

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jan Eklund
jan.eklund@sll.se

Samrådsredogörelse efter remiss

Sjötrafikutredning del 1

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehåll

1	Inledning.....	3
2	Sammanfattning av remissvar	3
3	Fortsatt arbete	6
4	Myndigheter och förvaltningar	9
5	Kommuner	19
6	Föreningar och intresseorganisationer.....	43
7	Allmänhet och samfälligheter	56
8	Övriga, redare, företag	74
9	Förteckning över intressenter som yttrat sig.....	98

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

Sjötrafikutredning del 1 har varit på remiss hos berörda kommuner, myndigheter, organisationer och andra intressenter under perioden 2020-05-02 till 2020-11-02. Det inkom nära 70 yttranden under remissperioden varav ett trettiotal från allmänhet och föreningar med anknytning till Stockholms skärgård.

I denna redogörelse sammanställs alla yttranden utifrån ett antal ämnesområden. Områdena har framträtt efter hantering av yttrandena. Inledningsvis redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter samt trafikförvaltningens reflektioner och överväganden inför det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen.

2 Sammanfattning av remissvar

Den remisshandling som gick ut i maj 2020 redovisade två scenarion och skilda trafikupplägg för trafikering i Stockholms skärgård från år 2025, alternativ 1 och alternativ 2. Alternativ 1 innebär att trafiken till skärgården har en liknade struktur som i ett nuläge. Alternativ 2 innebär en omfördelning av trafiktimmor från dagens så kallade direkttrafik mellan Stockholm till skärgårdens mellersta och yttre delar till att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och bytespunkter i land.

Samtliga kommuner, förutom Stockholms stad och Lidingö stad, är positiva till trafikalternativ 2 med vissa förbehåll. Kommunerna ser att det är positivt att utveckla trafiken med en starkare basstrafik mellan replipunkter och kärnöar.

Flertalet kommuner lyfter dock att alternativet medför ökad landtrafik vilket medför effekter på vägnät och replipunkter, vilka behöver utvecklas och hanteras vidare i processen. Samtliga kommuner samt länsstyrelsen lyfter att den kollektiva sjötrafiken har en viktig roll för näringsliv och besöksnäring ute i skärgården, där möjligheten att åka via sjövägen direkt från Stockholm ut i skärgården är av vikt att analysera och beakta i den fortsatta planeringen av sjötrafiken. Generellt lyfter kommunerna ett behov av att vidare utreda och analysera presenterade trafikalternativ och värdesätter att fortsatt involveras i det arbetet.

Stockholm stad och Lidingö stad är negativa till en utveckling av sjötrafiken i linje med alternativ 2. De ser att det är av stor vikt att värna långlinjer från

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

centrala Stockholm ut till skärgården för deras kommuninvånare samt för besöksnäringen. Stockholms stad lyfter även att Waxholmsbolagets fartyg vid Strömkajen är en värdefull del av stadsbilden, samt för att synliggöra skärgården som besöksmål.

Samtliga berörda kommuner vid Mälaren och Saltsjön är positiva till satsningar på pendelbåtstrafik och ser ett behov av ytterligare pendelbåtstrafik.

Utifrån remissyttranden är det tydligt att allmänhet och intresseorganisationer i Skärgården ser en problematik med att utveckla trafiken på ett sådant vis som medför ett byte mellan land och sjötrafik för en resa mellan centrala Stockholm och mellan- samt ytterskärgården. Det är tydligt att allmänhet och intresseorganisationer är måna om att bevara möjligheten till att även i framtiden kunna genomföra hela resan från centrala Stockholm till skärgården med sjötrafik. Samtidigt finns en förståelse för en möjlighet att utveckla skärgårdstrafiken. Synpunkter är generellt positiva till en utveckling av bastrafiken i skärgården, men med förbehåll att direktresor till och från Stockholm kvarstår.

Skärgårdens trafikantförening och Skärgårdens intresseorganisationers kontaktförening (SIKO) framför att de är generellt negativa till hur utredningen har genomförts. De efterfrågar att mer faktaunderlag presenteras för utredningens slutsatser. De två organisationerna och ett antal remissvar från allmänhet anser att skärgårdstrafikens planering behöver vara anpassad utifrån delregionala behov och förutsättningar.

Flertalet yttranden från allmänhet och framförallt deltidsboende, lyfter problematiken med transport av bagage ut till skärgården om de skulle vara tvungna att först genomföra en bussresa. Detta då bussar inte har samma möjlighet att frakta bagage i jämförelse med ett fartyg. Flertalet allmänhet lyfter att de då skulle vara tvungna att åka med privat bil till replipunkt för byte till båt, vilket i sig medför en problematik kring parkering och vägnät. Bland remissyttranden från allmänhet finns en generell motvilja till att genomföra resan till skärgården med byte mellan land och sjötrafik.

Flertalet intresseorganisationer och allmänhet lyfter att effekter på vägnät och replipunkter behöver hanteras mer i utredningen. Vidare lyfter både vissa intresseorganisationer och allmänhet att tillgänglighetsfrågan bör redovisas mer i utredningen. Framförallt tillgänglighet i förhållande till trafikalternativ 2 där det framförs en risk i att bussar och byten inte är lika tillgängliga som en

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

båtresor, framförallt med hänsyn till äldre, barn, människor med funktionsvariationer och resenärer med barnvagn.

Allmänhet och intresseorganisationer lyfter att möjligheten att kunna åka med kollektiv sjötrafik direkt från Strömkajen ut till skärgården är av stor vikt för näringslivet och besöksnäringen ute i skärgården. Intresseorganisationer och allmänhet framför en oro och ser en risk i att antalet besökare till skärgården skulle minska om presenterat trafikalternativ 2 genomförs. Flertalet intresseorganisationer och allmänhet lyfter även Waxholmsbolagets fartyg och möjligheten att resa från Strömkajen som en del av Stockholms kulturarv, vilket ses vara av värde att bevara.

Intresseorganisationer och även ett antal kommuner lyfte i sina yttranden att de saknar en hantering av godsfrågan i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen har idag en omfattande godshantering i skärgården som är av stor vikt för näringslivet ute i skärgården. En komplettering av gods efterfrågas i utredningen.

I yttranden från allmänhet inkom även synpunkter gällande dagens trafik av mer operativ karaktär.

Flertalet kommuner samt flertalet intresseorganisationer och allmänhet ställer sig kritiska till den enkätundersökning som genomfördes av trafikförvaltningen under våren 2020 till fastboende på kärnöar. Kritiken bottnar i att urvalet anses vara för snävt, vilket anses ge en bristande delaktighet och representativitet. Framförallt finns flertalet synpunkter om att deltidsboende borde ha tillfrågats då de utgör en större andel av resenärer än fastboende. Generellt framförs även en efterfrågan om att utredningen bör ge större utrymme till fler resenärskategorier, framförallt deltidsboende och besökare utöver de fastboende.

Ett ansett behov av vidare utredning och analys av miljöeffekter är något som har framkommit i yttranden både från intresseorganisationer, allmänhet och myndigheter. Synpunkterna efterfrågar generellt en tydligare analys kring miljöeffekter av de två trafikalternativen. Intresseorganisationer som SIKO och Trafikantföreningen samt vissa yttranden från allmänhet lyfter att de ser en risk i att fler resenärer kommer åka privata fordon, bil och båt, i det fall då trafikalternativ 2 genomförs, vilket de lyfter som en miljörisk.

Redare, trafikutövare och intresseorganisationer kopplat till sjöfart har i sina yttranden lyft frågan om fördelning mellan upphandlad och kommersiell trafik. Frågor som upphandlingar, avtalsområden, längd på trafikavtal, ägandeformer för fartyg, fartygens beskaffenhet med mera är frågor som diskuteras av denna kategori remissinstanser. En redare anser att sjötrafikutredningen ska hantera omfattningen av den allmänna trafikplikten.

