

Jernhusen AB

Näringsdepartementet

Swedavia

SKL

Svensk Kollektivtrafik

Trafikanalys

Transportstyrelsen

WÅAB

Västmanlands läns landsting

Örebro läns landsting

Västra götalsregionen

Region Skåne

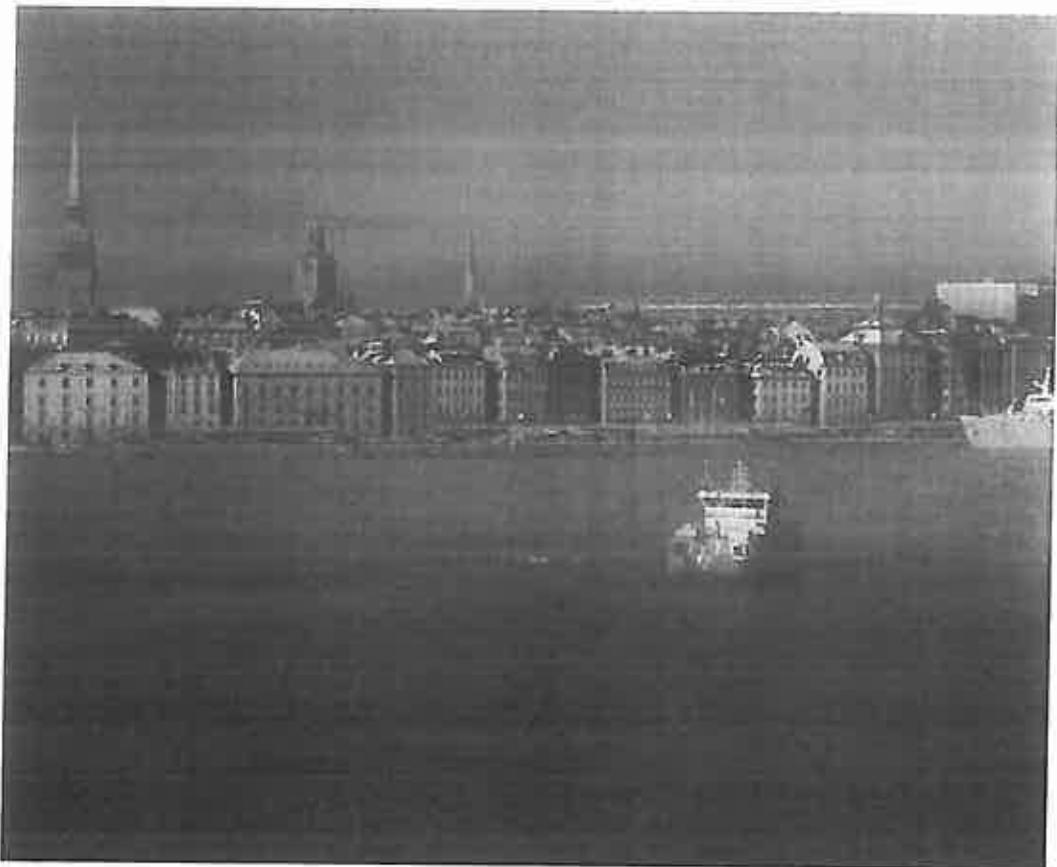


2013-01-25

# Kompletteringar av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

---

## Kollektivtrafik på vatten



## Innehåll

Ett tillägg till kollektivtrafiklagen.....	5
Behov av kollektivtrafik i Stockholmsregionen .....	7
Mål för kollektivtrafik på vatten .....	8
Strategiska val – avvägning mellan upphandlad och kommersiell trafik.....	20
Förutsättningar för kommersiell trafik.....	27
Riktlinjer för kollektivtrafikens utbudsstandard – Båttrafik.....	28
Källor .....	29

*Foto framsida: Mac Berggren*

*Övriga foton där inte annat anges: Trafikförvaltningen*

## **Inledning**

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län beslutades av landstingsfullmäktige den 18 september 2012. I augusti 2012 trädde en komplettering av kollektivtrafiklagen i kraft som innebär att bland annat kollektivtrafik på vatten ingår i lagstiftningen. Mot bakgrund av detta behöver det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet kompletteras.

Det dokument du nu läser är remissen för kompletteringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet med målsättningar och strategiska inriktningar för kollektivtrafik på vatten i Stockholms län.

Utöver behov av måltal etc för kollektivtrafik på vatten finns också ett behov av att förtydliga landstingets inriktning för den länsöverskridande kollektivtrafiken. Samrådsunderlaget som tidigare gick ut innehöll därför förslag på strategisk inriktning av både kollektivtrafiken på vatten och den länsöverskridande kollektivtrafiken, framförallt regionalstågen. Nu efter samrådet kommer dessa frågeställningar och de synpunkter som inkommit att lämnas över i den pågående processen mellan mälardalslänen där syftet är att komma fram till en gemensam trafik i framtiden. Inga specifika måltal kommer att fastställas för denna trafik i Stockholms läns trafikförsörjningsprogram eftersom vi som endast en part av mälardalssamarbetet naturligt nog inte har full rådighet över denna trafik ensamma.

De synpunkter som har inkommit under samrådet samt som inkommer nu i samband med remissen kommer sammanställas i en samrådssammanställning. Detta gäller både den länsöverskridande trafiken och kollektivtrafiken på vatten.

Med denna remiss vill vi underlätta en dialog om de långsiktiga målsättningarna för båttrafiken.

## **Några viktiga begrepp**

**Regional kollektivtrafik** innebär all kollektivtrafik inom länet (både upphandlad och kommersiell trafik), inklusive vardagspendling över länsgräns samt kollektivtrafik på vatten.

**Upphandlad trafik** betyder här den trafik som omfattas av den allmänna trafikplikten, det vill säga den trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten väljer att upphandla eller avtala om.

**Kommersiell trafik** är kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas/avtalas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

**Kollektivtrafik på vatten** definieras här som skärgårdstrafik och pendelbåtstrafik. Trafikverkets vägfärjor ingår inte i begreppet.

**Skärgårdstrafik** är sjötrafiken i Stockholms skärgård som trafikerar öar utan fast landförbindelse eller statlig vägfärja, från Arholma i norr till Landsort i söder.

**Pendelbåtstrafik** betyder kollektivtrafik på vatten som skapar förutsättningar för framförallt arbetspendling, på samma sätt som övrig kollektivtrafik, vare sig den går på land eller vatten.

## **Ett tillägg till kollektivtrafiklagen**

Lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft den 1 januari 2012, vilket innebär att alla län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet samt att inomlänsmarknaden för kollektivtrafik har omreglerats. I augusti 2013 kom en komplettering till kollektivtrafiklagen som bl a innebär att även kollektivtrafik på vatten ingår. Även andra kompletteringar har gjorts bl a kring medfinansiering av kollektivtrafik från kommun till landsting.

## **Kollektivtrafik på vatten**

Kollektiv sjötrafik är nu en del av lagen om kollektivtrafik (1 kap 1 §), i praktiken innebär detta en reglering av en tidigare fri marknad. Historiskt sett har sjötrafiken inte varit reglerad på samma vis som landtrafiken.

I lagtillägget finns också särskilda övergångsregler gällande sjötrafik. Dessa säger att upphandling kan ske utan krav på allmän trafikplikt om den påbörjades senast den 31 juli 2012 och om tilldelningsbeslut är fattat före den 1 oktober 2013.

Kravet i artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning på att varje behörig myndighet ska ha offentliggjort vissa uppgifter i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas, gäller inte i fråga om avtal om allmän trafik på vatten där det fria anbudsförandet har inletts respektive ett avtal direkttilldelats före den 1 augusti 2013.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska ha kompletterats angående kollektivtrafik på vatten senast den 1 augusti 2013.

## **Medfinansiering av kollektivtrafik från kommun till landsting**

Lagen ger ett tydligt besked om att medfinansiering av kollektivtrafik från kommunernas sida uppmuntras, med detta tillägg tydliggör man att kommuner får gå in med medel till landstinget.

