



2021-09-17

Anna Anderman

0736252022

Dnr TN 2019-0440

Region Stockholm

Remissvar Sjötrafikutredningen del 1

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Kommunerna har tagit fram en gemensam vision för 2010-2040 som innebär gemensamma ställningstaganden för sektorns framtida transportsystem.

Stockholm Nordost vill lämna följande synpunkter på Sjötrafikutredningen del 1

- Förslaget pekar ut en riktning för utveckling av sjötrafiken vilket Stockholm Nordost välkomnar men det krävs en utvecklad samverkan med kommunerna och övriga infrastrukturhållare för att kunna genomföra förslagen.
- Det finns anledning att se hur ökad sjötrafik kan bidra till att minska belastningen på transportsystemet. Det pågår några pendelbåtsförsök i detta syfte men Stockholm Nordost bedömer att mer kan göras på detta område och att även delar av skärgårdstrafiken kan avlasta väginfrastrukturen i högtrafik.
- Mycket viktigt att Trafikförvaltningen i ett tidigt skede även involverar övriga infrastrukturansvariga och övrig trafikplanering inom förvaltningen så att kopplingarna med tåg och buss kan fungera. Det finns till exempel väginfrastruktur som inte fungerar tillfredsställande mot replipunkterna vilket begränsar utvecklingsmöjligheterna.
- För att effektivisera transportsystemet bör även godshanteringen och möjligen transporter för återvinning och avfallshantering hanteras inom ramen för sjötrafikutredningen då det finns synergier i samordning. En sådan godsutredning bör även ta hänsyn till om det finns andra operatörer som kan hantera gods så inte Regionen försvårar möjliga marknadslösningar.
- Arbetet med riktlinjer för infrastruktur och ändamålsenligt tonnage bör i hög utsträckning genomföras i samverkan med bransch, infrastrukturägare och med kommunerna. Då Regionen inte tar ansvar för trafikbryggarna bör riktlinjerna tas fram i samverkan med de som är ansvariga för infrastrukturen. Stockholm Nordost ser även ett behov att förtydliga finansieringsprinciper och ansvar för replipunkter och övrig brygginfrastruktur. Branschen bör ha ett stort intresse av att utveckla ett hållbart tonnage och bör involveras med sitt kunnande i ett tidigt skede.



2021-09-17

- Utredningen har gjort en bristfällig behovsanalys då resmönster för deltidboende och möjliga dagsbesökare inte kartlagts. Det finns ingen bedömning av möjliga nya behov som uppkommer om trafiken kan anpassas till behov från deltidboende och möjliga dagsbesökare då endast enkäten som genomfördes vände sig till fastboende på kärnöarna. Bastrafiken ska främst vara uppbyggd för fastboende men för en bärkraftig och hållbar trafik kan det vara nödvändigt att känna till övriga resmönster.
- Viktigt att arbetet med depåplan för sjötrafiken görs i nära samarbete med kommunerna.
- Viktigt med tidig dialog angående nya bytespunkter.
- Utredningen fokuserar mycket på kärnöar och deras koppling till replipunkterna. Övriga öar nämns mer i förbigående att de kan få trafik om de ligger intill en kärnö eller längs traden kärnö – replipunkt. Det borde utvecklas mer ett resonemang kring vilken trafik som kan förväntas till andra öar än kärnöar, och här finns ju stora variationer i behoven. Det finns öar med och utan fast befolkning, större och mindre antal fritidshus, stora besöksmål med sevärdheter, restauranger och vandrarhem.
- Stockholm Nordost förväntar sig i närtid en dialog med trafikförvaltningen kring hur pendelbåttrafiken kan utvecklas. Utredningen föreslår en förlängning av linje 80 till Danderyd och Täby, och utredningen konstaterar att det behöver utredas vidare. Stockholm Nordost förväntar sig att en förlängning av linje 80 utreds i närtid och önskar ett besked från Region Stockholm om när en förlängning kan ske.

Sammanfattning av förslagen

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att Trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik. Ett första steg är att grundligt och strategiskt utreda hur framtidens sjötrafik ska se ut. Denna utredning omfattar sjötrafikens uppbygg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål.

En remiss av denna utredning genomfördes sommaren-hösten 2020. Efter remissen har sjötrafikutredningen genomgått revideringar utifrån inkomna synpunkter och fortsatta analyser. Ytterligare en remiss genomförs därför under 2021.

Utifrån de två utredningsalternativen från den första remissomgången har ett sammanvägt alternativ arbetats fram som medför möjlighet att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektivet. Det omarbetade förslaget bedöms även kunna erbjuda en mer anpassad trafik för de fastboende i skärgården, samtidigt som det nu föreslagna trafikalternativets principer erbjuder resurseffektivisering.

Under högtrafikperioder föreslås en behovs- /säsonganpassad sjötrafik från Strömkajen mot framförallt mellanskärgård, samt till viss mån norra- och södra skärgården. Detta medför ett fortsatt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård vilket är en övergripande regional målsättning.