Vad gäller sjötrafikutredningens två trafikkoncept är bilden splittrad bland redarna och trafikutövarna, för och nackdelar tas upp med alternativen. En av trafikförvaltningens större trafikutövare i skärgården gör gällande att bastrafiken i princip är uppnådd samt trafiknätet är komplext och optimerat utifrån tillgängliga fartyg. Företaget anser att dagens trafiksystem bör utvecklas snarare än bytas ut. Andra lyfter att alternativ 2 är rätt väg att gå. En aktör presenterar ett utförligt förslag hur pendelbåttrafik och skärgårdstrafik kan utvecklas och samordnad med varandra, tillsammans med särskild direktbusstrafik.

Nya fartyg har renderat ett flertal synpunkter från redare, trafikutövare och intresseorganisationer kopplat till sjöfart. Fartygen väcker ett stort intresse och synpunkterna är spretiga. Både egenägt och operatörsägt tonnage lyfts som möjliga vägar att gå. På samma sätt anser olika yttranden att antingen små eller stora fartyg ska anskaffas. Vissa yttranden anser att stora och isgående är rätt val medan andra pekar på mellanstora sommarfartyg som det föredragna valet. Förslag på nya fartygstyper avges. Genomgående anses det fördelaktigt om flera aktörer involveras i arbetet med planering och anskaffning av nya fartyg.

3 Fortsatt arbete

Utifrån inkomna yttranden föreslår trafikförvaltningen ett antal revideringar och kompletteringar av genomförd sjötrafikutredning del 1. Nedan ges en sammanställning i punktform av hur arbetet med sjötrafikutredningen föreslås fortgå.

- Arbetet med de två föreslagna trafikalternativen fördjupas genom kompletterande trafikplanering samt analyser. Vissa miljöaspekter hanteras översiktligt inom analyserna. Planering och analys medför även en öppning för att optimera och analysera delar av respektive trafikalternativ.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Systemeffekter av trafikuppläggen kopplat till vägnät, replipunkter och landbaserad kollektivtrafik, hanteras generellt utanför ramen för sjötrafikutredning del 1. Trafikförvaltningen saknar rådighet gällande utveckling av vägnät och replipunkter, detta kräver samverkan med berörda aktörer. Utredningen kommer att kompletteras med ett resonemang kring detta. Nyckelfrågor och behov kan förhoppningsvis insamlas genom fortsatta samråd med berörda aktörer.
- Sjötrafikens behov av infrastruktur behöver förtydligas.
- Fastboendes, deltidsboende och turisters/besökare/sommargästers resbehov förtydligas i utredningen. Vidare kommer resonemang kring tillgänglighet ur ett resenärsperspektiv att tydliggöras i utredningen, bland annat kopplat till bagagefrågor.
- Den kollektiva sjötrafikens roll för besöksnäring och näringslivet i skärgården kommer utvecklas i utredningen. Kopplingar mot regional utveckling och regionens ansvar inom detta område kommer ingå i denna komplettering
- Utredningen kommer att tydliggöra skärgårdens varierande förutsättningar och hur det påverkar sjötrafikens upplägg.
- Resonemang om yttre naturliga påverkansfaktorer för sjötrafiken som is, kommer att utvecklas i utredningen.
- Aspekter gällande gods kommer att kompletteras i utredningen. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.
- Fortsatta samråd föreslås genomföras utifrån behov identifierade i denna samrådsredogörelse.

Vissa inkomna synpunkter hänvisas till senare skeden i sjötrafikens utvecklingsprocess, framförallt frågor med bäring på nya fartyg, nya trafikupphandlingar och avtalsfrågor. Det finns också yttranden som berör komplexa frågor där ett flertal aktörer behöver samverka, dessa kan inte lösas fullt ut i sjötrafikutredningen. Detta gäller framförallt ansvarsfördelning,

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

rådighet och kostnader kring investeringar i infrastruktur såsom vägar,
parkeringsplatser, bryggor, kajer, replipunkter och liknande

4 Myndigheter och förvaltningar

Nedan redovisas inkomna yttranden från myndigheter samt förvaltningar, eller motsvarande, inom Region Stockholm samt trafikförvaltningens bemötande.

4.1 Alternativen

Berörda myndigheter och förvaltningar förordar i olika utsträckning sjötrafikutredningens alternativ.

4.1.1 Yttranden för alternativ 1

Trafikverket bedömer att alternativ 1 påverkar statligt vägnät, trafikbryggor och replipunkter i mindre utsträckning än alternativ 2.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen bedömer att utredningsalternativ 2 bäst motsvarar förväntningarna på hur man skapar en levande och tillgänglig skärgård året runt i enlighet med intentionerna i RUFS 2050 och Landsbygds- och skärgårdsstrategin.

4.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Trafikförvaltningen instämmer i att alternativ 2 på ett bra sätt bidrar till regionala mål.

4.1.2 Yttranden för alternativ 2

Trafikverket är positiva till den långsiktiga strategin att lyfta fram kärnöar respektive replipunkter för att stärka samverkan mellan land- och sjötrafik. Trafikverket ser fortsatt positivt på en sådan utveckling som förordas i Sjötrafikutredningen del 1.

Länsstyrelsen delar trafikförvaltningens bedömning att alternativ 2 genom ett längre trafikdygn och tätare turer mellan replipunkter och kärnöar har potential att öka tillgängligheten till skärgården på ett mer genomgripande sätt än alternativ 1.

4.1.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.1.3 Övriga yttranden

Skärgårdsstiftelsen tar inte ställning för alternativ 1 eller 2.

Trafikverket ställer sig positiva till förhållningsättet att förbättra tillgängligheten till skärgården genom att korta ner restider samt att planera kollektivtrafiken resurseffektivt.

4.1.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

4.2 Nya alternativ

4.2.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen ser ett fortsatt starkt behov av en bred och effektiv sjötrafik från innerstaden kompletterad med trafik från replipunkter med så få byten som möjligt. Kompletterande trafik till och från replipunkterna måste dock karaktäriseras av ett stort fokus på ”hela resan”-perspektivet och en hög kvalitet vid byte av trafikslag.

4.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

4.3 Pendelbåttrafik

4.3.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Trafikverket bedömer att utvecklad pendelbåttrafik i viss utsträckning kan avlasta vägnätet.

4.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i detta.

4.4 Länglinjer

4.4.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen anser att det är väsentligt att skärgårdstrafik bibehålls i trafik från Strömkajen eftersom det både fysiskt och mentalt är viktigt för besöksnäringen i Stockholm och skärgården.

Tillväxt- och regionaplaneförvaltningen påpekar att de stora flödena till skärgården är säsongsbetonade och består framförallt av fritidsboende respektive turister/besökare. För dessa grupper är linjer som utgår från centrala

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholm och direktbåtar alternativ som upplevs attraktiva, eftersom de innebär smidiga resor utan byten

4.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen.

4.5 Trafikplanering

4.5.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen ser en fördel i att anpassa och kombinera trafiklösningar i skärgården eftersom resandeunderlaget varierar kraftigt utifrån säsong.

Skärgårdsstiftelsen anser att det behövs ett ökat fokus på regionala lösningar i skärgårdstrafiken för att stärka resor inom skärgården. SS bedömer att mindre och fler fartyg i skärgården öppnar upp möjligheter både för bofasta, säsongsboende och besökare.

Förvaltningen anser att det är positivt att koppla samman sjötrafik och landtrafik på ett mer integrerat sätt. Detta underlättar resor mellan skärgård och tätort, vilket binder samman platserna och skapar naturliga sammanhang. Här är det viktigt att ta hänsyn till åretruntboende och ha anpassad trafik så att det passar de som bor i skärgården även på vintern, vilket även lyfts fram i sjötrafikutredningen.

För att kollektivtrafiken i skärgården på ett bättre sätt ska kunna underlätta den fastboende befolkningens vardag skulle kollektivtrafiken i högre grad behöva anpassa sina ankomster och avgångar efter näringslivets och skolornas tider.

4.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Att anpassa trafiken utifrån säsong och olika delar i skärgården tas med i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen instämmer i att anpassade ankomster och avgångar är viktiga frågor. Frågorna kommer dock inte att besvaras av sjötrafikutredningen utan de adresseras bättre i de årliga trafikförändringsprocesserna.

Det är en central idé i sjötrafikutredningen att öka integrationen mellan kollektivtrafikslagen och erbjuda en attraktiv kollektivtrafik till regionens invånare och besökare.