Regeringens avsikt är tydlig i att man vill ge kommuner möjlighet att erbjuda en mer kvalitativ kollektivtrafik än den som är angiven i ett trafikförsörjningsprogram, denna finansiering ges i fria former:

- Möjlighet till att finansiera mer trafik
- Möjlighet till att finansiera nya linjer
- Möjlighet till att finansiera trafik med högre kvalitet

I lagen finns heller ingen tidsbegränsning av denna medfinansiering. Detta är viktigt att notera då samhällsekonomiska åtaganden kan kräva långa tidsperioder för att uppnås. Landstinget tolkar det därför som att medfinansiering kan ske både som löpande köp och som investering. En eventuell medfinansiering kräver att det sker god samordning i tidiga skeden. Det är även värt att poängtera att 2 kap. 1 § Kommunallagen om "förbud

mot att åta sig uppgifter som enbart ankommer på någon annan” inte blir aktuellt då denna speciallagstiftning får företräde.

Landstingets syn på detta lagtillägg är att det gällande regionala trafikförsörjningsprogrammet inte behöver ändras. Inga målsättningar eller nivåer för allmän trafikplikt kommer med andra ord att sänkas med anledning av lagtillägget. Trafik som syftar till att nå högre ställda eller andra mål utöver de som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet bör dock bekostas från kommunernas sida. Redan idag fungerar det på detta sätt med exempelvis skolskjutsarna.



### **Ytterligare delar i lagtillägget**

Lagtillägget innehåller också två andra nyheter. Dessa bedöms inte påverka innehållet i Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram.

Lagen tillåter nu i kapitel 3, §3 a, en regional kollektivtrafikmyndighet att lämna ersättning för kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land, om trafiken omfattas av allmän trafikplikt. Ersättning enligt första stycket får lämnas endast för sådan kollektivtrafik som är lämplig för att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som faktiskt också tillgodoser detta behov.

Detta innebär för detta program inga förändringar i sak. Idag i Stockholms län sker ingen upphandlad trafik som passerar Sveriges gränser. Det finns dock kommersiell kollektivtrafik över landets gränser i regionen, men den är inte av sådan art att den påverkas av detta program.

Lagen har även blivit kompletterad gällande information från kollektivtrafikutövare, samt vad den av regeringen utsedda myndigheten har rätt att kräva in som information av kollektivtrafikutövare.

## Behov av kollektivtrafik i Stockholmsregionen

Behovet av kollektivtrafik i vår region har beskrivits i det redan beslutade regionala trafikförsörjningsprogrammet. Här förtydligas därför endast resenärskategorierna för skärgårdstrafiken.

### Dagens resande i skärgårdstrafiken

Resenärskategorierna i skärgårdstrafiken består av pendlare och sällanresenärer. Resmönstren har det omvända förhållandet jämfört med kollektivtrafiken på land då 15 % av resenärerna är pendlare medan 85 % är sällanresenärer. Sällanresenärerna kan ytterligare delas in i besökare, som står för 55 %, och fritidshusresenärer, som står för 30 % av resorna i skärgårdstrafiken. Det är stora säsongvariationer och 60 % av resandet i skärgårdstrafiken sker under sommarmånaderna juni-augusti.

På Djurgårdsfärjan reser årligen ca 2,3 miljoner resenärer varav ca 1 miljon reser med SL Accesskort per år.

### Dagens trafikkoncept

Denna komplettering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet gäller trafikslag som inte legat inom ramen för SL-trafiken. När vi nu ska föra in dessa trafikslag i det gemensamma begreppet regional kollektivtrafik så vill vi införliva dem i de befintliga trafikkoncepten. Det förtydligar synen på olika trafiknäts uppgifter.

De trafiknät vi planerar utifrån är:

- Stomlinjer; tågtrafik och stombussar för att klara de stora resandeflödena
- Direkttrafik; busslinjer som avlastar när kapaciteten i stomlinjerna inte är tillräcklig
- Kommuntrafik; lokal trafik som ofta ansluter till stomtrafiken, korta gångavstånd
- Landsbygdstrafik; lokalt anpassade lösningar där underlaget är glest



## Mål för kollektivtrafik på vatten

Kollektivtrafik på vatten kan anses ha två olika huvudsakliga upplägg och syften. Det handlar dels om att utveckla den skärgårdstrafik som garanterar boende och besökare i skärgården goda resmöjligheter och tillgång till service, och dels om att utveckla kollektivtrafiken för pendling i syfte att förbättra kollektivtrafikutbudet centralt i regionen.

Den övergripande visionen för kollektivtrafik i Stockholmsregionen är "Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem". Den beslutades i samband med landstingsfullmäktiges beslut om det regionala trafikförsörjningsprogrammet den 18 september 2012. I programmet finns också övergripande och nedbrutna mål inom tre funktionsområden. Dessa mål är beslutade och avses inte ändras i samband med denna komplettering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

I denna remiss har landstinget beaktat synpunkterna från vinterns samråd och uppdaterat målen samt tagit fram förslag på måltal, dvs indikatorer som ska vara mätbara och visa hur måluppfyllnaden går. Det som åsyftas i detta kapitel är specifikt de måltal och inriktningar för kollektivtrafik på vatten som behöver förtydligas. De trafikslagsövergripande måltal som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, t ex kollektivtrafikandelen, inbegriper även båt och dessa uppdateras inte.

I bilden nedan finns den beslutade målmodellen.



Målsättningarna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet gäller endast regional kollektivtrafik, och den typ av regional kollektivtrafik som tas upp i den här remissen är kollektivtrafik på vatten. Inom detta begrepp ryms inte Trafikverkets eller andra huvudmäns vägfärjor, som definieras som en del av vägnätet. Dessa kan dock ha stor betydelse när viktiga målpunkter ska förbindas, och de kan också vara viktiga för att uppnå regionala mål. När olika lösningar ska analyseras i syfte att nå målen bör därför både kollektivtrafik på vatten och vägfärjeförbindelser beaktas.

## Sjötrafikens roll i Stockholms län

Kollektivtrafiken på vatten har länge haft stor betydelse i Stockholms län. Främst genom skärgårdstrafiken, som ger boende i skärgården tillgång till service samtidigt som boende på fastlandet och inte minst besökare i regionen får tillgång till rekreation och



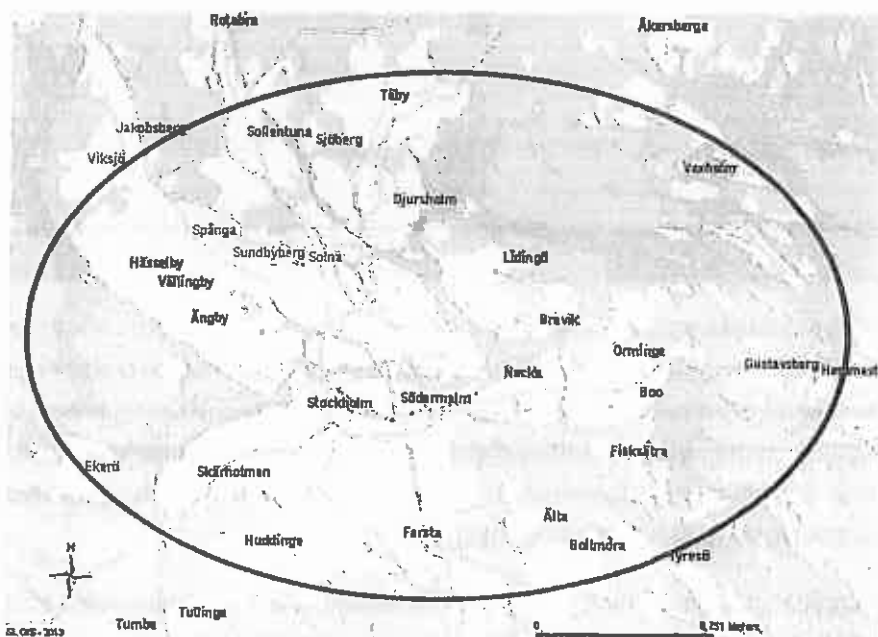
upplevelser. Detta möjliggör även för de boende i skärgården att kunna arbeta och leva genom att det finns en grundläggande service och ekonomiska möjligheter baserat på den säsongrelaterade besöksnäringen.

För kortare, arbetsrelaterade resor i de centrala delarna av regionen fungerar kollektivtrafik på vatten som ett komplement till den väg- och spårburna kollektivtrafiken. Djurgårdsfärjan transporterar varje år 2,3 miljoner personer, och nyligen beslöts även att bedriva Sjövägen mellan Nacka Strand – Lidingö – Värtahamnen som en del av den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Även om kollektivtrafik på vatten i arbetspendlingssyfte länge varit en förhållandevis marginell företeelse i förhållande till övrig kollektivtrafik pågår nu mycket diskussioner om att öka möjligheterna att resa kollektivt med båt i Stockholm. Detta som ett sätt att avlasta övrig kollektivtrafik, skapa genvägar med korta restider och bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet mot biltrafiken.

