

| STHLM

Skärgårdstrafiken kan flyttas ut från Strömkajen

PUBLICERAD I GÅR 09:49



Vaxholm är en av två platser dit skärgårdsbåtarna kommer att fortsätta gå inifrån Stockholm. Foto: Hasse Holmberg/TT

Tyngdpunkten i Stockholms skärgårdstrafik flyttas längre ut, resenärer får ta buss eller bil till Stavsnäs, Årsta brygga eller Simpnäs. Bara båtar till Vaxholm och Grinda ska fortsatt gå från Strömkajen. Det föreslår regionens sjötrafikutredning.

- Utredningen är inte politiskt behandlad. Jag vill vara väldigt tydlig med att vi vill ta chansen att lyssna in synpunkter och få en diskussion om hur trafiken ska förbättras, säger skärgårdsregionrådet Gustav Hemming (C).

Tanken är att skärgårdsbåtarna, med start 2025, ska kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet.

För skärgårdstrafikens del innebär det en omfördelning av trafiktimmar från dagens så kallade direkttrafik mellan Stockholm till skärgårdens mellersta och yttre delar till att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och bytespunkter i land med bättre turtäthet och längre trafikdygn.

Direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg minskas alltså, enligt utredningens

förslag, med syftet att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården.

Att direktresor mellan Stockholm C och skärgården begränsas i stor omfattning kan ha en negativ effekt på besöksnäringen, konstateras i utredningen. Dock ser den ett fortsatt behov av sjötrafik mellan Stockholm och Vaxholm året runt samt av säsongstrafik mellan Stockholm och Grinda.

– Det finns formuleringar i utredningen som pekar på att en förflyttning av tyngdpunkten i trafiken är huvudförslaget. Jag ställer inte riktigt upp på det, jag ser de två förslagen – ett nollalternativ där trafiken går ungefär som i dag och ett där färre linjer går från Strömkajen – som jämbördiga diskussionsalternativ, säger Gustav Hemming.

Han vill behålla ”ett öppet sinne” tills remissvaren från skärgårdskommuner, Stockholms stad samt boende och organisationer i skärgården har kommit in.

Den enkätundersökning som sjötrafikutredningen har genomfört med fastboende på kärnöar i skärgården, visar tydligt att de är mer positiva till att flytta tyngdpunkten i trafiken utåt, 76 procent tycker det. Det är också tydligt att de fastboende på kärnöarna tycker det är viktigt att samordningen mellan land- och sjötrafik fungerar väl, likväl som att de efterfrågar högre turtäthet och längre trafikdygn.

– Det är klart att man kan ha ett ensidigt innerstadsperspektiv och tycka att det är tråkigare att behöva resa med buss ut till exempelvis Stavsån än att åka båt hela vägen. Det kan försvåra för skärgårdsturismen – men det är också viktigt att ha riktigt bra transportmöjligheter för de fastboende i skärgården, säger Gustav Hemming.

Om utredningens förslag blir verklighet kommer det att leda till betydligt färre turister i skärgården, menar socialdemokraten Jan Valeskog i Stockholms stadshus.

– Det är lite tråkigt när man tillskriver oss en agenda vi inte har. Skärgårdskommuner, framför allt Österåker, har lyft frågan om en förflyttad tyngdpunkt för trafiken. Det finns också gamla önskemål från skärgårdsbefolkningen om en mer stabil tidtabell, säger Gustav Hemming.



”Det är viktigt att ha riktigt bra transportmöjligheter för de fastboende i skärgården”, säger skärgårdsregionrådet Gustav Hemming (C). Foto: Anette Nantell

Regionen måste planera trafiken utifrån samhällsnytta, menar han, det är en svår avvägning mellan innerstads- och året om-

perspektiv.

– Vi bygger ut också pendelbåtstrafiken, nu senast till Vaxholm. Det ska finnas en möjlighet att åka båt från Strömkajen till Vaxholm och byta där om man ska längre ut i skärgården, säger Gustav Hemming.

Sjötrafikutredningen skriver också att nollalternativet medför en sjötrafik som fortsatt bedrivs under ineffektiva förhållanden. Både kostnader och negativa miljöeffekter är höga per resenär.

Sjötrafiken har utsläpp av växthusgaser som är högre jämfört med övriga kollektivtrafikslag. Skärgårdsbåtarna har inte ställt om i lika snabb takt till förnybar energi som exempelvis busstrafiken. För år 2019 låg andelen förnybar energi i sjötrafiken på 18 procent, men enligt plan ska den öka till 90 procent vid utgången av 2021.

Beslut om trafiken är beräknat att fattas i december. Därefter väntar del två av sjötrafikutredningen, bland annat om nya investeringar i Waxholmsbolagets flotta. Ett slutgiltigt beslut väntas i slutet av nästa år.

[Läs mer: Snart är det fritt fram att åka skärgårdsbåt med SL-kort](#)

[Läs mer: Risk för anstormning i kollektivtrafiken](#)

Fakta. Skärgårdens kärnöar

Regionen har identifierat 14 kärnöar, som bedömts ha förutsättningar för en grundläggande samhällsservice- och infrastruktur, exempelvis skola och livsmedelsaffärer.

Kärnöar är Arholma, Tjockö, Gräskö, Ingmarsö, Ramsö, Möja, Svartsö, Gällnö, Sandhamn (Sandön), Runmarö, Nämdö, Ornö, Utö och Landsort (Öja).

3.000 bor på öar utan bro

Av Stockholms läns drygt 2,3 miljoner invånare bor cirka 160.000 invånare på landsbygden varav 3.000 personer på öar i skärgården, utan fast landförbindelse.

Skärgården i Stockholms län klassas som

glesbefolkad landsbygd. Befolkningsutvecklingen i skärgården är betydligt svagare än övriga landsbygdsområden och regionen som stort.

Befolkningssammansättningen av de bofasta i skärgården utgörs av en större andel äldre befolkning i jämförelse med Stockholms län som helhet.

TEXT



Mia Tottmar