



**Kommunstyrelsekontoret Planering och strategi**

Handläggare: Torkel Andersson  
Titel: Utvecklingsstrateg  
E-post: Torkel.andersson@norrtalje.se

Till: Kommunstyrelsens arbetsutskott

## Yttrande över remissen Sjötrafikutredning del 1, remissversion 2

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår

Kommunstyrelsen antar kommunstyrelsekontorets förslag till remissyttrande

### Sammanfattning av tjänsteutlåtandet

Syftet med sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsmål 2025 med en framåtblick på cirka 10 år. Att Region Stockholm initierat underlag och utredningar för beslut kring framtida vägval och strategier för den framtida sjötrafiken i regionen är positivt och välkommet.

Det underlag som presenterades under 2020 i samband med remissversion 1 väckte ett antal frågetecken och de behov av ytterligare kompletteringar och klarlägganden som Norrtälje kommun i det förra remissvaret efterlyste har delvis åtgärdats.

Huvudfokus för kommunen är att värna om de fasta boendes möjligheter till resor och varuförsörjning, men det är också viktigt att det finns trafik som ger förutsättningar till dels en social hållbarhet samt till en utvecklad besöksnäring.

I det förslag som nu presenterats är syftet att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning mot förstärkt basstrafik under höst, vinter och vår för att ge positiva effekter för fastboende och deltidsboende skärgårdsbor. Genom att ha fler mindre fartyg kan det skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet, samt potential till bättre restider.

Om så sker är det positivt och välkommet.

För att möjliggöra bland annat ökad inflyttning bör det finnas i inriktningen en tydlig målsättning att t.ex. underlätta för arbets- och skolresor. Utvecklingen i Norrtälje kommuns skärgårdsområde de senaste åren med indragna turer och minskat antal trafikerade bryggor oroar och överensstämmer inte med de ambitioner som framhålls.

Om inte kommunikationsinsatser och lyhörddhet m.m. för den aktiva dialog som ägardirektivet statuerar råder och genomförs kan i realiteten en ökning av s.k. anropsstyrd trafik istället innebära att det behov av effektivisering och besparingar som tycks råda genom att s.k. budgetbegränsningar motverkar behovet av fler och bättre anpassade resmöjligheter och att resultatet i realiteten blir försämrad trafik. Det är viktigt att trafiken organiseras och anordnas så att det medför en ökad tillgänglighet för skärgårdsborna.

För mer detaljerade synpunkter hänvisas till förvaltningens analys och synpunkter

# Ärendet

## Beskrivning

Syftet med sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsmål 2025 med en framåtblick på cirka 10 år.

Region Stockholm är genom trafiknämnden regionens kollektivtrafikmyndighet samt beställare av kollektivtrafik. Sjötrafiken är en del i kollektivtrafiksystemet och trafikförvaltningen har på uppdrag av regionfullmäktige genomfört en utredning (del 1) som startade på hur Stockholmsregionens sjötrafik ska utformas i framtiden. En första remiss av sjötrafikutredningen genomfördes sommar-höst 2020. Yttrandena från den remissomgången har sammanställts och bemötts i en samrådsredogörelse (se bilaga).

Jämfört med remissomgång 1 har ett revideringsarbete skett som fokuserat på;

1. Vidare analys av de två utredningsalternativ som då redovisades.
2. Kompletteringar med ett resonemang kring systemeffekter av trafikuppläggen kopplat till vägnät, replipunkter och landbaserad kollektivtrafik.
3. Förtydligande av Fastboendes, deltidsboende och turisters/besökares/sommargästers resbehov.
4. Den kollektiva sjötrafikens roll för besöksnäring och näringslivet i skärgården har utvecklats.
5. Tydliggörande av skärgårdens varierande förutsättningar och hur det påverkar sjötrafikens upplägg.
6. Kompletteringar kring aspekter gällande godshantering

Vissa inkomna synpunkter hänvisas till senare skeden i sjötrafikens utvecklingsprocess, framförallt frågor med bäring på nya fartyg, nya trafikupphandlingar och avtalsfrågor.