### Utredning om pendelbåtslinjer

En utredning gällande potentialer för pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten har genomförts av trafikförvaltningen och Waxholmsbolaget. Den geografiska avgränsningen har i utredningen bedömts vara: Ekerö och Vaxholm i öster och väster, samt Täby och Nacka (Fisksätra) i norr och söder. Kartan nedan visar det ungefärliga utredningsområdet. Kartan nedan ska dock inte tolkas som en avgränsning för alla framtida pendelbåtslinjer. Den långsiktiga utvecklingen av pendelbåtstrafik ska baseras på det regionala trafikförsörjningsprogrammets målsättningar och inriktning för allmän trafikplikt.

Gränsen inre vatten ska inte blandas samman med Sjöfartsverkets definition av samma ord.



Karta över ungefärligt utredningsområde för potentiella pendelbåtslinjer enligt utredning

## Övergripande inriktning för båttrafiken

Skärgårdstrafiken har speciella förutsättningar med långa avstånd och behov av turer året om med få resenärer. Skärgårdstrafiken har bland annat därför en väsentligt högre skattefinansieringsgrad, i jämförelse med den landbaserade samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Skärgårdstrafikens mål bör främst ha fokus på att utveckla servicen och skapa bättre möjligheter för arbetspendling och rekreation i skärgården. Det skärgårdspolitiska programmet (Rapport 4:2010 framtagen av TMR och beslutad av Landstingsfullmäktige) utgår ifrån den vision i Stockholms regionala utvecklingsplan RUF2010 som även ligger till grund för kollektivtrafikens övergripande vision i trafikförsörjningsprogrammet; att bidra till att göra Stockholm till Europas mest attraktiva storstadsregion. Som mål för skärgården anges där specifikt:

"Ta till vara öppna och bingängiga skärgårdar med effektiva individuella kollektiva transporter och landanvändning för trafikslaget."



För pendelbåtstrafiken är det rimligt att den planeras och utförs efter samma principer och mål som övrig kollektivtrafik. De mål som satts upp i trafikförsörjningsprogrammet avseende restider, kollektivtrafikandel, miljö, jämlikhet och ekonomisk effektivitet bör så långt som möjligt gälla likvärdigt för denna trafik som för kollektivtrafik på väg och spår. Detta innebär att kollektivtrafik på vatten kan bidra till att knyta samman regionen, skapa bättre restider, öka kollektivtrafikandelen mm.

Förutom att pendelbåtstrafiken ingår i det sammanhängande kollektivtrafiksystemet utgör de ett komplement till det lokala gång- och cykelnätet, med potential att skapa genvägar för fotgängare och cyklister. Ofta är det enkelt att ta med cykel på båtarna vilket kan ge stora tidsvinster jämfört med att cykla landvägen.

Därutöver kan sjötrafiken utgöra ett värdefullt alternativ att ta till i samband med väg-, spår- och gatuombyggnader som begränsar framkomligheten för såväl bil- som kollektivtrafik. Vid större ombyggnader som innebär stora påfrestningar i det befintliga trafiksystemet, exempelvis Slussen, ökar efterfrågan på alternativa resmöjligheter. Båtalternativet kan beroende på förutsättningarna leda till såväl minskad trängsel som kortare restider än vad som annars skulle bli fallet under ombyggnadstiden.

### **Attraktiva resor**

Pendelbåttrafiken har en potential att öka attraktiviteten i hela kollektivtrafiksystemet genom att erbjuda gena, bekväma och snabba resor. Förutom lokala, oftast tvärgående, förbindelser mellan norra och södra delarna av Stockholm som skapar förutsättningar för kortare restider, finns även en potential för båttrafikens att avlasta den landbaserade radiella trafiken.

Till skillnad mot den landbaserade trafiken finns redan infrastrukturen till stora delar. Dock behöver sjötrafiken kompletteras med attraktiva bytespunkter dit den landburna trafiken lätt kan nå. Bussar ska lätt kunna vända utan att hindras av t ex felparkerade bilar och de ska även ha möjlighet att invänta anslutande båtar. Vid vissa bytespunkter kan det finnas behov av infartsparkeringar.

Grundläggande för möjligheten att bedriva pendelbåttrafik är att den kan mäta sig tidsmässigt med andra alternativ. Därför är det angeläget att linjerna utformas som genvägar över vattnet alternativt att båtarna tillåts att hålla en hastighet på de inre vattenvägarna så att de kan utgöra ett realistiskt alternativ till annan trafik. Det är viktigt att pendelbåttrafiken kan bidra till förbättrade restider och uppfyllande av de mål för restidskvoter som antagits i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Men för att kunna vara ett attraktivt alternativ till den landbaserade kollektivtrafiken kan också andra attraktivitetsfaktorer såsom komfort och möjlighet till bekväma kombinationsresor med cykel vara av betydelse.



För skärgårdstrafiken är det viktigt att den trafik som utförs är attraktiv och fungerar väl tillsammans med övrig kollektivtrafik. Såväl för boende i skärgården som för turister och besöksnäringen bedöms det vara viktigt att skärgården kan nås såväl direkt från centrala Stockholm som med snabbare basförbindelser mellan i första hand de 13 kärnöarna och

fastlandets nio replipunkter<sup>1</sup>, se karta på sidan 13. Replipunkterna beskrivs i RUFSS som en strategisk bytespunkt på fastlandet eller på ö med broförbindelse för resor mellan kärnöar, kommuncentrum och Stockholms innerstad. Andra viktigare bryggor och öar kan också ingå i ett utvecklat basnät.

I utvecklingen av ett attraktivare och bättre sammanhållet system mellan landtrafiken och skärgårdstrafiken kan det även vara intressant att se över nuvarande replipunkter. Byten mellan båttrafik och den landbaserade trafiken bör ske vid strategiska platser med ett väl utvecklat bastrafikutbud med snabba förbindelser till och från såväl kommuncentrum som Stockholms centrala delar. Möjligheten att dra direkta buss- och spårförbindelser mellan replipunkterna och regioncentrum är i vissa fall begränsade men genom att prioritera bra förbindelser till kommuncentrum skapas ändå bra möjligheter eftersom det finns snabba stomlinjer från samtliga kommuncentrum till regioncentrum. Genom att dra flera båtlinjer till samma replipunkt finns möjlighet att göra tvärresor i skärgården. Syftet är att utveckla replipunkterna till attraktiva bytespunkter med väl fungerande tidssamordning såväl mellan båtar som mellan båt och buss- alternativt spårtrafik. Den viktigaste uppgiften för replipunkten är att fungera som bytespunkt men i framtiden kan dessa platser få utökad betydelse.

