



Kommunstyrelsekontoret Planering och strategi

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

Till: Kommunstyrelsen

Remiss - Sjötrafikutredning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen:

1. Anta kommunstyrelsekontorets förslag till remissyttrande

Sammanfattning av tjänsteutlåtandet

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

Norrtälje kommun förordar utredningsalternativ 2. Utredningens upplägg och innehåll väcker dock ett antal frågetecken och behov av ytterligare kompletteringar förutom det förslag till fortsatt arbete som redovisats.

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.

Ärendet

Beskrivning

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) på hur Stockholmsregionens sjötrafik ska utformas i framtiden.

Del 2 kommer att 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 öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta av restider och planera kollektivtrafiken effektivt.

Sjötrafikutredningen visar på två olika alternativ på utformning av sjötrafiken med planeringsår 2025 och framåtblick.

Dels alternativ 1 som utgår ifrån hur det ser ut i dag vilket inte innebär några stora trafikförändringar jämfört med nuläget. Sjötrafiken kommer under vinterhalvåret vara koncentrerad mellan replipunkter och kärnöar med mellanliggande- och omkringliggande öar för att under sommarhalvåret mer koncentreras mer på att utgå från Stockholm med resor mot kärnöar som huvudmål. Detta alternativ innebär ett behov att anskaffa liknande fartyg som trafikerar skärgården idag. Trafiken och fartygen dimensioneras efter det rådande behovet av resor under sommarmånaderna. Med dessa förutsättningar begränsas möjligheterna till att förbättra turutbudet eller längden på trafikdygnet

Utvecklingsalternativ 2 innebär att trafiken stärks upp på helårsbasis med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även andra öar med behov av trafik. Kopplingen till landkollektivtrafiken vid replipunkter och andra replipunkter ska 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. Resor till skärgården kommer att behöva utföras i större utsträckning med att nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. 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 kan det innebära fler fartyg som är mindre och snabbare och att skärgårdstrafiken går mot att ha en vinter och en sommartabell istället som nu med fyra tabellperioder. För att åstadkomma detta behövs bland annat att skärgårdstrafiken omfattas av samma taxesytem som den kollektivtrafik som bedrivs under tjänstearumärket SL. I detta utvecklingsalternativ anges att det uppstår behov av nya bytespunkter i Österåker och Norrtälje. Någon förklaring, bakgrund eller utveckling av denna slutsats finns ej.

Flertalet av Vaxholmslagets fartyg som trafikerar skärgården idag kommer inom tio år att behöva ersättas av nya fartyg. Val av fartyg påverkar trafikupplägget och tvärtom. Totalt används ca 70 fartyg i sjötrafiken varav 25 ägs av regionen.

Trafikförvaltningen genomförde under totalt två veckor 2019 och 2020 en undersökning på hur de boende på regionens 14 kärnöar i nuläget förhåller sig till de två olika alternativen. Svaren har dels sammanställs totalt men även uppdelade i de tre skärgårdsområdena; Norra, Mellersta och Södra skärgården. Boende i norra skärgården (tre kärnöar, samtliga belägna i Norrtälje kommun) är i större utsträckning positiva till alternativ 1 och i något mindre utsträckning positiva till alternativ 2 än övriga. Gemensamt för alla tre geografiska områden är dock att alternativ 2 föredras framför alternativ 1.

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 Landsbygds- 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 landsbygds- 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

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

Utredningens upplägg och innehåll väcker dock ett antal frågetecken och behov av ytterligare kompletteringar förutom det förslag till fortsatt arbete som redovisats.

Den sjötrafik som trafikerar regionens kärnöar är volymmässigt en mindre del av det trafikutbud som Regionen via Vaxholmsbolaget tillhandahåller. Att hävda att det är det underlaget som ska vara utgångspunkt för framtidens val av fartyg torde kunna ifrågasättas.

En kärnfråga som utredningen skulle kunnat belysa mer ingående är vilka trafikupplägg som ses som mest resurseffektiva och nödvändiga om man delar upp trafiken utifrån de olika huvudsyften som trafiken ska tillvarata; 1. Trafik som tillfredsställer de fastboendes behov (på kärnöarna), 2. Trafik som tillvaratar behov av varuförsörjning och transporter. 3. Trafik som tar till vara behovet av att tillfälligt besöka regionens attraktiva öar och platser samt 4. Trafik som erbjuder möjlighet till arbetspendling.

Dessa syften/målgrupper går nu in i varandra utifrån valet av de två valda strategierna. Varuförsörjnings- och därmed transportbehovet berörs överhuvudtaget inte, ej heller detta behovs

påverkan för val av fartyg.

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 driftsansvaret 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 driftsansvar. Ej heller de fartyg som idag framförallt utgår ifrån Stockholm sommartid (linjerna 26,27, 28 och Nordsydlinje)n 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 ej riktigt. En inventering över det tonnaget, olika avtalsperioder etc. hade gett mer information kring den frågeställningen.