Del 2 kommer att följaktligen fokusera på det tonnage som är nödvändigt för att utföra de uppgifter och uppnå de förmågor som identifieras i del 1. De effekter som del 1 ska uppnå är att tillsammans med övrig allmän kollektivtrafik vara ett måldokument för kollektivtrafik och regionen med ansatsen att öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta av restider och planera kollektivtrafiken effektivt.

Sjötrafikutredningens version 1 visade på två olika alternativ på utformning av sjötrafiken med planeringsår 2025 och framåtblick.

Dels alternativ 1 som utgick ifrån hur det ser ut i dag vilket inte innebär några stora trafikförändringar jämfört med nuläget. Sjötrafiken skulle under vinterhalvåret vara koncentrerad mellan replipunkter och kärnöar med mellanliggande- och omkringliggande öar för att under sommarhalvåret mer koncentreras på att utgå från Stockholm med resor mot kärnöar som huvudmål.

Utvecklingsalternativ 2 innebar att trafiken skulle stärkas upp på helårsbasis med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även med andra öar med behov av trafik. Kopplingen till landkollektivtrafiken vid replipunkter och andra replipunkter skulle i så fall utvecklas i samma takt. Den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg föreslogs då minskas i syfte för att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården. Resor till skärgården skulle då komma att behöva utföras i större utsträckning med att nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet.

## Det nya förslaget

Slutledningen och analyser efter första remissomgången har resulterat i att varken utredningsalternativ 1 eller utredningsalternativ 2 i sina respektive helheter är optimala vägar framåt för den kollektiva sjötrafiken. Eftersom sjötrafiken ska bidra till möjligheten att bo och verka i skärgården samt bidra till en lättillgänglig skärgård sett ur ett besöksperspektiv har ett utvecklat och sammanvägt förslag till inriktning för framtidens skärgårdstrafik utarbetats. Detta nya förslag bibehåller väsentliga delar av dagens trafikupplägg samtidigt som skärgårdstrafiken gradvis kan utvecklas mot ett trafikupplägg som liknar det avfärdade utredningsalternativ 2. Det bedöms även kunna uppfylla Vaxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektivet samt, att kunna erbjuda en mer anpassad trafik för de fast boende i skärgården, samtidigt som det nu föreslagna trafikalternativet erbjuder resurseffektivisering.

Nuvarande ägardirektiv anger bland annat att Vaxholmsbolagets trafik ska riktas mot fastboende, fritidsboende och turister, samt att godstrafiken ska ombesörjas av trafikförvaltningen. Vidare sägs i ägardirektivet att Vaxholmsbolaget ska verka aktivt för att utveckla eget och entreprenörers tonnage beträffande tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort.

### **Lagkrav**

Det är Region Stockholm som har det lagstadgade ansvaret för all kollektivtrafik i länet. Kopplat till detta finns en mängd lagkrav som påverkar utformningen av sjötrafiken.

### **Koppling till gällande styrdokument**

Kommunens översiktsplan samt Landsbyggs- och skärgårdsutvecklingsprogram och dess handlingsplan belyser behovet av utvecklade förbindelser i skärgården med behov av väl fungerande bytespunkter för olika trafikslag. Dessa knyter an till regionala mål- och strategidokument såsom RUF5 2050 och landsbyggs- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen,

### **Ekonomiska konsekvenser och riskanalys**

I utredningen omnämns att en konsekvens kan bli att Regionen önskar ingå avtal med de kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor och kring hur samfinansiering kan ske. Vilka ekonomiska konsekvenser detta kan få är oklart.

## **Förvaltningens analys och slutsatser**

### **Allmänt**

Att Region Stockholm initierat underlag och utredningar för beslut kring framtida vägval och strategier för den framtida sjötrafiken i regionen är positivt och välkommet.