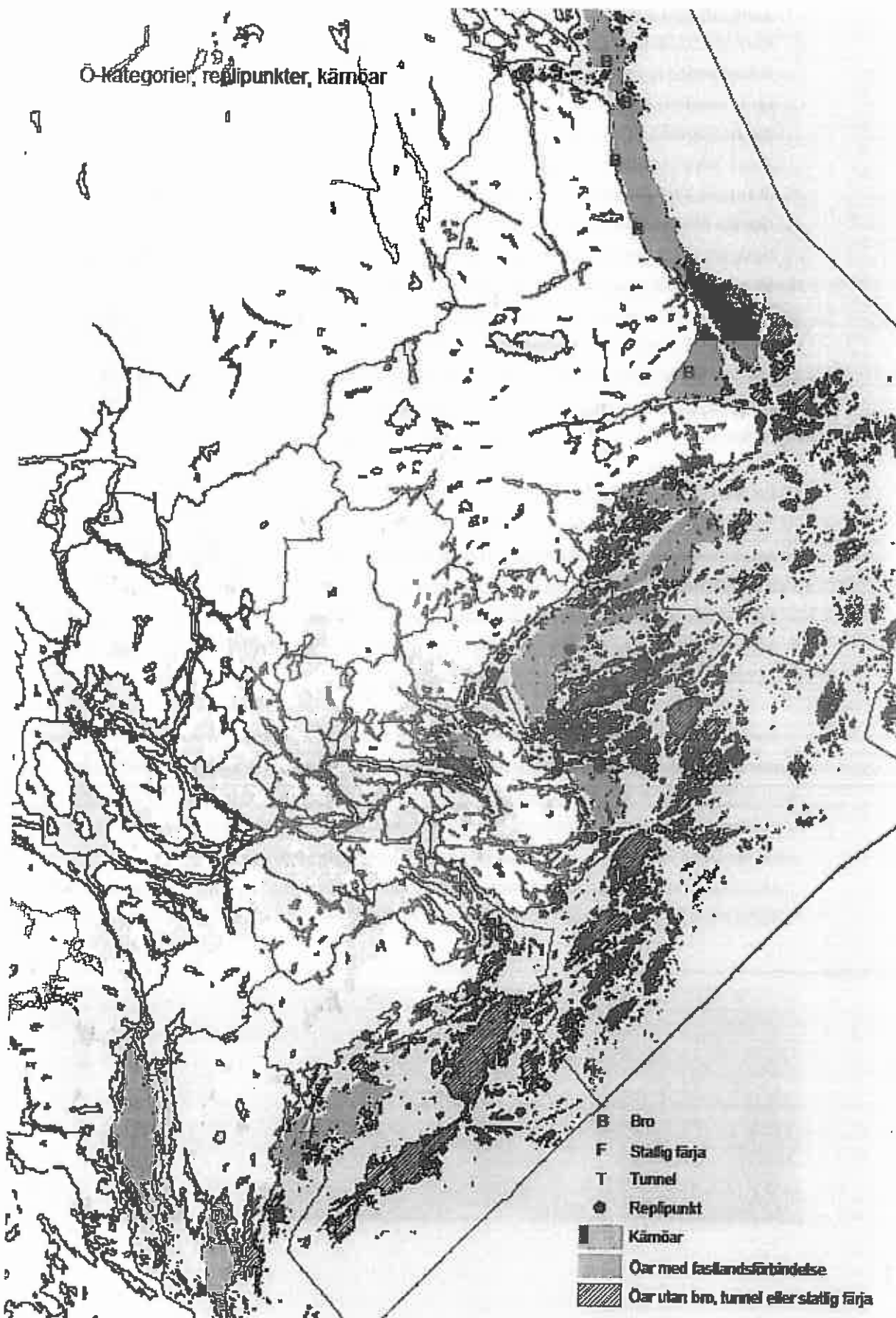
Skärgårdstrafiken präglas av långa restider varför den bör planeras för att alla resenärer ska erbjudas sittplats. För pendelbåtlinjer gäller att stående ska undvikas på längre resor. Därför ska den planeras utifrån en riktlinje om att ingen ska stå längre än 15 minuter.

Faktorer som ska mätas och följas upp	Mål 2020	Mål 2030
<b>Trängselstandard, ståplatsutnyttjande</b>		
<i>Pendelbåttrafiken</i>	<i>Ståplatstiden skall ej överstiga 15 minuter</i>	
<i>Skärgårdstrafiken</i>	<i>Sittplats för alla resenärer</i>	

*Tillkommande måltal för kollektivtrafik på vatten inom ramen för mål om attraktiva resor*

<sup>1</sup> Kärnöar: Arholma, Tjockö, Ingmarsö, Tynningö, Ramsö, Svartsö, Gällnö, Stora Möja, Runmarö, Sandön, Ornö och Utö, och replipunkter: Simpnäs, Räfsnäs, Åsättra, Vaxholm, Boda, Sollenkroka, Stavsås, Dalarö och Årsta

Ö-kategorier, reppunkter, kärnöar



Karta över reppunkter och kärnöar i enlighet med RUF2010. Källa: Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

### **Tillgänglig och sammanhållen region**

Kollektivtrafik på vatten är en viktig faktor för att hålla ihop regionens olika delar och förse medborgare med tillgång till service. Detta gäller inte minst skärgårdstrafiken, som utgör en direkt förutsättning för boende i skärgården att kunna leva och verka. Den övergripande inriktningen är att skärgårdstrafiken är en slags landsbygdstrafik. I RUF 2010 och i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård (Rapport 15:2008) konkretiseras detta genom att förordas en utvecklad bastrafik i skärgården mellan de nio replipunkterna och de 13 kärnöarna i likhet med vad som beskrivs gällande mål om attraktiva resor. Från dessa kärnöar ska dagliga arbets- och skolresor vara möjliga samt resor till kommuncentrum för tillgång till samhällsservice. Bastrafiken under veckoslut och helger ska även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer. Både kopplingen lokalt till kommuncentrum och regionalt till Stockholm är viktig. Det är viktigt att komma ihåg att även bussresan på land är en del av skärgårdstrafiken, och utformningen av den påverkar målsättningen om att hålla ihop regionen.

Pendelbåtstrafiken bör planeras och utformas efter samma principer som den landbaserade kollektivtrafiken, och de målsättningar för tillgänglighet och sammanhållning i regionen som finns framtagna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet bör därför gälla även för pendelbåtstrafiken. Detta innebär att kraven på tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning anpassas efter målen för övrig kollektivtrafik, dvs krav på full tillgänglighet till år 2020, vilket är en avsevärd standardhöjning från dagsläget.

I princip bör även skärgårdstrafiken planeras för full tillgänglighet. På grund av det stora antalet lågtrafikerade och ofta privat- eller samfällighetsägda bryggor kan det dock ta längre tid att åstadkomma full tillgänglighet här. Dock ska resenärer ej kunna nekas ombordstigning pga funktionsnedsättning, vilket innebär att tillgängligheten kan lösas via assistans. En standardisering av kajer och bryggor underlättar tillgänglighetsanpassningsarbetet. För skärgårdstrafiken prioriteras i första hand att förbättra tillgängligheten för trafiken till och från bryggorna vid de utpekade kärnöarna.



### Hela resan – Full tillgänglighet <sup>a)</sup>

En fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer:

- *Planera resan.* Det ska vara möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs.
- *Köpa och använda biljett.* Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Spärkkiosker och andra försäljnings- och informationsplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.
- *Ta sig till terminal, kaj eller brygga.* Gångvägar och anslutningar till och från hållplatser, kajplatser eller bryggor ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Vistas, orientera sig och ta till sig information på terminal, hamnområde eller brygga.* Korta och snabba byten ska eftersträvas på alla bytespunkter. All möblering och belysning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en terminal, hamnområde eller brygga underlättas för personer med funktionsnedsättning. Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen oavsett funktionsnedsättning (exempelvis genom att informationen är audiovisuell).
- *Ta sig ombord och av fartyget, samt hitta och ta sig till sittplats i salong (skärgårdstrafiken).* Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fartyget på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av eventuell service ombord såsom servering och toalett.

a) Bygger på principerna i SL:s riktlinjer RiTill 2011

Faktorer som ska mätas och följas upp	Mål 2020	Mål 2030
<b>Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning</b>		
<i>Pendelbåtstrafiken</i>	<i>All trafik ska vara fullt tillgänglig</i>	
<i>Skärgårdstrafikens bryggor</i>	<i>Bryggor vid replipunkter och andra viktiga bytespunkter samt åtminstone en brygga på varje utpekad kärnö ska vara fullt tillgänglig</i>	
<i>Skärgårdstrafikens fartyg</i>	<i>Samtliga nya fartyg ska vara fullt tillgängliga. Uppgraderade fartyg ska tillgänglighetsanpassas i samråd med trafikförvaltningen för att i högsta möjliga grad uppnå full tillgänglighet.</i>	

*Tillkommande måltal för kollektivtrafik på vatten inom ramen för mål om tillgänglig och sammanhållen region*

### **Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan**

Då pendelbåtstrafiken planeringsmässigt jämföras med den landbaserade kollektivtrafiken bör den i princip omfatta samma miljömål och mål om ekonomisk effektivitet som togs fram inom ramen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Detta innebär bland annat krav på 100 % förnyelsebart bränsle år 2030, och en väsentlig reduktion av utsläpp av partiklar och kväveoxider. Detta höga måltal kommer i praktiken dock endast att gälla den nya tillkommande trafiken.



### ***Förutsättningar för förnyelsebart bränsle i sjötrafiken***

Båttrafiken har idag svårt att nå upp till den miljöstandard som kollektivtrafiken på land har. Att anpassa den befintliga fartygsflottan till den standard som landtrafiken har idag bedöms vara kostsamt och innebära stora investeringar i nya fartyg.