Övriga delar av året fokuseras trafiken på bastrafiken som behovsanpassas utifrån fastboende och deltidboende skärgårdsbor bland annat med implementering av anropsstyrd trafik. Att lång-



2021-09-17

siktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning mot förstärkt bastrafik under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidsboende skärgårdsbor. Genom att ha fler mindre fartyg skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet och potential till bättre restider. Stockholm Nordost vill dock understryka att en ökad anropsstyrd trafik bör utvecklas i samråd med berörda kommuner så att det planeras utifrån skärgårdsbornas behov.

Omfördelning av sjötrafikens trafikutbud till längre ut i trafiksystemet medför behov av åtgärder i befintliga bytespunkter samt medför även behov av nya bytespunkter mellan land- och sjötrafik i Norrtälje och Österskär i Österåker.

Eftersom sjötrafikutredning del 1 fokuserar på förslag för sjötrafiken berörs andra delar av sjötrafiksystemet mer översiktligt. Behov pekas på vad gäller utveckling av information, bryggor, replipunkter, depåer och annan infrastruktur. Tonnage utreds endast mycket översiktligt som en möjliggörare för olika trafikupplägg.

Trafiken föreslås stärkas upp på helårsbasis med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även andra öar med behov av trafik. Det betyder att kopplingen till landkollektivtrafiken vid replipunkter och övriga bytespunkter behöver utvecklas i samma takt. Den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg minskas i syfte för att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården men kommer finnas kvar under högsäsong.

Detta alternativ betyder att sjötrafiken och fartygen kan dimensioneras efter resebehovet sett till ett helårsperspektiv med en robust grundtrafik som kan stärkas vid högsäsong och exempelvis storhelger. Jämfört med nuläget innebär det fler fartyg som är mindre och snabbare och att skärgårdstrafiken går mot att ha en vintertidtabell och sommartidtabell – i likhet med landkollektivtrafiken.

Med detta alternativ kan antalet turer mellan skärgårdsöar och repli- och bytespunkter öka utan att de ekonomiska konsekvenserna blir för stora. Likaså medger mindre fartyg och en kortare sjöresa möjlighet till minskad restid. För att kunna åstadkomma detta behövs det tydligare koppling mellan den landbaserade kollektivtrafiken och sjötrafiken så att hela resan fungerar smidigt för resenärerna. Detta inkluderar även att skärgårdstrafiken, vilken bedrivs under tjänstevarumärket Waxholmsbolaget, omfattas av samma taxsystem som den land- och delvis sjöburna kollektivtrafiken, vilken idag bedrivs under tjänstevarumärket SL. Stockholm Nordost understryker vikten av att denna typ av förändringar utreds i samverkan med kommunerna.

Stockholm Nordosts kommuner ser framemot ett fortsatt arbete för förbättrad skärgårdstrafik i god samverkan. Kommunerna vill även understryka behovet av god kontinuerlig dialog och samverkan.

För Stockholm Nordost

Parisa Liljestrand, Ordförande Stockholm Nordost 2021-2022



PROTOKOLL

LEDNINGSGRUPPEN FÖR STOCKHOLM NORDOST 2021-09-17

Tid och plats	Kl 10:00 Digitalt sammanträde
Kallade förtroendevalda	Parisa Liljestrand (ordförande), Ylva Mozis, Jerri Bergström, Michaela Fletcher, Mathias Lindow, Ann-Christine Furustrand, Hanna Bocander, Siv Sahlström, Bengt Sylvan, Bino Drummond, Anders Olander, Ulrika Falk, Erik Andersson, Hans Ahlgren, Agnetha Lundahl Dahlström, Malin Forsbrand, Bengt Sandell, Lars Lindgren
Övriga kallade	Annika Hellberg, Staffan Erlandsson, Marie Wiklund, Katarina Kämpe, Johan Lindberg, Anette Madsen, Anna Anderman, Mimmi Carne, Fanny Lundqvist, Johan Von Sydow

Vallentuna den 17 september 2021

Parisa Liljenstrand
Ordförande

Fanny Lundqvist
Sekreterare

Dagordning

1. Mötets öppnande och upprop
2. Fastställande av dagordning
3. Johan Von Sydow – Gäst
4. Remissvar sjötrafikutredningen del 1
5. Remissvar kollektivtrafikplan 2050
6. Information om pågående arbete
7. Övriga frågor

4. Remissvar Sjötrafikutredningen del 1

Beslut:

- Remissvar Sjötrafikutredningen del 1 godkänns med ändringen att: Skrivningen ang förslaget avseende förlängning av pendelbåtslinje 80 till Täby och Danderyd skärps.

Förslag till beslut :

- Remissvar Sjötrafikutredningen del 1 godkänns.

Yrkanden

Hans Ahlgren (L, Täby) yrkar att STONO bifaller remissvaret med ändringar att Skrivningen ang förslaget avseende förlängning av pendelbåtslinje 80 till Täby och Danderyd skärps.

Beslutsgång

Ordförande, Parisa Liljestrand (M), finner att det endast finns ett yrkande.

Ordförande ställer proposition på yrkandet och finner att STONO beslutar enligt det.