I Norrtälje kommun är ca 30 öar, i avsaknad av färje- eller broförbindelser, bebodda året runt. Exakt hur många boende det finns är belagt med ett mörkertal då många fritidshus bedöms bebos större delar av året. Sedan tillkommer ett antal boende på andra öar eller i vissa kustområden där sjötrafiken beroende på geografi och tidsavstånd spelar en viktig och roll som kommunikationsmedel. Inte minst pandemin har medfört att fler varit bosatta i sitt fritidshus och det är viktigt att sjötrafiken kan möta upp med god service när fler väljer att bo en större del av året i skärgården.

Huvudfokus för kommunen är att värna om de fasta boendes möjligheter till resor och varuförsörjning, men det är också viktigt att det finns trafik som ger förutsättningar till dels en social hållbarhet samt till en besöksnäring. I Norrtälje kommuns skärgårdsområden bedöms det finnas minst 22 000 fritidshus, varav drygt en fjärdedel uppskattas är belägna på öar utan fast vägförbindelse. Dessa genererar många besök och en attraktiv sjötrafik har stor betydelse för val av transportsätt.

Det underlag som presenterades i samband med remissversion 1 väckte ett antal frågetecken och de behov av ytterligare kompletteringar och klarlägganden, som Norrtälje kommun i det förra remissvaret efterlyste, har delvis åtgärdats.

### **Förslag på trafikupplägg**

Det nu presenterade förslaget på trafikupplägg med trafikala principer har följande huvudinnehåll.

Under högsäsong föreslås:

- Snabbgående och stora fartyg kör från Strömkajen till resmål i skärgården med få stopp som sker vid strategiska bryggor.
- Stora och långsamtgående fartyg (isbrytare med gods bärande förmåga) kör från Strömkajen till resmål i skärgården med många stopp.
- Mindre kapacitetsstarka fartyg trafikerar ögrupper på kortare linjer med fokus på bastrafiken till kärnö med mellanliggande stopp.

Under låg- och mellansäsong med mindre resande föreslås:

- Mindre kapacitetsstarka fartyg trafikerar ögrupper på kortare linjer med fokus på bastrafiken

- Generellt föreslås en ökad grad av anropsstyrd trafik vilket ska bidra till ökad matchning mellan resandebehov och fartygsanvändning.
- Skärgårdstrafiken från Strömkajen minimeras under lågsäsong
- De snabbgående stora fartygen används vid behov under lågsäsong. Under mellansäsong erbjuder de en flexibilitet och möjligheter att utöka trafiken på baslinjer vid behov.
- Stora och långsamgående fartyg (isbrytande med gods bärande förmåga) används längre ut i skärgården på linjer med många stopp under isfria förhållanden. Vid perioder av is används samma fartyg för att klara uppdraget med basstrafik.

Förslaget på trafikupplägg – tonnage skärgård:

- Godsuppdraget kvarstår
- Isbrytande förmåga för delar av flottan ska kvarstå
- Minska antalet kapacitetsstarka snabbgående fartyg
- Öka antalet mindre kapacitetsstarka snabbgående fartyg

Detta medför ett fortsatt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård vilket är en övergripande regional målsättning.

Syftet är att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning mot förstärkt basstrafik under höst, vinter och vår för att ge positiva effekter för fastboende och deltidsboende skärgårdsbor.

Genom att ha fler mindre fartyg kan det skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet, samt potential till bättre restider.

Ett av dessa två utredningars huvudsyften (denna del 1 och den kommande del 2) är att det bedöms finnas behov av att byta ut hälften av de fartyg som Vaxholmsbolaget äger (totalt 25 fartyg inklusive befintliga pendelbåtar) under den kommande 10-årsperioden ut till modernare fartyg som mer uppfyller olika krav (tillgänglighet, miljökrav etc.) och att valet av strategier påverkar vilken typ av tonnage som ska inköpas. Val av fartyg påverkar trafikupplägget och tvärtom.