4.6 Godstransporter

4.6.1 Yttranden

Utredningen för sjötrafik nämner inte hur förslagen kommer påverka det gods som transporteras via Waxholmsbolagets båtlinjer. För att kunna ta ställning till förslaget för godstransporterna behövs en beskrivning kring hur godset transporteras i dagsläget, samt vilken förändring man ser framöver. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen föreslår att ett tillägg i utredningen för eventuella konsekvenser för godsförsörjningen i de olika utredningsalternativen. Fungerande godstransporter är avgörande för utvecklingen av attraktiva och livskraftiga miljöer

4.6.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

4.7 Busstrafik och byten

4.7.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen anser vidare att kollektivtrafikens kapacitet måste förstärkas för att bli ett mer attraktivt val än bilen ut till replipunkterna.

4.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att sjötrafikutredningen pekar på ökad busstrafik för alternativ 2. Sjötrafikutredning del 1 kommer inte innehålla förslag på ny utformning av bussfordon.

4.8 Vägnät och replipunkter

4.8.1 Yttranden

Trafikverket anser att det är viktigt att det tydliggörs vilka förändrade krav på funktion alternativ 2 innebär för trafikbryggor samt replipunkter eftersom både sjö- och busstrafik förändras. Länsstyrelsen anser att utan en fungerande infrastruktur på land kommer alternativ 2 inte ge de fördelar som presenteras i utredningen. Det gäller både behov av utökad kapacitet i kollektivtrafiken och behov i form av åtgärder i transportinfrastrukturen för att hantera en ökad trafikering.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikverket informerar om att sex av replipunkterna är kopplade till funktionellt prioriterat vägnät, vilket innebär att upprätthållande av framkomlighet i nätet har prioritet i planarbeten. Replipunkter som är anslutna till funktionellt prioriterat vägnät har därav större möjligheter till god tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafiken än övriga. Det ska dock poängteras att inte finns särskilda medel avsatta för investeringar i det funktionellt prioriterade vägnätet. Finansieringen av åtgärder måste prioriteras inom ordinarie beslut av länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Trafikverket tillstyrker förslaget att utreda hur hela resan kan stärkas, däribland att genomföra åtgärder för att minska restid i landtrafiken. Trafikverket lyfter fram vikten av att i det arbetet utreda omfattningen av de investeringsbehov som kommer krävas i vägnätet och vid replipunkterna. Vidare anser Trafikverket att det arbetet också bör resultera i en tidplan för eventuella åtgärder samt ansvarsfördelning gällande genomförande och finansiering.

Trafikverket ser, förutom framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik, även ett eventuellt behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Vägnätet har generellt sämre trafiksäkerhetsnivå längre ut i länet och med ökad trafik till replipunkterna behöver trafiksäkerhetsnivån på vägnätet i ses över.

Trafikverket pekar på att i alternativ 2 sker många resor till och från skärgården till stor del i vägsystemet, vilket innebär förändrade resmönster. Trots stärkt och anpassad busstrafik menar Trafikverket att detta kan påverka flöden av biltrafik till och från replipunkterna samt bilanvändning bland pendlingsresenärerna. Detta diskuteras inte i utredningen men frågan bör hanteras i senare utredningsarbete anser Trafikverket.

Länsstyrelsen pekar på att det finns exempel redan idag problem med underdimensionerade vägar, med i vissa fall dålig bärighet. Ett ökat antal resenärer från replipunkterna innebär också krav på att utöka antalet parkeringsplatser samt att service-funktioner så som väderskydd och toalett ses över.

Länsstyrelsen föreslår att trafikförvaltningen i nästa skede genomför en behovs- och konsekvensanalys för att få en tydligare bild av vilka åtgärder på land som krävs vid en omställning av sjötrafiken enligt alternativ 2. Analysen bör genomföras i samverkan med tillväxt- och regionplaneförvaltningen på Region Stockholm, Trafikverket samt med berörda kommuner.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Skärgårdsstiftelsen påpekar att replipunkterna har en avgörande betydelse för utvecklingen av både person- och godstrafik ut i skärgården. De är dock idag i hög grad undermåliga och ej lämpade som utgångspunkter för att knyta ihop trafik på land och till sjöss på ett hållbart vis. De måste därför uppgraderas, vilket måste ske i takt med att även vägar, parkeringar, kajer och landförbindelser utvecklas på ett hållbart vis.

Skärgårdsstiftelsen anser att det vore gynnsamt om Region Stockholm såg möjligheterna kopplat till tillväxtansvaret för utvecklingen av replipunkterna och utredde och tydliggjorde ansvars- och kostnadsfördelningen mellan de olika aktörerna

4.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Trafikförvaltningen instämmer i att det föreligger otydligheter kring replipunkterna. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samråd i frågor om vägnät och replipunkter. Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag på ansvars- och kostnadsfördelningar för åtgärder, eller faktiska åtgärder, inom replipunkterna eller vägnätet. Detta behöver hanteras i kommande skeden och även i andra sammanhang. Exempelvis driver Länsstyrelsen i Stockholms län ett arbete med replipunkter genom det så kallade replipunktslyftet, där även region Stockholm är med som en part.

4.9 Infrastruktur

4.9.1 Yttranden i infrastruktur sjö

Sjöfartsverket vill informera angående en eventuell ny bytespunkt i Norrtälje att 6 juni 2020 beslutades det att klassa om farled 561, vilken leder till Norrtälje, till farledsklass 4, dvs. en farled utan stöd för mörkernavigering.

Transportstyrelsen uppfattar att alternativ 2 bl.a. kan komma att innebära fler och snabbare fartyg när utbudet i skärgården stärks upp. Transportstyrelsen betonar att sjöfartens infrastruktur även bör beaktas i planeringen av trafiksystemet dvs. att farleder och övriga sjövägar är utmärkta, sjömätta och dimensionerade för den förekommande sjötrafiken. Även bryggor bör vara utmärkta och dimensionerande för den förekommande trafiken.

Transportstyrelsen uppfattar att en stor del av skärgårdstrafikens verksamhet sker utanför de stora farlederna och det är viktigt att även dessa vattenvägar är

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

sjösäkerhetsmässigt säkerställda. Av utredningen uppfattar Transportstyrelsen att detta kommer att beaktas i det fortsatta arbetet (del 2 i utredningen), vilket är mycket positivt.

4.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

4.10 Bryggor och bytespunkter

4.10.1 Yttranden

Trafikverket tillstyrker framtagande av riktlinjer för trafikbryggor och vill framhålla vikten av ett sådant arbete.

4.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan.

4.11 Avtal

4.11.1 Yttranden

Trafikverket poängterar att stadsmiljöavtal kan vara aktuellt för medfinansiering av bland annat bryggor, avtalen riktar sig främst till åtgärder i stadsmiljöer.

4.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan kring medfinansiering och stadsmiljöavtal.

4.12 Enkätundersökningen

4.12.1 Yttranden

Trafikverket konstaterar att det i enkätundersökning som utgör del av utredningen framgår att en majoritet av befolkningen i skärgården positiv till en utveckling där landtrafiken och skärgårdstrafiken är tydligt integrerad.

4.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i Trafikverkets konstaterande.

4.13 Fastboende

4.13.1 Yttranden

De fastboende på öarna är kärnan i att vidhålla en levande skärgård, varför skärgårdstrafiken bör vara anpassad efter deras behov av resor menar Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- 4.13.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*
Trafikförvaltningen är av samma uppfattning.

4.14 Turister

4.14.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen anser att skärgårdstrafiken är väsentlig för att tillgängliggöra skärgården som besöksmål för turism och rekreation. Skärgårdsstiftelsen ser gärna samordnade marknadsföringsinsatser för skärgården, speciellt för lågsäsongen.

4.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgrupp. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag kring marknadsföringsinsatser.

4.15 Besöksnäring och näringsliv

4.15.1 Yttranden

Länsstyrelsen befarar att ett system där fler av turerna går från replipunkter längre ut i länet istället för från kajer i centrala Stockholm kan innebära en barriär för besökare och särskilt för sällanbesökare. Därmed anser Länsstyrelsen att besöksperspektivet behöver övervägas noggrant i det fortsatta arbetet.