Höga miljökrav motsvarande kollektivtrafik på land ställs för tillkommande pendelbåtstrafik, medan befintlig trafik tillåts fortsätta och successivt fasas ut när fartyg är uttjänta. Detta gäller framförallt skärgårdstrafiken, men även en del av den befintliga kollektivtrafiken på Stockholms inre vatten, exempelvis Djurgårdsfärjorna.

Detta innebär att en hög miljöprestanda kan uppnås för den tillkommande kollektivtrafiken till sjöss, samtidigt som den befintliga trafiken tillåts genomgå en gradvis förbättring till bättre miljöprestanda utan stora ekonomiska konsekvenser som begränsar möjligheterna att genomföra det redan befintliga trafikutbudet. Vid en volymökning av kollektivtrafik på vatten förbättras således miljöprestanda genom att



nya linjer/fartyg anpassas efter nya mål, medan den befintliga trafiken i sin nuvarande omfattning tillåts ha en lägre nivå avseende förnybart bränsle.

Trots denna inställning till att succesivt skapa förnyelsebart bränsle i båttrafiken kommer utbytet av fartygsflottan att innebära höga kostnader. Inriktningen bör därför vara att vid jämförelse mellan land- och vattenbaserad trafik även titta på andra påverkansfaktorer där båttrafiken har fördelar. Detta kan vara t ex komfortfaktorer. Kostnadsperspektivet behöver beaktas. Huruvida kollektivtrafik på vatten utgör ett bra alternativ i de fall samma målpunkter kan kopplas ihop med hjälp av landbaserad trafik måste bedömas utifrån restider, ekonomi, komfort och andra attraktivitetsfaktorer samt utifrån miljöprestanda. Så länge sjötrafiken inte når upp till den landbaserade trafikens miljömål så behöver därför övriga parametrar vara till sjötrafikens fördel för att det ska vara ett bra alternativ totalt sett.

Internationella konventioner (IMO-konventioner<sup>2</sup>) reglerar vilka bränslen, bland annat ur säkerhetssynpunkt som får användas för sjöfarten. Dessa har kopplingar till säkerheten ombord.



Dagens skärgårdsfartyg är inte tillräckligt stora för de gastankar som skulle behövas för att driva skärgårdstrafik med biogas. Här är därför syntetisk diesel förutsatt som förnybart bränsle. Syntetisk diesel bör bli ett alternativ i framtiden beroende på hur skattelagstiftningen byggs upp. All diesel (MK1) som idag används är skattebefriad, vilket ger större merkostnader för användande av förnyelsebara alternativ. Idag är bränslet inblandat med 5 % förnybart RME. Det finns idag alltså ingen styrning i vilket bränsle som ska uppmuntras i båttrafiken då det inte finns någon skatt på sjöfartsbränsle som styr mot mer miljövänliga bränslen. Det bör således finnas en möjlighet att acceptera en lägre miljöstandard under en övergångsperiod för skärgårdstrafiken med avseende på

---

<sup>2</sup> the International Maritime Organization, ett specialiserat FN-organ som ansvarar för säkerhet och trygghet i sjöfarten och för motverkande av havsföroreningar från fartyg

de kostnader som föreligger för att uppgradera det befintliga tonnaget till modern standard. Dock ska en successiv förbättring eftersträvas. Vid inköp av nya fartyg för start av ny trafik alternativt ersättning av uttjänta fartyg så ska dessa följa samma krav på förnybart bränsle som övrig kollektivtrafik.

För befintliga fartyg i skärgårdstrafiken sätts målet för förnybart bränsle till 20 % år 2020 och till 40 % år 2030. Den relativt låga andelen till 2030 beror till stor del på den befintliga skattelagstiftningen. Ambitionen är dock på lite längre sikt att öka andelen fartyg med förnybart bränsle än mer. Det pågår hela tiden arbete med att ta fram nya förnybara bränslen vilket påverkar hur målsättningarna för miljön till sjöss bör se ut. Vi bör ha en öppenhet för utvecklingen på det här området och måltalen i framtida versioner av det regionala trafikförsörjningsprogrammet bör revideras när ny kunskap erhålls. Det är dock av betydelse att måltalen speglar en realistisk framtidsbild utifrån det befintliga kunskapsläget.

### **Övriga miljömål**

En viktig miljömålsättning är även att energieffektivisera båttrafiken. Waxholmsbolaget har lyckats att minska bränsleförbrukningen markant genom utbildningsinsatser samt genom att införa ett befälhavarstöd och genom installation av interceptorer (svalldämpare) på vissa fartyg. Åtgärder för att nå en bränslebesparing bör fortsätta att arbetas med vid sidan om nya förnybara bränslen.

Tonnageutvecklingen, dvs utvecklingen av fartyg, förväntas leda till minskad vågbildning. I kombination med ett anpassat körsätt bedöms skador på stränder och övrig omgivning minska, dock sker detta med längre restider som följd.

Svallrelaterade skador kan uppstå inom Stockholms inre vatten beroende på hur synen på fartbegränsningar utvecklas. Högfartsoptimerade skrov (typ katamaran) kan reducera vågbildningsproblem, sådana fartyg fungerar dock inte under isförhållanden.

### **Effektiva resor**

Kollektivtrafiken på Stockholms inre vatten bör jämföras med den landbaserade kollektivtrafiken så att den utvärderas utifrån samma mål som den landbaserade så långt det är möjligt mot bakgrund av sjöfartens särskilda förutsättningar. Detta för att hitta den mest kostnadseffektiva lösningen.

Faktorer som ska mätas och följas upp	Mål 2020	Mål 2030
<i>Andel fartyg med förnybar energi</i>		
<i>Pendelbåttrafiken</i>	90 %	100 %
<i>Nya och tillkommande fartyg i skärgårdstrafiken</i>	90 %	100 %
<i>Befintliga fartyg i skärgårdstrafiken</i>	20 %	40 %

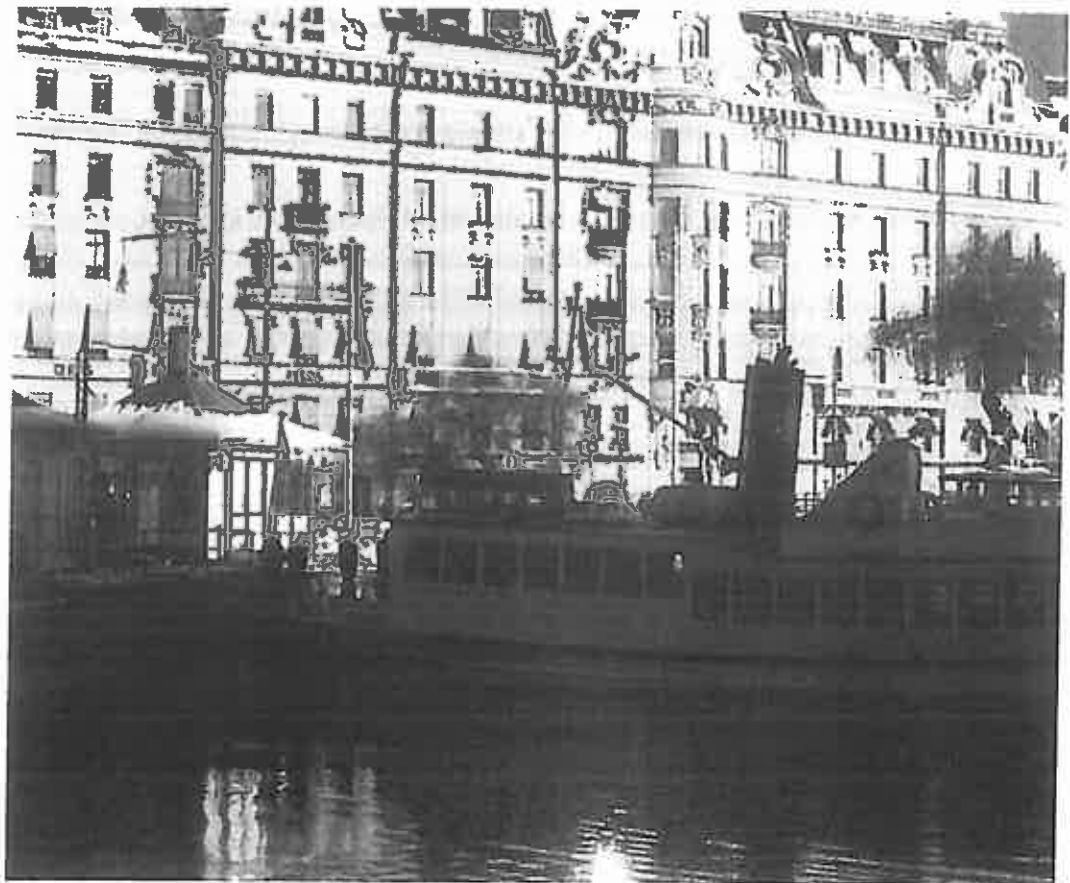
*Tillkommande måltal för kollektivtrafik på vatten inom ramen för mål om effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan*

## Uppföljning av målen

För flertalet mål har måltal satts upp för år 2020 och 2030. Inriktningen är att regelbundet följa upp målen för att se att utvecklingen går åt rätt håll. Uppföljningen ska bland annat grundas på den statistik som tas fram av myndigheten Trafikanalys genom deras resvaneundersökning RVU Sverige samt genom Kollektivtrafikbarometern, den branschgemensamma kvalitets- och attitydundersökning som Svensk Kollektivtrafik ansvarar för.

