



2021-08-20

Anna Anderman

0736252022

Dnr RS

Region Stockholm

Remissvar Sjötrafik

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 infrastruktursvariga 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 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 trafikbryggorna bör riktlinjerna tas fram i samverkan med de som är ansvariga för infrastrukturen. Branschen bör ha ett stort intresse av att utveckla ett hållbart tonnage och bör involveras med sitt kunnande i ett tidigt skede.
- 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 dagsbe-

sökare då endast enkäten som genomfördes vände sig till kärnöar och fastboende. Bas-
trafiken 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 be-
söksmål med sevärheter, restauranger och vandrarhem.
- Stockholm Nordost ser positivt på en fortsatt dialog med trafikförvaltningen kring hur
pendelbåttrafiken kan utvecklas. Utredningen föreslår en förlängning av linje 80 till Dan-
deryd och Täby, och utredningen konstaterar att det behöver utredas vidare. Stockholm
Nordost ställer sig positiv till att en förlängning av linje 80 utreds.

Sammanfattning av förslagen

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att Trafiknämnden under mandatperi-
oden 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 upp-
lägg 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 sjötrafik-
utredningen genomgått revideringar utifrån inkomna synpunkter och fortsatta analyser. Ytterli-
gare en remiss genomförs därför under 2021.

Utifrån de två utredningsalternativen från den första remissomgången har ett sammanvägt alter-
nativ 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 fort-
satt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård vilket är en övergripande regional mål-
sättning.

Övriga delar av året fokuseras trafiken på bastrafiken som behovsanpassas utifrån fastboende och
deltidsboende skärgårdsbor bland annat med implementering av anropsstyrd trafik. Att långsik-
tigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning mot förstärkt bastrafik under höst, vinter och vår ger po-
sitiva effekter för fastboende och deltidboende skärgårdsbor. Genom att ha fler mindre fartyg
skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet och potential till bättre
restider.

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 sjötra-
fiksystemet mer översiktligt. Behov pekas på vad gäller utveckling av information, bryggor, repli-

punkter, depåer och annan infrastruktur. Tonnage utreds endast mycket översiktligt som en möjlighöörare 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 minskar 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 taxeystem som den land- och delvis sjöburna kollektivtrafiken, vilken idag bedrivs under tjänstevarumärket SL.

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