Skärgårdsstiftelsen anser att om resor sker från replipunkter blir besöksstryck och belastning i skärgården mer spridd. Det medför minskad lokal miljöbelastning och möjlighet till utveckling av öar som inte är så besökta idag.

Skärgårdsstiftelsen informerar om att stiftelsen har inlett ett arbete med att identifiera prioriterade besöksöar som tål ett större besöksstryck.

För Skärgårdsstiftelsens entreprenörer är en robust, uthållig och förutsägbar sjötrafik helt avgörande för vidare utveckling av deldestinationerna och vi ser där tydligt hur vi tillsammans kan bidra till en ännu mer attraktiv region.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Skärgårdsstiftelsen lyfter trafik till Huvudskär som ett bra exempel på samverkan mellan flera parter för att tillgängliggöra och fokusera trafik och rikta besökare till både nya och etablerade resmål.

Skärgårdsstiftelsen har förutsättningar att ta emot många besökare på ett hållbart sätt utan målkonflikter med exempelvis bofasta och deltidsboende fritidshusägare och här anser Skärgårdsstiftelsen att skärgårdstrafiken är av avgörande betydelse.

Skärgårdsstiftelsen ser det som positivt att samverkan mellan aktörer lyfts eftersom det är viktig för skärgårdens besökare men också central för skärgårdens näringsidkare i att skapa långsiktiga förutsättningar för deras verksamheter och utveckling.

4.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen har haft samråd med företagare i skärgården och har erhållit värdefull kunskap genom ett stort antal remissvar. Detta tas med för övervägande i det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med översiktliga bedömningar av skärgårdens näringsliv. Trafikförvaltningen ser fram emot samråd med Skärgårdsstiftelsen om besöksöar.

4.16 Regional utveckling

4.16.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen påpekar att när ansvaret för tillväxten i regionen nu har fått en tydlig hemvist i Region Stockholm är det viktigt att regionen tar en samordnande och stöttande roll.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen välkomnar Sjötrafikutredningen som har till syfte att forma framtidens sjötrafik. Förvaltningen anser att förslagen i utredningen ligger i linje med mål och regionala prioriteringar i RUF 2050. Förvaltningen bedömer också att sjötrafikutredningen på ett bra sätt bidrar till Landsbygd- och skärgårdsstrategins måluppfyllelse, framförallt inom insatsområde 1; förbättra tillgängligheten

4.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningens del i detta ansvar är primärt att tillhandahålla kollektivtrafik på land och på vatten till regionens invånare och besökare. Trafikförvaltningen är av samma uppfattning att det regionala

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

utvecklingsansvaret ska fördelas på berörda där region Stockholm spelar en roll som en regional aktör.

Trafikförvaltningen instämmer i att sjötrafikutredningen har bäring på regionala mål.

4.17 Miljö

4.17.1 Yttranden

Transportstyrelsen lyfter att det på många platser i skärgården finns farledsavsnitt och passager där svall från passerande fartyg utgör ett problem för bland annat boende med slitage på bryggor, erosion och andra säkerhetsrelaterade aspekter. Vid ansökningar om fartbegränsning hos Länsstyrelsen utgör upplevda problem med svall från skärgårdstrafiken ofta grund för ansökan om fartrestriktioner. Av den anledningen anser Transportstyrelsen att yttre miljöpåverkan som t.ex. svall, vågor och erosion bör tas i beaktande vid utformningen av det framtida trafiksystemet.

Skärgårdsstiftelsen ser positivt på de skarpa miljömål som sjötrafiken sätter upp för sin verksamhet som behöver prioriteras oavsett utveckling av befintligt tonnage eller nyanskaffningar. Det är enligt SS viktigt att tillgängliggöra skärgården på ett hållbart vis.

Det är positivt att utredningen tar hänsyn till sjötrafikens miljöpåverkan, och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen ser gärna att detta utvecklas i utredningen inklusive en utförligare beskrivning av omställningsprocessen och hur sjötrafiken kan bli mer resilient. Detta harmoniserar väl med målet i RUFSS 2050 om en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp.

4.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser på ett översiktligt sätt hantera fordonsutsläpp och svall i sjötrafikutredningen. Drivmedel för tonnaget samt utformning av skrov för att minska svall utreds i nästa skede.

4.18 Avstår yttrande

4.18.1 Yttranden

Polismyndigheten avstår från att yttra sig över sjötrafikutredningen. Sjöfartsverket har inget att erinra mot utredningen.

4.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

5 Kommuner

Nedan redovisas inkomna yttranden från kommuner samt trafikförvaltningens bemötande.

5.1 Alternativen

Berörda kommuner förordar i olika utsträckning sjötrafikutredningens alternativ.

5.1.1 Yttranden för alternativ 1

Stockholm och Lidingö förordar alternativ 1 eftersom alternativet anses motsvara kommuninvånarnas förväntningar på sjötrafiken.

Lidingö anser att det är negativt att alternativ 2 medför fler byten för Lidingöresenärer, jämfört idag, vid resor mot skärgården, om sjötrafiken förändras vid Klippudden och Gåshaga.

Lidingö anser att pendelbåtlinjer i inre skärgården kan justeras för att angöra gemensamma bryggor för båtbyten och därigenom mildra negativa effekter av alternativ 2.

Lidingö redovisar i sitt yttrande att ett ökat antal turister i länet medför ökat resande med sjötrafik. Utifrån detta anser Lidingö att om alternativ 2 försämrar för besöksresor bör detta alternativ inte rekommenderas för ett genomförande.

Stockholm förordar alternativ 1 eftersom staden anser att kraftigt minskad möjlighet att ta båten till mellan- och ytterskärgården, och istället hänvisa resenärer till buss eller bil, skulle vara ett hårt slag mot stadens puls, attraktivitet och själ.

5.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.1.2 Yttranden för alternativ 2

Nacka är positiva till upplägg enligt alternativ 2 och instämmer i de fördelar som beskrivs i utredningen. Haninge och Norrtälje instämmer i att alternativ 2 är att föredra, med ett antal invändningar som presenteras i denna redogörelse. Tyresö förordar alternativ 2 ur ett hållbarhetsperspektiv

Vaxholm och Värmdö är positiva till utredningsalternativ två och omfördelning av trafiktimmar från direkttrafik till att förstärka bastrafiken med bättre turtäthet och längre trafikdygn, mellan öar i skärgården och replipunkter. Vaxholm har tidigare betonat behovet av längre trafikdygn för boende på öar, på årsbasis, för att möjliggöra att invånare bland annat ska kunna delta i kvällsaktiviteter.

5.1.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar med sig yttrandena i det fortsatta arbetet.

5.1.3 Övriga yttranden

Sundbyberg konstaterar att utredningens förslag inte är alternativavskiljande för kommunen. Kommunen är positiv till utredningen och ställer bakom sig dennas förslag.

Danderyd är av bedömning att trafikförvaltningens ambition att utveckla framtidens sjötrafik är positiv.

Stockholm ser positivt på de föreslagna linjesträckningar i stadens inre vatten som föreslås, samt att trafikförvaltningen även lyfter den behovsanpassade trafiken för besöksnäringen.

5.1.4 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot en fortsatt samverkan.

5.2 Nya alternativ

5.2.1 Yttranden

Haninge föreslår att alternativ 2 kan kombineras med vissa utvalda turistlinjer som trafikerar Strömkajen under sommaren. En möjlig linje är Strömkajen till Dalarö via Stäket och Ingaröfjärden, inklusive stopp i Saltsjöbaden. I Dalarö finns sedan möjlighet för byte till båt mot Ornö, Utö och Huvudskär.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Värmdö kommun förordar fortsatt sjötrafik mellan Stockholm och Vaxholm på årsbasis samt säsongstrafik mellan Stockholm, Waxholm, Grinda och Möja under sommarhalvåret för att tillgodose turisttrafiken.

Norrtälje kommun föreslår 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 tonnager. 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.

5.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess med Haninge, Norrtälje och Värmdö kommun.

5.3 Utredningsbrister

5.3.1 Yttranden

Österåker anser att utredningen har gjort en bristfällig behovsanalys då resmönster för deltidboende och sommargäster inte kartlagts. Bastrafiken ska främst vara uppbyggd för fastboende men för en bärkraftig och hållbar trafik kan det vara nödvändigt att även känna till övriga resmönster.