Totalt är det dock ca 70 fartyg som används för olika typer av sjötrafik inom regionen och merparten (ca 45) är fartyg och trafik som upphandlas och där driftansvaret ligger på andra huvudmän (underleverantörer som t.ex. Blidösbolaget). Det tonnage som trafikerar Norrtälje kommuns tre kärnöar berörs ej följaktligen av det tonnagebytet då den trafiken trafikeras enbart av underleverantörer med eget driftansvar. Ej heller de fartyg som idag framförallt utgår ifrån Stockholm sommartid (linjerna 26,27, 28 och Nordsydlinjen ingår i det strategiska tonnaget. Om kravspecifikationerna som tas fram för Vaxholmsbolagets eget tonnage (det s.k. strategiska tonnaget) också ska avspeglas i olika fartygs- och servicekrav vid kommande upphandlingar för övrigt tonnage framgår fortfarande ej tydligt. En inventering över det tonnaget, olika avtalsperioder etc. hade gett mer information kring den frågeställningen.

Då denna sjötrafikutredning del 1 fokuserar på förslag för sjötrafiken i sig berörs andra delar av sjötrafiksystemet mer översiktligt. Behov utpekats vad gäller information, bryggor, replipunkter, depåer och annan infrastruktur men förslag lämnas inte alltid. Tonnage utreds endast mycket översiktligt som en möjliggörare för olika trafikupplägg. Fartygen i sig utreds i kommande sjötrafikutredning del 2. Frågor kopplade till allmän trafikplikt, kommersiell trafik och konkurrensneutralt tillträde har inte utretts inom ramen för denna utredning. Då dessa faktorer aktivt torde påverka hur budgetutrymmet fördelas är det viktigt att med en så sammanhängande bild som möjligt för att fullt ut kunna bedöma de inriktningar som föreslås

En utgångspunkt för utredningen är att kollektiv sjötrafik fortsatt ska genomföras i regionens regi utifrån de uppgifter som är tilldelade trafikförvaltningen idag.

Godstransporter som upphandlas av trafikförvaltningen har nyligen utretts varför sjötrafikutredning del 1 endast översiktligt beskriver godsuppdraget. Norrtälje kommun tar gärna del av denna godsutredning och önskar även att viktiga analyser och slutsatser hade medföljt remissunderlaget. De kompletteringar kring aspekter gällande godshantering, som utlovas bland det som revideringsarbetet skulle fokuseras på, saknas till stor del.

I underlaget anges bl.a. infrastrukturstrategins principer, med kommentarer och effektmål. Här anges att det inom sjötrafiken är av vikt att nytt tonnage klarar åretruntrafik. Så är inte fallet idag på vissa

linjer vilket leder till att de fartyg som används vintertid är långsammare, kan inte trafikera vissa bryggor etc. vilket försvårar möjligheterna för pendlingsresor till skolor och arbetsplatser. Något som borde åtgärdas innan planeringshorisont 2025.

Att en kommande upphandling av strategiskt tonnage kan komma att utreda möjligheten till mindre isbrytande fartyg välkomnas liksom förslaget om att fler mindre snabbgående fartyg anskaffas för att kunna erbjuda ökad flexibilitet under förutsättning att dessa fartyg kan bidra till utveckling av bastrofiken även i den norra skärgården.

Trafikförvaltningen gör bedömningen att en översyn av ägardirektivet bör ske inom ramen för arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram. Genom en sådan översyn kan vissa målkonflikter adresseras och hanteras vilket Norrtälje kommun instämmer i.

I denna nu föreslagna inriktning för skärgårdstrafiken föreslås att trafiken under övriga delar av året fokuserar på en bastrofik som behovsanpassas utifrån fastboende och deltidsboende skärgårdsbor bland annat med implementering av anropsstyrd trafik. Det anges att det finns potential till utökad turtäthet och snabbare restider vilket är positivt och välkommet.