I kommunen är minst ca 30 öar bebodda året runt. Exakt hur många boende det finns är belagt med ett mörkertal då många (ca ¼ av alla registrerade fritidshus) bedöms bebos större delar av året. På kommunens kärnöar bor minst 130 personer och på övriga öar drygt 100 personer. Sedan tillkommer ett antal boende på andra öar eller i vissa kustområden (med färja eller bro) där sjötrafiken beroende på tidsavstånd spelar en viktig och roll som kommunikationsmedel. Huvudfokus för kommunen är att värna om dessa 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.

Idag är det 4 tidtabellperioder, i utredningen föreslås att det ska övergå till en sommar och en vintertidtabell. Detta är positivt.

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 stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och s.k. replipunkter på land är nödvändigt och vällovt även om det delvis motsägs av att det trafikförslag för år 2021, som remitterades under våren, innehöll nerdragningar i trafiken till samtliga kärnöar i Norrtälje kommun. Detta rimmar illa med att det anges att utredningsalternativ 2 ger förutsättningar till att öka antalet turer eller sker en minskning nu så att man sedan kan få utrymme för en ökning (till det läge som finns idag)?

Den bastrafik som för närvarande gäller för kärnöar är 2 turer morgon/förmiddag, 2 turer eftermiddag/kväll samt en senare kvällstur en gång i veckan. Om det enligt förslaget ska införas två tidtabellperioder föreslås denna bastrafik utökas under sommarhalvåret.

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.

Vid kommunens repli- och bytespunkter är i dag det ytterst besvärligt vissa perioder att hitta parkeringsplatser. Ett effektivt och attraktivt landkollektivtrafiknät kan bidra till att förbättra den situationen.

I kommentarerna till utvecklingsalternativ 2 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. Utredningen tar även upp att behov finns för att drivmedelsförsörja sjötrafiken genom fast anläggning på eller i kaj för den norra skärgården. Norrtälje kommun ställer sig positivt till en dialog kring detta.

Norrtälje kommun föreslår 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.

De brister i landkollektivtrafiken som finns t.ex. på Rådmansö, måste dock åtgärdas för att få till stånd en robust och förbättrad struktur.

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. Om det även gäller när nya system och linjer införs som är resurseffektiva är oklart.

Utredningen lyfter fram att rutiner för ansvarsfördelning för bryggor saknas. Likaså föreligger ett stort renoveringsbehov. En särskild satsning skulle behövas, t.ex. tillskapande av en "bryggfond" eller liknande för att skapa långsiktig planeringstrygghet.

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.

En stor del av den trafikmängd som reser med sjötrafik är sällanresenärer. Detta har stor betydelse för besöksnäringen, men även för den sociala hållbarheten,. Att enbart hantera de två grundläggande perspektiven (1. tillfredsställa en grundläggande kollektivtrafik för fastboende och näringsidkare, 2. att trafikförsörja de öar som är populära för sällanresor såsom besöks- och utflyktsresor), med att i större utsträckning förlita sig på att landkollektivtrafiken kan attrahera besökande till att göra dessa resor som inte utgår ifrån Stockholm kan komma att riskera betydande nedgång för den typen av resor i de uppfattade perifera områdena såsom norra skärgården. Det finns ett symbol- och besöksnäringssvärde med att ha turtrafik från Stockholm.

I utredningen nämns ingenting om framtidsplaner för Norra båtlinjen som idag trafikerar sträckan Nynäshamn – Stockholm – Arholma sommartid. Det har tidigare diskuterats även en förlängning av denna linje till Östhammar/Öregrund. Mer information och analyser om detta efterlyses.

Region Stockholm och Norrtälje kommun påbörjade 2019 en diskussion om behovet och möjligheten av en förstudie för att utvärdera förutsättningarna till att kunna "båtluffa" inom Stockholms skärgård med tydliga kopplingar till Åland, Åboland och Gotland. Goda exempel på detta finns att hämta från t.ex. Finland.

Norrtälje kommun föreslår därför att utredningen kompletteras med 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 som ett komplement till utvecklingsförslag 2.

En sådan studie föreslås fokusera på att införa tydligare "nods-system" 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.

I Norrtälje kommuns skärgårdsområden bedöms det finnas minst 22 000 fritidshus, varav drygt en fjärdedel är belägna på öar utan fast vägförbindelse. Dessa genererar många besök och en attraktiv sjötrafik har stor betydelse för val av transportsätt.

Norrtälje kommun förordar utredningsalternativ 2 med ovanstående tillägg, frågor och kommentarer.

Tidplaner

Utredningen har planeringsår 2025. Svar ska vara inlämnat till regionens trafiknämnd snarast efter kommunstyrelsens beslut 2020-09-28.

Charlotta Tillbom
Kommundirektör
Kommunstyrelsekontoret

Linda Börjesson
Avdelningschef Planering och strategi
Kommunstyrelsekontoret

Beslut skickas till

- Trafikförvaltningen Region Stockholm
- Avdelningen Planering och strategi