Österåker framför att de anser att utredningen fokuserar mycket på kärnöar och deras koppling till replipunkterna. Övriga öar nämns mer 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, öar med och utan fast befolkning, större och mindre antal fritidshus, vissa är stora besöksmål med sevärheter, restauranger och vandrarhem. Österåker påpekar att i kapitel 5.1.2.2 saknas Åsättra som replipunkt.

Nacka anser att det saknas långsiktiga perspektiv i sjötrafikutredningen eftersom sjötrafikutredningen siktar på 2035 medan kollektivtrafikplanen har

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2050 som målår. Nacka anser att åren 2035-2050 också ska beskrivas i sjötrafikutredningen, exempelvis för pendelbåtlinjerna.

Nacka anser att det behövs mer resonemang om målkonflikter i utredningen. Nacka menar att mer diskussion om målen kopplat till effekter såsom restidsvinster och avlastningseffekter skulle gynna utredningen. Lidingö anser att kapitlet om effektbedömningar enbart baseras på subjektiva bedömningar.

Nya reserelationer bör tydligare beskrivas i utredningen anser Nacka i förhållande till egna nyttor och fördelar, inte bara i relation till landtrafiken. Nacka nämner som exempel möjligheter till kombinationsresor med cykel och pålitliga restider som fördelar för sjötrafiken, som landtrafiken inte i samma utsträckning har.

Norrtälje pekar på att den sjötrafik som trafikerar regionens kärnöar är volymmässigt en mindre del av det trafikutbud som Regionen via Vaxholmsbolaget tillhandahåller och anser att denna grupp som utgångspunkt för framtidens val av fartyg torde kunna ifrågasättas.

Norrtälje anser att utredningen behöver belysa vilka trafikupplägg som ses som mest resurseffektiva och nödvändiga om man delar upp trafiken utifrån de olika huvudsyften som trafiken ska tillvarata. Dessa syften/målgrupper menar Norrtälje nu går in i varandra utifrån valet av de två valda strategierna.

5.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att resmönster hos turister är väl kända. Deltidsboende uppger att deras säsong framförallt är under sommar och månaderna före och efter vilket innebär att de reser när trafikutbudet är större vilket kan förmodas vara en anpassning utifrån efterfrågan. Det kan därmed antas att deltidboendes resmönster även är kända. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

Trafikförvaltningen har utgått från struktur i RUFS 2050 för sjötrafikutredningens övergripande trafikkoncept och anser att detta är ändamålsenligt. Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet ifall det finns behov av förtydliganden. Trafikförvaltningen justerar för Åsättra.

Trafikförvaltningen menar att sjötrafikutredningen har ett långsiktigt perspektiv. Trafikförvaltningen tar med sig frågan om den längre sikten i det

fortsätta arbetet. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn som inkluderar hela kollektivtrafiken samt cykel med mera. Trafikförvaltningen instämmer inte i synpunkten att bedömningar endast bygger på subjektiva värderingar, synpunkten tas dock med i det fortsatta arbetet för överväganden och förtydliganden där behov finns.

Trafikförvaltningen har hela regionens resebehov av sjötrafik som utgångspunkt i sin planering och sjötrafikutredningen presenterar sammanvägda förslag.

5.4 Pendelbåttrafik

5.4.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Nacka anser att det är positivt att pendelbåtlinjer knyts samman med landkollektivtrafiken och menar att det är bra att pendelbåtlinjerna blir fler och utvecklas. Nacka pekar på resandeutvecklingen på linje 80 som ett bra exempel på där sjötrafiken införs och bedrivs på egna villkor och inte bara som ett komplement till landtrafiken. Kommunen menar att det finns en ännu större potential att utveckla sjötrafiken.

Nacka är positiva till de pendelbåtsförsök som är inledda och som kommer inledas. Kommunen efterfrågar fler sådana lösningar eftersom kommunen planerar för expansion i vattennära lägen såsom Fisksätra, Tollare, Skuru samt, på längre sikt, Bergs gård med 2000 planerade bostäder. Dessa områden kan enligt Nacka med fördel även trafikförsörjas med sjötrafik. Värmdö menar att Nackas utvecklingsplaner i Fisksätra och Tollare skulle kunna medföra en ny linje som utgår från Farstaviken och ger ytterligare en möjlig resväg för invånare i Gustavsberg, det skulle avlasta stombussen 474 och terminalen i Slussen. En sådan pendelbåtlinje bör utredas för att se om den är möjlig att genomföra utifrån hastighetsrestriktioner, isförhållanden och restid.

Sundbyberg anser att det är positivt att nya pendelbåtlinjer utreds eftersom de vid ett införande skapar nya resmöjligheter för den tätbefolkade kommunen. Sundbyberg anser att det krävs ytterligare utredning av föreslagen sjötrafik i Bällstaviken. Solna anser att all kollektivtrafik är positiv och därför har ett fortsatt intresse av att pendelbåtlinjerna som berör kommunen etableras.

Danderyd och Täby anser att en potentiell utveckling av pendelbåtlinje 80 i form av en förlängning av linjen mot Täby och den satsning på pendelbåtar som görs i Stockholms innerskärgård positiv.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vid ändrade omständigheter anser Danderyd att kollektivtrafik på vatten med koppling till Danderyds sjukhus skulle kunna vara ett bra alternativ till spårbunden trafik.

Huddinge kommun ställer sig positiva till att ha sjötrafik vid Vårby brygga och ser gärna att båtlinjen, tillsammans med eventuellt andra linjer till Stockholm, utreds parallellt med fortsatt planerande av Vårby udde. Det finns stor potential till att utveckla Vårby till en strategisk plats att bo, leva och verka på i regionen och Huddinge kommun ser fram emot fortsatt dialog med Trafikförvaltningen.

Tyresö instämmer i att pendelbåtlinjer till kommunen inte är aktuella.

Södertälje uppmuntrar regionen att återigen analysera en pendelbåtlinje Sandviken-Vattubrinken-Södertälje när bebyggelseplaner klarnar för Sandviken och Vattubrinken. Områdena saknar idag busstrafik.

Vaxholms stad och Lidingö stad är positiva till att Trafikförvaltning föreslår att pendelbåtsförsöket mellan Vaxholm och Stockholm permanentas

Värmdö kommun är mycket positiv till regionens satsning på båtpendling och ser fram emot starten av pendelbåtlinje 84, Östra Mörtnäs-Strömkajen. Kommunen vill i framtiden se en ökad satsning på pendelbåttrafik till Värmdö kommun.

5.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan med kommunerna i frågor om befintliga och nya pendelbåtlinjer i Mälaren och Saltsjön. Sjötrafikutredningen antar att försökslinjer blir permanenta, det där dock beroende av beslut utanför ramen för utredningen.

Sjötrafikutredningen innehåller ett antal förslag på pendelbåtlinjer utan att på djupet analysera detaljer. Sjötrafikutredningen innehåller inte förslag på sjötrafik till Vårby brygga, bryggan finns dock med som förslag på trafik på lång sikt.

5.4.2 Yttranden befintliga pendelbåtlinjer

Lidingö anser att fortsatta satsningar på linje 80 är önskvärda.

Linje 80 bör enligt Danderyd planeras som en hel linje, vilken innebär att linjen inte ska brytas vid Ropsten som idag. Fartyg bör enligt Danderyd anpassa sig till Lidingös Lilla Lidingöbrons fria höjd så att de kan köras under bron. Då

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

behöver Danderydsbor som vill resa med pendelbåt från Danderyd till Nybroplan inte byta båt vid Ropstenterminalen som idag.

Lidingö anser att försökslinjen Stockholm-Värmdö även bör angöra Gåshaga på grund av anslutning till Lidingöbanan och framtida Spårväg city som följd av de regionala resmöjligheter som det öppnar för invånare i Värmdö.

Ekerö anser att sjötrafikutredningen kompletteras med förslag på hur linje 89 kan utvecklas som länk mellan kommunens centralort och centrala Stockholm. Att stärka utbudet menar kommunen skulle öka attraktivitet och resande på linjen.