Idag genomför Waxholmsbolaget kundundersökningar fyra gånger per år i skärgårdstrafiken. Den största anledningen till att undersökningarna genomförs så ofta som en gång per årstid är att resandemönstren varierar kraftigt mellan vinter, vår, sommar och höst. Mätningarna bygger på principerna i Kollektivtrafikbarometern men är anpassade för skärgårdstrafiken med den stora mängden sällanresenärer.

Landstinget anser att det är positivt om mätmetoderna för kollektivtrafiken kan utformas så att de passar all regional kollektivtrafik, även den på vatten.



## **Strategiska val – avvägning mellan upphandlad och kommersiell trafik**

Landstinget föreslår att beslut om allmän trafikplikt i denna komplettering av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län ska baseras på samma grund som i huvuddokumentet. Förutsättningarna för skärgårdstrafiken respektive pendelbåtstrafiken skiljer sig delvis från den kollektivtrafik som redan behandlats i det beslutade programmet. Vissa skillnader i avvägningar gällande den allmänna trafikplikten blir därför nödvändiga för dessa trafiktyper.

Sjötrafiken skiljer sig från landtrafiken då marknaden redan innan lagkompletteringen var avreglerad. Skillnaden nu är att det även för sjötrafiken ska tas beslut om allmän trafikplikt inför upphandling av trafik. För de befintliga kommersiella aktörerna på marknaden innebär lagkompletteringen endast förändringar om den upphandlade trafiken ökar eller minskar i stor omfattning. När framtida beslut om allmän trafikplikt tas är det därför viktigt att beakta att det också finns en befintlig kommersiell marknad.

Landstingets utgångspunkt är att beslut om allmän trafikplikt gällande kollektivtrafik på vatten hänger tätt samman med de mål som satts upp för trafiken, den standard som eftersträvas gällande turtäthet och gångavstånd samt de kommersiella intressen som bedöms finnas för dessa båttrafik.

### **Grund för beslut om allmän trafikplikt gällande kollektivtrafik på vatten**

I Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län finns tre utgångspunkter som bas för den allmänna trafikplikten. Landstinget föreslår att dessa punkter ligger till grund även för kompletteringen av trafikförsörjningsprogrammet. Innebörden av respektive punkt har justerats något för att bättre anpassas till förutsättningarna för kollektivtrafik på vatten.

Den allmänna trafikplikten ska baseras på:

- Sammanhållighet: Det går att resa i hela länet.
- Robusthet: Trafiken är förutsägbar över tid.
- Attraktivt pris: Kollektivtrafiken tillhandahålls till ett för resenären rimligt pris.

Den trafik som omfattas av den allmänna trafikplikten baseras på målen, som i sin tur definieras av regionens behov av kollektivtrafik. För att kunna tillhandahålla ett stabilt regionstäckande trafikutbud föreslår landstinget följande principer för allmän trafikplikt:

- *I regionen ska det finnas tillgång till en kollektivtrafik som är robust över tid och som har en förutsägbar trafikering. Därigenom erbjuder kollektivtrafiken invånare och besökare i regionen hållbara resor som under en avtalad tid är garanterade av landstinget.*
- *Den upphandlade kollektivtrafiken ska erbjuda invånare och besökare i länet och regionen förbindelser till viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor. Därutöver ska invånare och besökare erbjudas väl fungerande förbindelser till skolor och andra viktiga samhällsfunktioner.*

- *Gångavstånd till linjenätet och trafikens turtäthet ska minst motsvara landstingets riktlinjer, som varierar efter typ av bebyggelse och läge i regionen respektive tidpunkt på dygnet. Avsteg kan dock behöva ske beroende på lokala förutsättningar och tillgängliga resurser.*
- *I länet och regionen ska det finnas möjlighet att kunna nå samtliga länets kommuner genom att enbart använda kollektiva färdmedel. I så stor utsträckning som möjligt ska resan också vara sammanhängande och kunna genomföras med en och samma biljett till ett rimligt pris.*

Ovanstående punkter uppfylls inte i sin helhet enbart av kollektivtrafik på vatten, men tillsammans med övrig kollektivtrafik samt de standarder för olika typer av kollektivtrafik som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län uppnås principerna för allmän trafikplikt.

### **Nulägesbeskrivning upphandlad skärgårdstrafik**

I dagsläget är skärgårdstrafiken upphandlad via ett flertal mindre avtal. En ny upphandling pågår och förfrågningsunderlag har skickats ut.

Persontrafiken i skärgården är i dagsläget uppbyggd kring ett linjenät med direktlinjer respektive kortare linjer. Dels upprätthålls direkttrafik från Stockholm med anlöp av bytespunkter i kommuner såsom Lidingö, Nacka och Vaxholm. Dels trafikeras kortare linjer som utgår från replipunkter vid närmaste fastland och därmed erbjuder kortast möjliga totala restid.

Direkttrafiken, som har sina anor i 1850-talets pionjärtrafik, omfattar i första hand mellersta skärgården, men även några linjer mot norra och södra skärgården. Direkttrafik från Stockholm upprätthålls i huvudsak vår, sommar och höst. Antalet resor är årligen omkring 1,7 miljoner.

### **Dagens biljettsortiment**

För resor i skärgårdstrafiken har Waxholmsbolaget ett eget biljettsortiment. För skärgårdsbor finns ö-kortet, som är ett periodkort som gäller per kalenderår för skärgårdsbor som är skrivna på öar utan fast broförbindelse eller statlig vägfärja. Det kostar 500 kr/år, vilket är en administrativ avgift som tas ut i samband med kontroll av att personen är skriven i skärgården. Kortet är resultatet av tidigare politiska överenskommelser för att gynna fast boende i skärgården. Med ö-kortet åker innehavaren fritt på alla linjer i Waxholmsbolagets nät under ett kalenderår.

### **Nulägesbeskrivning upphandlade pendelbåtar**

I dagsläget består den upphandlade pendelbåtstrafiken på Stockholms inre vatten av Djurgårdsfärjan som trafikerar Slussen - Skeppsholmen – Djurgården, Sjövägen som trafikerar Nybroplan – Djurgården – Nacka – Lidingö – Frihamnen samt linjen Ropsten – Tranholmen – Storholmen. Resandet på Sjövägen och linjen Ropsten – Tranholmen – Storholmen består framförallt av arbetspendling. Resandet på Djurgårdsfärjan skiljer sig en del åt och består till stor del av besökande till Djurgården.



*M/S Movitz, ett av fartygen som trafikerar linjen Sjövägen. Foto: Kim Viktor*

Sjövägen ligger inom SL-trafikens zon A och SL:s biljetter gäller. Linjen Ropsten – Tranholmen – Storholmen har en egen taxa. Djurgårdsfärjan har ännu så länge en egen taxa, men alla SL:s periodkort gäller också. Ambitionen är att under 2014 införa SL:s zon A-taxa på både Djurgårdslinjen och Ropsten – Tranholmen – Storholmen. Detta beslut ska tas av Landstingsfullmäktige.