Inriktningen föreslås vara att bibehålla delar av dagens trafiksystem samtidigt som trafikupplägget möjliggör effektivisering. Trafikupplägget i norra och södra skärgården följer i dagsläget bastrofikkonceptet. Om det med detta menas att det ej blir förbättrad service på sikt är oklart. För att möjliggöra bland annat ökad inflyttning bör det finnas i inriktningen en tydlig målsättning att t.ex. underlätta för arbets- och skolresor. Utvecklingen i Norrtälje kommuns skärgårdsområde de senaste åren med indragna turer och minskat antal trafikerade bryggor oroar och överensstämmer inte med de ambitioner som framhålls.

Om inte kommunikationsinsatser och lyhörddhet m.m. för den aktiva dialog som ägardirektivet statuerar råder och genomförs kan i realiteten en ökning av s.k. anropsstyrd trafik istället innebära att det behov av effektivisering och besparingar som tycks råda genom s.k. budgetbegränsningar motverkar behovet av fler och bättre anpassade resmöjligheter och att resultatet i realiteten blir försämrad trafik. Viktigt att den trafiken organiseras och anordnas så att det medför en ökad tillgänglighet för skärgårdsborna.

### **Det fortsatta arbetet.**

I rekommendationerna och förslagen till fortsatt arbete kan följande nämnas:

- Påbörja sjötrafikutredning del 2 (om framtida tonnage, ägarformer, finansieringsfrågor, beakta utveckling av anropsstyrd sjötrafik i kommande upphandlingar samt mer tydlig koppling mellan buss- och sjötrafik, bl.a.).
- Framtagande av depåplan för sjötrafiken.
- Inleda dialog med Norrtälje och Österåker om behov av nya bytespunkter i respektive kommun.
- Påbörja dialog med berörda väg- och brygghållare samt kommuner i syfte att utveckla replipunkterna för att kunna hantera en trafikökning.
- Gå in i avtal med kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor.
- Tillsätta ett arbete för att säkra hela resan där anpassning av tidtabeller mellan trafikslagen ingår liksom minskad restid genom åtgärder i landtrafiken.
- Förbättra informationen om resor i flera medier/format.
- Fortsatt utreda biljettsortiment, taxor samt försäljningskanaler m.m.

Det anges att det uppstår behov av nya bytespunkter i Österåker och Norrtälje och att det ska inledas en dialog med Norrtälje och Österåker om behov av nya bytespunkter. Någon förklaring, bakgrund eller utveckling av denna slutsats finns ej. En sådan dialog välkomnas utifrån ett syfte att förbättra tillgängligheten för boende och besökare i skärgården. Det är av stor vikt att involvera kommuner tidigt i framtida processer gällande infrastrukturförändringar m.m.

Norrtälje kommun föreslår fortsatt att Regionen utreder konsekvenserna av annan replipunkt för kärnön Gräskö (Östernäs istället för Furusund) med koppling till landkollektivtrafiken i fokus men även hur det kan påverka linjestrukturer för sjötrafiken.

Norrtälje kommun efterlyser en studie med syfte att skapa än tydligare kopplingar mellan grundtrafik och trafik som attraherar sällanresenärer med en annan struktur än den som finns i dag. En sådan studie föreslås fokusera på att införa tydligare "nods-system" eller "hubbar" med möjligheter till byten mellan tonnage. Tänkbara noder i Norrtälje är Furusund, Gräddö/Räfsnäs och Norrtälje bland annat. Ett sådant "nytt nät" skulle sannolikt även ha större förutsättningar till säsongsförlängning. Region Stockholm och Norrtälje kommun påbörjade 2019 en diskussion om behovet och möjligheten av en förstudie för att utvärdera förutsättningarna till att kunna "båtlufta" inom Stockholms skärgård med tydliga kopplingar till Åland, Åboland och Gotland. Goda exempel på detta finns att hämta från t.ex. Finland.