Ekerö anser att det är ett problem för kundunderlaget för linje 89 att passande fartyg inte upphandlats och att det bara finns ett fartyg på linjen under vintertid, detta medför variationer i tidtabellen över året.

Ekerö påtalar att kommunen är den enda kommunen i länet som saknar antingen spårförbindelse eller snabba busslinjer mot centrala Stockholm. Därmed borde linje 89, som är kommunens enda direktförbindelse, planeras med samma ambition som pendeltågssystemet, med trafikering dygnet runt, en restid på under 40 minuter och avgångar varje 20-30 minut.

Ekerö pekar på utmaningen att bibehålla kollektivtrafikandel när Förbifart Stockholm öppnar för trafik. Det kommer bland annat enligt kommunen kräva stärkt trafik mot Söderort och nordvästra storstadsregionen, utöver kopplingen mot Västerort idag. Som ett led i detta anser Ekerö att sjötrafikutredningen ska inkludera ett alternativ med 20-30 minuters-trafik på linje 89. Under förutsättning att restiden inte blir nämnvärt längre för de pendlare som ska resa vidare till Stockholms innerstad anser Värmdö kommun att linje 84 bör trafikera Nacka Strand för att erbjuda ett byte till linje 80 och på så sätt skapa en reserelation norrut till målpunkter på Djurgården, Ropsten, Lidingö och Norra Djurgårdsstaden med 35 000 nya arbetsplatser.

Värmdö anser att pendelbåttrafiken bör få betydligt större utrymme i Trafikförvaltningens utbud då kundnöjdheten är stor och det går att ta med cykeln på båten. Ett ökat kombinationsresande cykel-pendelbåt avlastar bussarna, vägnätet lokalt i kommunen och regionen samt Slussen.

Värmdö påpekar att pendelbåttrafiken är robust och inte berörs av dåligt väglag eller olyckor på väg 222. På samma tema menar Nacka att sjötrafikens pålitligt

bör lyftas mer eftersom regionens trafiksystem är sårbart och påverkas av stora ut- och ombyggnader, här är sjötrafiken viktig, trots ibland längre restider.

5.4.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn. Trafikförvaltningen instämmer i att pendelbåttrafiken är robust. Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna.

I sjötrafikutredningen antas att befintliga pendelbåtlinjer bibehålls utan att diskutera turtätheter. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatta samråd med Ekerö i frågor kring linje 89, både på kort och lång sikt.

5.5 Länglinjer

5.5.1 Yttranden

Värmdö, Stockholm, Lidingö, Haninge och Tyresö anser att det är viktigt att det utgår skärgårdsbåtar från Stockholm för att tillgodose turisttrafiken. Trafiken ska även fungera för deltids- och fritidsboende i Stockholms skärgården. Kommunerna anser att delar av trafiken bör fortsätta gå från Strömkajen för att tillgodose turisttrafiken.

5.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen.

5.6 Nya fartyg

5.6.1 Yttranden

Österåker menar att arbetet med ändamålsenligt tonnage i hög utsträckning bör genomföras i samverkan med bransch, infrastrukturägare och med kommunerna. Österåker bedömer att branschen bör ha ett stort intresse av att utveckla ett hållbart tonnage och bör involveras med sitt kunnande i ett tidigt skede. Nacka ser fram emot kommande utredning om tonnage.

Ekerö menar att det finns potential att förbättra restider på linje 89 med nya fartyg som tillåter sidotillägg och som håller högre hastighet. Vaxholm anser att sidotillägg ska fortsätta utredas i arbetet med riktlinjer för bryggor.

Ekerö anser att det krävs rätt förutsättningar i sjötrafikutredning del 1 för att kunna upphandla nytt tonnage som stödjer planer för pendelbåtlinjerna.

Vaxholm anser att det är viktigt att pendelbåtar erbjuder en bra sittplats, nedfällbart bord och wifi samt utsikt.

Norrtälje påpekar att fler fartyg än regionens egna används i sjötrafiken och att anser att eventuella kravspecifikationer för nya fartyg även ska avspeglar sig i kravställning på operatörsägt tonnage. Norrtälje påpekar att alla linjer inte klarar åretruntrafik. Detta medför enligt kommunen 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.

5.6.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen tar med sig yttrandena i arbetet med kommande skede där fartygen hanteras och ser fram emot fortsatt samverkan med kommuner med flera. Fartyg som används i sjötrafiken kommer fortsatt bestå av sådana som kan respektive inte kan bryta is. Detta för med sig planeringsförutsättningar och utmaningar som löpande hanteras.

5.7 **Trafikplanering**

5.7.1 *Yttranden*

Nacka anser att det är bra att sjötrafiken integreras med kollektivtrafiken på land. Detta är särskilt relevant för Nacka som expanderar i vattennära lägen. Nacka instämmer i utredningens diskussion om att stärka möjligheter för kombinationsresor cykel och båt och menar att det i större utsträckning behöver vara målpunkter som är det centrala, snarare än befintlig landtrafik.

Österåker betonar vikten av att Östanå fortsatt kan trafikeras med Waxholmsbolagets trafik. Vidare pekar Österåker på att Österskär nämns som ny bytespunkt, men det framgår inte av utredningen hur trafik till öarna i Österåker bör fördelas mellan Åsättra, Österskär och Vaxholm.

Sjötrafik i Stockholms inre skärgård behöver enligt Lidingö sammankoppla mindre bryggor med replipunkter såsom Vaxholm, Boda och Sollenkroka. Vidare vill Lidingö se en utredning och konsekvensanalys av att någon av regionens sjötrafik kan angöra Fjäderholmarna reguljärt. Vaxholm anser att de bryggor som är viktiga att angöra mellan Vaxholms replipunkt och Stockholm är; Vaxholms replipunkt, Gåshaga, Nacka strand, Slussen och Strömkajen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vaxholm anser det som ett kostnadseffektivt och miljömässigt bra alternativ att etablera en linje mellan Vaxholm och Grinda i det fall det blir permanent pendelbåtstrafik mellan Vaxholm - Stockholm.

Tyresö vill, oavsett alternativ, betona vikten av kraftigt utökad och förbättrad sjötrafik till och från Trinntorp. Tyresö pekar på att Trinntorp omfattas av utvecklingsplaner i kommunens översiktsplan varför det är viktigt att även kollektivtrafik på vatten utvecklas här.

Tyresö anser att passning mellan båt- och busstrafik behöver säkerställas. Österåker anser att det är en självklarhet att tidtabeller mellan land- och sjötrafik är samordnad och påtalar brister vad gäller detta vid Åsättra.

Österåker är mycket positiva till att Trafikförvaltningen i ett tidigt skede även involverar övriga infrastrukturansvariga och trafikplanering inom förvaltningen så att kopplingarna med tåg och buss med mera kan fungera vid replipunkterna.

En lokal bussförbindelse mellan Resarö och Vaxön menar Vaxholm behöver utvecklas för att möjliggöra god tillgänglighet till bryggor och kajer med korta bytestider. Vaxholm anser att en lokal busslinje skulle skapa nytta för elever och äldre inom kommunen vilka behöver nå skolor och samhällsservice på Vaxön. Tyresö anser att det under sommarsäsong bör sättas in busstrafik från Stockholm city till Trinntorp.

Norrtälje anser att ambitionen att övergå till sommar och vintertabell är positiv.

Att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och s.k. replipunkter på land är nödvändigt och vällovligt 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.

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

5.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar det med sig till det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen vill påpeka att sjötrafikutredningen kommer innehålla övergripande förslag på trafiklösningar. Trafikförvaltningens fokus är kollektiv sjötrafik inom Stockholms län. Kortsiktiga förändringar av trafiken hänvisas till den årliga processen för trafikförändringar.

Trafikförvaltningen kan konstatera att Trinntorp ingår i trafiknätet, fokus i sjötrafikutredningen är framförallt på övergripande trafikplanering med fokus på replipunkter och kärnöar, för den yttre skärgården.

Trafikförvaltningen instämmer i att passning inom kollektivtrafiken är en viktig fråga. Sjötrafikutredningen kommer inte att utreda detta i detalj. Förslag på nya busslinjer ingår inte i sjötrafikutredningen och behöver hanteras i andra forum. Sjötrafikutredningen fokuserar på busstrafik till och från replipunkter i första hand, och utveckling kommer av detta kommer ske i det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen.