### **Nulägesbeskrivning kommersiell sjötrafik**

De kommersiella aktörer som finns idag är Strömman som trafikerar med sin Cinderellatrafik på sträckorna Stockholm-Vaxholm-Svartsö-Finnhamn-Möja samt Stockholm-Vaxholm-Grinda-Sandhamn samt en linje som går mellan Lillsved och Grinda. Ressel rederi trafikerar mellan Hammarbysjöstad och Nybroviken samt mellan Hammarbysjöstad och Södermalm (den sk. Sjöstadstrafiken).

Den kommersiella sjötrafiken bedrivs framförallt under sommarperioden, och varierar något från år till år. Det är i dagsläget (januari 2013) därför svårt att säga vilken kommersiell sjötrafik som kommer att finnas under sommaren 2013. Landstingets förhoppning är att de kommersiella aktörerna i större utsträckning kommer att anmäla sin trafik till den regionala kollektivtrafikmyndigheten från och med 2013.

Det finns också en omfattande taxibåtsverksamhet, men denna är inte linjelagd och därmed inte att betrakta som regional kollektivtrafik enligt trafikförsörjningsprogrammets definition.

### **Delsubventionerad trafik i den befintliga skärgårdstrafiken**

Inom skärgårdstrafiken förekommer delsubventionerad trafik där landstinget köper in sig på kommersiell trafik (gäller Strömman's Cinderellatrafik). Detta görs i syfte att erbjuda resenärerna betydligt snabbare resor mellan Stockholm och skärgården än vad den upphandlade trafiken kan erbjuda. Ett exempel på tidsskillnad är Stockholm-Södra Grinda som Strömman trafikerar på 1 h 20 min medan sträckan kan ta upp till 2 h och 5 minuter med Waxholmsbolaget. De biljetter utöver Strömman's egna biljetter som går att resa med är ö-kortet, Waxholmsbolagets månadskort för 30 dagar och det sk båtluftarkortet (5-dagarsbiljett).

## **Allmän trafikplikt – förslag**

Upphandlad trafik ska inte störa redan fungerande kommersiell kollektivtrafik. Det allmänna ska stå för en fungerande helhet, men det innebär inte att all kollektivtrafik ska genomföras med allmänna medel. Det är viktigt att komma ihåg att det redan finns en existerande marknad med flera intressenter inom kollektivtrafik på vatten. Samhällsnyttan måste vägas mot lagens mening. Den kommersiella kollektivtrafiken ska hjälpa till att uppfylla satta mål.

Landstinget bedömer att den allmänna trafikplikten för pendelbåtar och skärgårdstrafiken kommer att se olika ut då förutsättningarna för dessa typer av trafik skiljer sig åt. Dessa skillnader beskrivs i kapitlet om målsättningar.

Sjötrafiken som ska upphandlas av det allmänna ska vara av sådan art att den faller inom det ansvar som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Den bör också följa de mål som finns för säsong varierad bastrafik i RUFSS och det Skärgårdspolitiska programmet.

### **Skärgårdstrafik**

Gällande skärgårdstrafiken innebär landstingets förslag att det dels är trafiken på linjerna som huvudsakligen trafikerar mellan kärnö och replipunkt, dels linjer till och från Stockholms innerstad från olika delar av skärgården som bör beläggas med allmän trafikplikt. Den allmänna trafikplikten för skärgårdstrafiken baseras till stor del på samma förutsättningar som legat till grund för den pågående upphandlingen. I praktiken kommer den upphandlade trafiken att utökas något jämfört med idag. Utökningen beror främst på den höjda ambitionen att erbjuda två turer på förmiddagen samt två turer på kvällen mellan kärnö och replipunkt. Kärnöar och replipunkter kan komma att ses över vilket beskrivs i målkapitlet. Upphandlingens förutsättningar samt synen på allmän trafikplikt på längre sikt tas upp i avsnitten nedan.

### ***Pågående upphandling av skärgårdstrafiken***

Inför den pågående upphandlingen har Waxholmsbolaget som referensmaterial utarbetat ett förslag till linjenät och turutbud för skärgårdstrafik inom ramen för vad som anges i "Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010" (RUFSS 2010, rapport 2010:5), "Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård" (Rapport 15:2008) och "Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting" (Rapport 4:2010) samt specifika ägardirektiv och nuvarande budget. Nedan redovisas några av de viktigaste förutsättningarna som upphandlingen baseras på.

- Bastrafiken ska baseras på de nio replipunkterna och de 13 kärnöarna. Bastrafik mellan replipunkt och kärnö ska möjliggöra dagliga arbets- och skolresor samt resor över dagen till och från kommuncentrum under vardagar året runt.
- Kärnöar förutses få allmän trafik året runt genom båtförbindelse till replipunkt. Kollektivtrafiken vintertid kan ges en radiell struktur in mot respektive kommuncentrum medan sommartrafiken kan bära upp ett mer varierat utbud och direktförbindelser med centrala Stockholm.
- Öar i skärgården som utvecklas så att de uppfyller kriterierna för att vara kärnö kan efter omprövning ges sådan status.

- Skärgården är en attraktiv del av regionen med goda levnadsvillkor för alla människor. Skärgårdsmiljön ger livskvalitet och ekonomisk utveckling både i skärgården och hela Stockholmsregionen.
- Skärgårdens unika och attraktiva värden ska vara tillgängliga för alla och det ska finnas goda förutsättningar för rekreation, boende och verksamhet.
- Minimistandarden för turutbudet till replipunkter och kärnöar ska vara två turer på morgon/förmiddag och två turer på eftermiddag/kväll. Bastrafiken under veckoslut och helger ska även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer.
- Trafiken ska möjliggöra för skärgårdsboende att arbeta heltid på fastlandet och kunna pendla dagligen.

Linjenätet har utformats så att Stockholms skärgård genom kollektivtrafiken ska vara öppen och tillgänglig för alla. Besökare, fritidsboende och fastboende har olika behov och det ska avspeglas i trafikutbudet. Linjenätet består av fyra typer av linjer.

- **Baslinjer** trafikerar kärnöar dagligen året runt efter en tidtabell som är anpassad till fastboende och näringsidkare. Öar längs vägen mellan replipunkt och kärnö anlöps.
- **Transferlinjer** kompletterar trafiken under veckoslut och helger så att fritidsboende och utflyktsresenärers behov kan tillgodoses. Transferlinjerna är utsträckta över större områden och betjänar även andra öar än kärnöar. Trafiken går huvudsakligen fredag, lördag och söndag under vår och höst och dagligen under perioder med stor efterfrågan på direkta resor från Stockholm.
- **Daglinjer** är transferlinjer med trafik som utökats till sju dagar per vecka året runt i områden där insatser krävs beträffande kollektivtrafiken som understödjer skärgårdens utveckling. Ett livskraftigt näringsliv är en förutsättning för en skärgård som är attraktiv för både boende och besökare året om.
- **Vinterlinjer** ersätter vissa transferlinjer under vintertid och har en anpassad linjesträckning och tidtabell.

Sammanfattningsvis kan sägas att upphandlingen innebär en liten ökning av trafiken jämfört med idag. Det beror framförallt på en ökning av baslinjer till kärnöar så att denna trafik är konsekvent och likartad i hela skärgården.

### ***Förslag på allmän trafikplikt på längre sikt***

Landstingets förslag är att den skärgårdstrafik som nu upphandlas också är den som ska beläggas med allmän trafikplikt på längre sikt. Detta innebär alltså att den allmänna trafikplikten i skärgårdstrafiken bör hålla jämn takt med befolkningsutvecklingen i regionen. Skälet till detta är utgångspunkterna gällande robusthet och sammanhållenheter i det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt resultatet av den trafikutredning som gjordes inför den nu pågående trafikupphandlingen. För att kunna erbjuda invånare och besökare i skärgården ett heltäckande trafikutbud behöver i stort sett all befintlig upphandlad trafik beläggas med allmän trafikplikt. Den kommersiella skärgårdstrafik som idag kompletterar den upphandlade trafiken kan undantas från allmän trafikplikt.



Vidare varierar efterfrågan i skärgårdstrafiken kraftigt under året och det är viktigt att en balans mot den kommersiella trafiken hittas. Efterfrågan är betydligt högre på sommaren än på vintern. För att möta efterfrågan är även den upphandlade trafikens utbud större under sommaren. Enstaka linjer i skärgårdstrafiken har under vissa perioder på sommaren ett tillräckligt resandeunderlag för att kunna bedrivas på kommersiella grunder, men detta anses inte tillräckligt för att avstå allmän trafikplikt.