Mer tydlig koppling mellan land- och sjötrafik har efterfrågats under lång tid. Förutom sjötrafikens utformning handlar det om att erbjuda effektiva möjligheter till att byta mellan trafikslag genom att genomföra förändringar för landkollektivtrafiken genom att se över turtäthet, linjesträckningar, bytestider etc. Att ett sådant arbete ges uppdrag att ingå i sjöutredning del 2 välkomnas även om det borde lagts långt tidigare och naturligt genomsyrat planeringsarbetet. Vid kommunens repli- och bytestpunkter är idag det ytterst besvärligt vissa perioder att hitta parkeringsplatser. Ett effektivt och attraktivt landkollektivtrafiknät kan bidra till att förbättra den situationen.

Idag är det 4 tidtabellperioder, i det remissförslag som presenterades hösten 2020 föreslogs att det ska övergå till en sommar och en vintertidtabell vilket Norrtälje kommun skulle välkomna. Denna fråga uppfattas nu hänskjutas till sjötrafikutredning del 2 vilket är olyckligt. Dagens tidtabellssystem är ibland svårt att förstå och även realtidsinformation på bryggorna efterfrågas.

Det framgår att i arbetet med del 2 önskar regionen ingå avtal med de kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor och kring hur samfinansiering kan ske. Om det även gäller när nya system och linjer införs som är resurseffektiva är oklart.

Den tidigare utredningen lyfte fram att rutiner för ansvarsfördelning för bryggor saknas. För närvarande föreligger ett stort renoveringsbehov. En särskild satsning skulle behövas, t.ex. tillskapande av en "bryggfond" eller liknande för att skapa långsiktig planeringstrygghet. Även om huvudmannskapet för dessa bryggor ej åvilar regionen har regionen en viktig samordnande roll utifrån sitt trafikeringsuppdrag förutom via den kravställning som görs som också behöver en översyn. Att begränsa denna problematik enbart till replipunkterna kan motverka syftet till att uppnå en trafikökning.

I utredningen nämns fortfarande ingenting om framtidsplaner för Nord-Sydlinjen som idag trafikerar sträckan Nynäshamn – Stockholm – Arholma sommartid. Det har tidigare diskuterats även en förlängning av denna linje till Östhammar/Öregrund samt att den ska kunna angöra Norrtälje hamn. Mer information och analyser om detta efterlyses inte minst som planeringsunderlag för annan sjötrafik.

I ägardirektivet anges att Waxholmsbolaget ska bedriva en aktiv dialog med faktiska och potentiella resenärer vilket Norrtälje kommun anser vara ett tydligt förbättringsområde. Det finns även ett behov av utvecklade mötesformer på tjänstemannanivå och en ökad flexibilitet i dialogen mellan kommuner och regionen avseende skärgårdstrafiken.

## **Sammanfattning**

Att Region Stockholm initierat underlag och utredningar för beslut kring framtida vägval och strategier för den framtida sjötrafiken i regionen är positivt och välkommet.

Om kravspecifikationerna som tas fram för Vaxholmsbolagets eget tonnage (det s.k. strategiska tonnaget) också ska avspeglas i olika fartygs- och servicekrav vid kommande upphandlingar för övrigt tonnage framgår fortfarande ej tydligt.

Då många faktorer som aktivt torde påverka hur budgetutrymmet fördelas endast har berörts översiktligt minskar möjligheten till att få en så sammanhängande bild som möjligt för att fullt ut kunna bedöma de inriktningar som föreslås.

Godstransporter som upphandlas av trafikförvaltningen har nyligen utretts varför sjötrafikutredning del 1 endast översiktligt beskriver godsutredningen. Norrtälje kommun tar gärna del av denna godsutredning och önskar även att viktiga analyser och slutsatser hade medföljt remissunderlaget. De kompletteringar kring aspekter gällande godshantering, som utlovas bland det som revideringsarbetet skulle fokuseras på, saknas till stor del.

Det anges att det inom sjötrafiken är av vikt att nytt tonnage klarar åretruntrafik. Så är inte fallet idag på vissa linjer vilket leder till att de fartyg som används vintertid är långsammare, kan inte trafikera vissa bryggor etc. vilket försvårar möjligheterna för pendlingsresor till skolor och arbetsplatser. Något som borde åtgärdas innan planeringshorisont 2025.