5.8 Godstransporter

5.8.1 Yttranden

Värmdö, Norrtälje och Österåker har svårt att i utredningen utläsa behovet av godstransporter och transporter för näringsliv och turismnäringen.

5.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

5.9 Kulturhistoria och kulturhistoriska fartyg

5.9.1 Yttranden

Vaxholm är positiv till att de kulturhistoriska fartygen ska fortsätta att trafikera skärgården, fartygen är väldigt uppskattade bland invånare och besökare.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att det kulturhistoriska tonnaget är ett uppskattat inslag i trafiken.

5.10 Busstrafik och byten

5.10.1 Yttranden

Värmdö anser att trafikförvaltningen behöver ta höjd för utökad busstrafik till replipunkterna för att matcha det ökade antalet båtturer i alternativ 2.

Värmdö anser att för att få fler att ta bussen till replipunkterna krävs det direktbussar och att det går att ta med bagage. Dagens bussar är inte anpassade till detta och det finns inte utrymme för resväskor, ryggsäckar eller dramaten.

5.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att sjötrafikutredningen pekar på ökad busstrafik för alternativ 2. Sjötrafikutredning del 1 kommer inte innehålla förslag på nya utformningar av bussar.

5.11 Vägnät och replipunkter

5.11.1 Yttranden

Österåker pekar på att det finns exempel i väginfrastrukturen som inte fungerar tillfredsställande mot replipunkterna, som begränsar utvecklingsmöjligheterna. Ett av dem är vägen till replipunkten Åsättra är smal och krokig och inte dimensionerad för lastbilar och bussar.

Österåker saknar resonemang i I kapitel 5.1.2 när det gäller vad UA2 får för konsekvenser för landtrafiken. Det kommer krävas en utökad busstrafik, som i sin tur kräver fler bussar, fler depåplatser, ökad plats i terminaler, förbättrade väganslutningar till replipunkter. Behövs direkta busslinjer mellan stomtrafiken och replipunkterna? Viktiga frågor att belysa i det fortsatta arbetet.

Nacka emotser kommande utredningssteg där standard för bytespunkter mellan buss/båt och cykel/båt säkras. Detta förutsätter goda cykelparkeringar och anslutande allmänna vägar med god standard för buss och cykel, samt i vissa fall infartsparkering för bil.

Haninge bedömer att alternativ 2 kommer leda till ökad biltrafik eftersom det är mer rimligt att anta att resor till replipunkter kan genomföras med bil, jämfört med resor till Strömkajen. Haninge menar att detta behöver problematiseras i sjötrafikutredningen som nu anses anta att resenärer endast byter mellan olika kollektiva färdmedel.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Haninge antar att alternativ 2 kommer medföra ökad busstrafik till replipunkter med ökad belastning på fordon och i den infrastruktur som busstrafiken behöver.

Haninge lyfter att de vägar som ansluter till replipunkter i kommunen riskerar att få ökad bil- och busstrafik. Båda vägarna är lägre standard och den ena går genom känslig miljö i Dalarö.

Haninge pekar på problem med parkeringsplatser för bil vid replipunkter, exempelvis Dalarö, som har en stor sommarbefolkning. Kommunen anser att sjötrafikutredningen ska beakta parkeringsfrågan för bil.

Haninge anser att resonemang om avlastning av vägnät genom sjötrafik inte är applicerbart på skärgården eftersom det oftast inte finns alternativa resmöjligheter att avlasta. Haninge menar att alternativ 2 därigenom snarare medför kostnader för väghållare än avlastning.

Haninge anser att trafikförvaltningen, som del av regionen och därigenom länsplaneupprättare, behöver ha en uppfattning om landstrafiksystemet som ansluter till replipunkter ska fungera och förbättras. De medfinansieringsmöjligheter som nämns i sjötrafikutredningen är enbart sådant som förbättrar själva replipunkterna, menar Haninge.

Vaxholm anser att det är angeläget att kommuner och berörda aktörer deltar i processen, då regionen inte äger eller ansvarar för den infrastrukturen i skärgården.

Vaxholm informerar om att möjligheten att drivmedelsförsörja sjötrafiken i Vaxholm, genom en fast anläggning, undersöks då det kan skapa nyttor för sjötrafiken i och med det strategiska läget Vaxholms replipunkt har i mellersta skärgården. Projektet ska även planera för hur kajområdet kan förbättras och resenärsmiljön är en viktig del av det, därtill ska landanslutningar, avfallshantering och färskvatten hanteras inom projekt.

Tyresö anser att fortsatt dialog och upprättande av avtal med kommuner och berörda väghållare behövs för att tydliggöra vem som ska ansvara för investeringar som behövs för att klara ökad belastning som följer av alternativ 2.

Tyresö påpekar att vägnätet på Brevikshalvön är belastat.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholm anser att det tydligt måste beaktas de utmaningar för väginfrastruktur, kapacitet, restider och tillkommande merkostnader det skulle innebära, för såväl befintlig som tillkommande landtrafik, med huvudsakligen buss, som blir alternativet om strategiska delar av dagens skärgårdstrafik ska flyttas från vatten till land.

Värmdö påpekar att alternativ 2 medför att standarden och servicen vid replipunkterna behöver förbättras. Detta bör utredas vidare i del 2. Det behövs riktlinjer för vilken standard som replipunkterna ska ha. Replipunkterna behöver exempelvis ha liknande service och tydlig realtidsinformation om när båtar avgår och anländer. Vidare anser Värmdö att det är viktigt att utreda vilken part som ska vara huvudman för anläggningar.

Värmdö informerar om att det är överlag otydligt i hela länet vem som har det ekonomiska ansvaret för helheten vid replipunkterna, något som Stockholms Länsstyrelse har identifierat i projektet Replipunktslyftet.

Värmdö påpekar att standarden och kapaciteten på det statliga vägnätet till replipunkterna är idag kraftigt underdimensionerat och en förutsättning för att alternativ två ska kunna genomföras är att vägnätet förstärks. En diskussion mellan Trafikförvaltningen, Trafikverket och kommunen måste inledas i tidigt skede för att säkerställa detta

Värmdö menar att alternativ 2 medför ökat behov av parkeringsplatser vid replipunkterna och menar att ansvar för dem behöver utredas och det bör enligt kommunen finnas möjlighet att söka statlig medfinansiering för parkeringar vid replipunkter.

Väginfrastrukturen är eftersatt till Värmdös replipunkter och kommunen anser att det kommer att krävas investeringar i vägnätet för att möta det framtida ökade transportbehovet. Trafikverket arbetar nu med en ÅVS för väg 222 till Stavsås. ÅVS:er bör även tas fram för väg 274, 673 och 672 till Boda och väg 687, 686 och 689 till Sollenkroka.

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. 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.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. I alternativen föreslås pendelbåttrafik i Saltsjön vilken avlastar vägtrafiken norr och söder om Saltsjön.

Trafikförvaltningen instämmer i att det föreligger otydligheter kring replipunkterna. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samråd i frågor om vägnät och replipunkter. Replipunkter hanteras även i andra processer och av andra aktörer.

5.12 Infrastruktur

5.12.1 Yttranden bryggor

Österåker anser att riktlinjer för trafikbryggorna bör tas fram i samverkan med de som är ansvariga för infrastrukturen. Österåker anser att det vid ett arbete med en bryggplan behöver dialog startas tidigt med kommunerna och berörda markägare.

5.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att det är en relevant synpunkt och tar detta vidare i arbetet med trafikbryggor. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan kring bryggor.

5.12.2 Yttranden infrastruktur sjö

Österåkers och Norrtälje kommun bidrar gärna i det fortsatta arbetet med att se över infrastrukturen för sjötrafiken och påpekar att det är viktigt att detta arbete görs i nära samarbete med kommunerna. Det finns även anledning att titta på samordning med godshanteringen i skärgården.

5.12.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan med Österåker och Norrtälje. Samordning av godshantering omfattas inte i sjötrafikutredningen.