För att uppnå satta mål samt få kontinuitet och robusthet i systemet anser landstinget att det är viktigt att den upphandlade kollektivtrafiken på vatten (både skärgårdstrafiken och pendelbåtar) trafikeras hela året. En förutsättning för det är att fartygen kan trafikera även under eventuell isperiod. För detta krävs så kallat isbrytande tonnage, vilket är ca 50 procent dyrare än icke isbrytande tonnage. Dock behöver kostnaden för istonnage uppskattas innan beslut om allmän trafikplikt tas.



### ***Hantering av kommersiell sjötrafik i skärgården***

Principen för kollektivtrafik på vatten är precis som för den landbaserade kollektivtrafiken att trafiken antingen ska vara upphandlad eller helt kommersiell.

Landstinget anser att då det sedan tidigare finns både allmänna och privata transportmedel inom sjötrafiken har detta program en viktig uppgift att möjliggöra för fortsatt privata alternativ inom denna kollektivtrafik. Detta är en viktig utgångspunkt i programmet. Denna marknad har utvecklats på ett annat vis än den marknad som finns på land.

Det är viktigt att samråd med kommersiella aktörer sker innan beslut om allmän trafikplikt tas så att kommersiellt bärande affärsmöjligheter kan tillvaratas.

### ***Delsubventionerad trafik i skärgården***

En aspekt som skiljer trafiken i skärgården mot den övriga regionala kollektivtrafiken är dess speciella förutsättningar med extrem glesbygd. En annan aspekt är skärgårdens

unika betydelse för Stockholms attraktivitet. Därför är det viktigt att ha både en tydlig och samtidigt flexibel inriktning i den allmänna trafikplikten för den här typen av trafik.

För att uppfylla satta mål gällande skärgårdstrafiken behöver vissa snabbare direktlinjer erbjudas resenärerna. Detta kan t ex göras genom att landstinget via vissa biljettyper köper platser på snabbare kommersiell trafik. Därför anser landstinget att viss delsubventionerad trafik bör finnas även fortsättningsvis. Landstinget vill poängtera att detta inte är detsamma som ett beslut om allmän subvention för olika typer av direkttrafik.

Det finns inte samma behov av denna finansieringsform för kollektivtrafiken på land. Detta beror på att direkttrafiken på land inte upphandlas av restidsskäl utan av kapacitetsskäl, för att avlasta stornätet. Tidsskillnaden mellan att resa med stom (- och kommuntrafiken) jämfört med direkttrafik är inte heller lika stor som i skärgården.

### **Pendelbåtar på Stockholms inre vatten**

Gällande pendelbåtar på Stockholms inre vatten ser utgångspunkterna för allmän trafikplikt annorlunda ut. För att ett övervägande om att belägga trafik med allmän trafikplikt ska göras behöver man titta på pendlarunderlag och restidsvinster. En bedömning av hur dessa faktorer ska avvägas mot varandra och andra faktorer som miljö- och tillgänglighetsanpassning samt kostnader måste göras i varje enskilt fall. Ett stort resandeunderlag trots förhållandevis lång restid kan i vissa fall räcka som underlag för att upphandla en pendelbåtslinje. Generellt är dock genheten en av de viktigare förutsättningarna för pendelbåtar. Den avlastande effekten på kollektivtrafiken på land bedöms begränsad.

### **Allmänt om bedrivande av sjötrafik**

För att bedriva sjötrafik i Sverige krävs att redaren är godkänd av transportstyrelsen samt har alla certifikat som behövs för fartyget och trafiken. Detta gäller all sjötrafik, oavsett om den är kommersiell eller upphandlad. Den kommersiella trafiken måste också anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.



## **Förutsättningar för kommersiell trafik**

### **Konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur**

Då fri konkurrens finns för all sjötrafik sedan tidigare bedöms förutsättningarna för trafik vara konkurrensneutrala.

Waxholmsbolaget betalar idag i likhet med privata sjötrafikaktörer hamnavgifter i Stockholm, Vaxholm och Stavnäs.

## **Gemensamma system**

### **Betalsystem**

Waxholmsbolaget håller på att införa SL Access som betalsystem för all kollektivtrafik på vatten, såväl i skärgårdstrafiken som i pendelbåtstrafiken. Det innebär samtidigt att en ny taxestruktur införs enligt likartade principer som gäller för kollektivtrafiken på land, dock kommer sannolikt inte exakt samma taxor att gälla men resenären ska kunna använda sitt Accesskort för kollektiva resor på vatten. En harmonisering av biljettsortiment kommer att ske.

### **Informationssystem**

Detsamma som gäller för landtrafiken gäller sjötrafik. Tidtabeller ska anmälas till Samtrafiken.

## **Anmälan och avanmälan av kommersiell trafik**

Anmälan och avanmälan av kommersiell trafik bör genomföras på ett liknande sätt som beskrivs i det beslutade regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafikföretag som avser att bedriva kollektivtrafik på vatten ska minst 21 dagar innan trafikstart anmäla trafiken till landstinget. I samband med anmälan ska kollektivtrafikföretag skicka en ifylld blankett som visar att företaget har säkerställt förutsättningar för den planerade trafiken. Blanketten tillhandahålls av landstinget.

Samråd med berörda som exempelvis hamnföretag, kaj- och bryggägare och kommuner behöver också genomföras av det anmälande företaget om det gäller kollektivtrafik på vatten. Detta förfarande är nytt för kollektivtrafik på vatten och behöver utvecklas genom samråd.

Den som vill bedriva kollektivtrafik måste också vara behörig att bedriva yrkestrafik enligt vissa föreskrifter, precis som idag.

Avanmälan av kommersiell kollektivtrafik ska genomföras minst 21 dagar innan planerat tillfälle för trafikeringstopp. Förändringar av pågående trafikering anmäls 21 dagar innan genomförande genom samma förfarande som en anmälan av kommersiell trafik.

## Riktlinjer för kollektivtrafikens utbudsstandard – Båttrafik

### Pendelbåtstrafik

*Pendelbåtstrafiken* kan närmast liknas vid en slags kommuntrafik. Med kommuntrafik avses möjligheten att ta sig till kommuncentrum. På sikt bör inriktningen vara att när det finns förutsättningar anpassa trafiken efter kommuntrafiken på land.

Pendelbåtstrafiken förekommer idag i liten utsträckning varför vi i standardriktlinjerna inte bör låsa oss fast i för snäva ramar. Vi bör istället vara öppna för de potentialer som finns. Vi har därför tagit fram ett intervall i turtäthetsstandard för denna trafik. Intervallet sträcker sig från sex turer per riktning och dygn till 20-minuterstrafik under högtrafik (vardagar kl 6-9 resp kl 15-19). Intervallet är brett då turtätheten bedöms ha en stor variation med tanke på de skilda geografiska förutsättningarna. Trafik till Storholmen och Tranholmen har rimligtvis inte behov av lika hög turtäthet som båtar på kortare sträckor i Stockholms innerstad.

### Skärgårdstrafik

*Skärgårdstrafiken* bedrivs i glesbygd. I enlighet med visionen i RUFSS och det skärgårdspolitiska programmet gäller att minimiutbudet av båtförbindelser vardagar mellan de i RUFSS angivna 13 kärnöarna<sup>a</sup> och 9 replipunkterna<sup>b</sup> ska vara två turer morgon/förmiddag från öarna och två turer eftermiddag/kväll till öarna. Därmed ges permanentboende i skärgården möjlighet att dagligen resa till kommuncentrum där det alltid finns möjlighet att resa vidare med en stomlinje till Stockholms innerstad utan något ytterligare byte. Därutöver ska det finnas en kvällstur som ger boende på kärnöarna möjlighet till kvällsaktiviteter en dag i veckan.

- a) Arholma, Tjockö, Ingmarsö, Tynningö, Ramsö, Svartsö, Gällnö, Stora Möja, Runmarö, Sandön, Ornö och Utö
- b) Simpnäs, Råfsnäs, Åsättra, Vaxholm, Boda, Sollenkroka, Stavsnäs, Dalarö och Årsta



## **Källor**

Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård (Rapport 15:2008) TMR 2008

Det skärgårdspolitiska programmet (Rapport 4:2010) TMR och Landstingsfullmäktige 2010

EU:s kollektivtrafikförordning

Förslag på försök med nya pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten, SL 2012

Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065)

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Stockholms läns landsting 2012

Stockholms regionala utvecklingsplan RUF 2010