Norrtälje kommun instämmer i Trafikförvaltningens bedömning att en översyn av ägardirektivet bör ske inom ramen för arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram. Genom en sådan översyn kan vissa målkonflikter adresseras och hanteras.

Inriktningen föreslås vara att bibehålla delar av dagens trafiksystem samtidigt som trafikupplägget möjliggör effektivisering. Trafikupplägget i norra och södra skärgården följer i dagsläget bastrafikkonceptet. Om det med detta menas att det ej blir förbättrad service på sikt är oklart. För att möjliggöra bland annat ökad inflyttning bör det finnas i inriktningen en tydlig målsättning att t.ex. underlätta för arbets- och skolresor. Utvecklingen i Norrtälje kommuns skärgårdsområde de senaste åren med indragna turer och minskat antal trafikerade bryggor oroar och överensstämmer inte med de ambitioner som framhålls.

Om inte kommunikationsinsatser och lyhördhet m.m. för den aktiva dialog som ägardirektivet statuerar råder och genomförs kan i realiteten en ökning av s.k. anropsstyrd trafik istället innebära att det behov av effektivisering och besparingar som tycks råda genom s.k. budgetbegränsningar motverkar behovet av fler och bättre anpassade resmöjligheter och att resultatet i realiteten blir försämrade trafik..

Det anges att det uppstår behov av nya bytespunkter i Österåker och Norrtälje och att det ska inledas en dialog med Norrtälje och Österåker om behov av nya bytespunkter. Någon förklaring, bakgrund eller utveckling av denna slutsats finns ej. En sådan dialog välkomnas utifrån ett syfte att förbättra tillgängligheten för boende och besökare i skärgården.

Norrtälje kommun föreslår fortsatt att Regionen utreder konsekvenserna av annan replipunkt för kärnön Gräskö (Östernäs istället för Furusund) med koppling till landkollektivtrafiken i fokus men även hur det kan påverka linjestrukturer för sjötrafiken.

Mer tydlig koppling mellan land- och sjötrafik har efterfrågats under lång tid och välkomnas även om det borde lagts långt tidigare och naturligt genomsyrat planeringsarbetet.

Frågan om att ändra på upplägget för tidtabellperioder uppfattas nu hänskjutas till sjötrafikutredning del 2 vilket är olyckligt.

Den tidigare utredningen lyfte fram att rutiner för ansvarsfördelning för bryggor saknas. För närvarande föreligger ett stort renoveringsbehov. En särskild satsning skulle behövas, regionen har en viktig samordnande roll.

Mer information och analyser kring Nord-Sydlinjen efterlyses inte minst som planeringsunderlag för annan sjötrafik.

Det finns ett behov av utvecklade mötesformer på tjänstemannanivå och en ökad flexibilitet i dialogen mellan kommuner och regionen avseende skärgårdstrafiken.

## Tidplaner

Utredningen har planeringsår 2025. Svar ska vara inlämnat till regionens trafiknämnd snarast efter kommunstyrelsens beslut 2021-09-30. Beslut om sjötrafikutredning del 1 planeras ske i slutet av 2021/början av 2022 i trafiknämnden/sjötrafikutskottet

Anette Madsen  
Kommundirektör  
Kommunstyrelsekontoret

Benjamin Var Råder  
Näringslivs- och etableringschef  
Kommunstyrelsekontoret

## Bilagor

- Remissvar bilaga Sjötrafikutredning del 1 version 2 20210911
- Sjötrafikutredning del 1, 2021
- Powerpoint, sammanfattning sjötrafikutredning del 1, 2021
- Protokollsutdrag med tjänsteutlåtande från behandlingen av sjötrafikutredning del 1 2020.
- Samrådsredogörelse, sjötrafikutredning del 1, 2020

## Beslut skickas till

- Trafikförvaltningen Region Stockholm
- Näringslivs- och etableringsenheten