5.13 Bryggor och bytespunkter

5.13.1 Yttranden

Österåker, Danderyd och Solna är positiva till att inleda dialog om behov av nya bytespunkter i kommunen. Stockholm påpekar att staden och regionen behöver

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

tillsammans identifiera och utreda vilka brygglägen i staden som är möjliga att utveckla för att ta omhand pendelbåtstrafik.

5.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan.

5.13.2 Yttranden specifika bryggor nuläge

Danderyd informerar om att kommunen inte har planer på att bygga en ny brygga vid Djursholms torg under kommande år. Istället vill kommunen att Ekuddens brygga fortsatt trafikeras av pendelbåtlinjen

Vaxholm arbetar med att ta fram en plan för hur Vaxholms kajer ska restaureras efter det att man upptäckt att kajens konstruktion är i dåligt skick. Skärgård- och pendelbåtstrafikens behov hanteras inom projektet och kommunen är positiva till att Trafikförvaltningen deltar i arbetet.

Värmdö anser att Trafikförvaltningen bör inleda en dialog med kommunen för att se över Björkviks brygga som replipunkt. Ett argument från Waxholmsbolaget har varit att bryggan inte går att trafikera på grund av dåliga djupförhållanden. Med en ny modern flotta med mindre fartyg bör det vara möjligt att trafikera Björkviks brygga som Värmdö anser har god kapacitet och bra bussförbindelser till och från Slussen.

5.13.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar önskemål om ändrad trafikering och hänvisar dem till de årliga trafikförändringsprocesserna.

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan kring Vaxholms kajer.

5.13.3 Yttranden specifika bryggor framtid

Huddinge anser att sjötrafik vid Vårby brygga skulle förstärka kollektivtrafiken i området och bidra till att tillgängligheten till andra delar av Stockholm ökar. Vårby brygga skulle bli en ny målpunkt intill Vårby udde och bidra till att fler kan upptäcka området och bidra till ökat besökande och intresse för att bosätta sig där.

Vaxholm anser att Slussen kan bli en allt viktigare brygga för pendlare, förutsatt att tillgänglighet till tunnelbana säkerställs i projektet Slussen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Norrtälje påpekar att sjötrafikutredningen inte presenterar förklaring, bakgrund eller utveckling till att det i utvecklingsalternativ 2 uppstår behov av nya bytespunkter samt att dialog ska initieras om behov av nya bytespunkter. En sådan dialog välkomnas av Norrtälje utifrån ett syfte att förbättra tillgängligheten för boende och besökare i skärgården.

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.

5.13.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta, tar det vidare i det fortsatta arbetet och ser fram emot en fortsatt samverkan med länets kommuner.

Sjötrafikutredningen innehåller inte förslag på sjötrafik till Vårby brygga, bryggan finns dock med som förslag på trafik på lång sikt.

Slussen spelar en central roll i trafiken, utformning ingår dock inte i sjötrafikutredningen.

5.14 Avtal

5.14.1 Yttranden

Vad gäller avtal kopplat till nya sjötrafiklinjer, infrastrukturfrågor och samfinansiering påpekar Österåker att även Trafikverket behöver involveras där det är aktuellt. Nacka anser att det behöver arbetas fram avtal för de bryggor som trafikeras av sjötrafik. Sådana tydliggör ansvar, standard och drift vilket gynnar resenärer och infrastrukturhållare. Avtal kan även öppna upp för medfinansiering av investeringar från exempelvis länsplanen.

Stockholm menar att parterna behöver också komma vidare i frågan i hur reinvesteringar av befintliga bryggor och investering i nya bryggor ska hanteras. En översiktlig kostnad för brygganläggningarna behöver tas fram. Det är önskvärt att arbetet kan komma igång redan i tidigt skede för att inte fördröja en planerad trafikstart.

Ekerö anser att regionen ska ta ett större ansvar, även ekonomiskt, för bryggor och förbättrar tillgänglighet och resenärsmiljö. Ekerö anser att bryggor är

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kostsamma och att ansvar för bryggor kräver kunskap som inte alla berörda markägare har.

Tyresö anser att fortsatt dialog och upprättande av avtal med kommuner och berörda väghållare behövs för att tydliggöra vem som ska ansvara för investeringar som behövs för att klara ökad belastning som följer av alternativ 2.

Norrtälje påpekar att utredningen omnämner 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. Norrtälje anser att det är oklart om det även gäller när nya system och linjer införs som är resurseffektiva är oklart. Norrtälje anser att en särskild satsning skulle behövas, t.ex. tillskapande av en "bryggfond" eller liknande för att skapa långsiktig planeringstrygghet

5.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i nyttor med avtal och ser fram emot ett fortsatt arbete kring detta med kommuner, Trafikverket och andra berörda. Avtalsfrågor, ansvar för finansiering och kostnader för bryggor med mera hanteras dock inte i sjötrafikutredningen.

5.15 Intäkter och biljettsystem

5.15.1 Yttranden

Vaxholm är positiv till att skärgårdstrafiken integreras i SL-taxan, Vaxholm har länge påpekat att taxan bör förändras för att öka kollektivtrafikresandet och skapa en mer enhetlig taxa. Vaxholm anser att en och samma taxa kommer gynna näringslivet i skärgården, möjliggöra att boende i skärgården inte behöver betala dubbla taxor samt göra det enklare för turister och besökare. Utöver enhetlig taxa anser Vaxholm att det behov som dagens ö-kort tillgodoser behöver beaktas. Nacka ser fram emot kommande utredning om taxor. Österåker anser att UA2 utan SL-taxa bör beskrivas som ett eget alternativ.

5.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det med sig i det fortsatta arbetet för övervägande. Taxefrågor hanteras endast mycket översiktligt i sjötrafikutredningen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.16 Kostnader och samhällsnyttor

5.16.1 Yttranden

Lidingö anser att utredningen inte innehåller fakta över alternativens samhällsnytta i relation till kostnad.

Det är Vaxholms erfarenhet att samhällsekonomiska analyser har svårt att värdera komfort och dess potential, i synnerhet när det gäller sjötrafik.

5.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att analysverktyg inte fullt ut kan hantera sjötrafikens förutsättningar eftersom den är uppbyggd utifrån landtrafikens logik. Vidare är modeller alltid behäftade med brister.

5.17 Restider

5.17.1 Yttranden

Lidingö anser att det är en brist att sjötrafikutredningen inte redovisar hur restider och antal byten förändras i alternativ 2.

Vaxholm menar att de i jämförelse med andra ytterkommuner längre restid, i relation till avståndet, till regionkärnan. Vaxholm anser därmed att pendelbåttrafiken kan bidra till att skapa en pålitlig, radiell, stomlinje på vattnet för att möjliggöra snabbare resor.

Vaxholm anser att det går att tänka sig att minskad restid till Stockholm med pendelbåttrafik kan förändra deltidsboendes vanor och resmönster, och till följd därav behovet av kollektivtrafik på vatten. Vaxholm anser att utvecklingsmålet för en permanent pendelbåtlinje, mellan Vaxholm och Stockholm, är att möjliggöra en restid under 40 minuter.

5.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

Sjötrafikutredningen fokuserar inte på restidsskillnader mellan kommuner och regionkärnan. Det är dock uppenbart att sjötrafiken kan spela en roll i att skapa attraktiva resor och kortare restider torde attrahera fler resenärer.

5.18 Enkätundersökningen

5.18.1 Yttranden

Haninge anser att svarsfrekvensen i enkätundersökningen är låg. Vaxholm påpekar att varken deltidsboendes eller sommargästers, vilka är relativt många och spenderar delar av året i kommunen, resmönster undersökts.

5.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att svarsfrekvensen är över förväntan när det handlar om postala enkäter. Trafikförvaltningen anser att resmönster hos turister är väl kända. Deltidsboende uppger att deras säsong framförallt är under sommar och månaderna före och efter vilket innebär att de reser när trafikutbudet är större vilket kan förmodas vara en anpassning utifrån efterfrågan. Det kan därmed antas att deltidsboendes resmönster även är kända. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

5.19 Förutsättningar för resenärer

5.19.1 Yttranden

Vaxholm anser att det måste vara enkelt för sällanresenären att resa med sjötrafiken – var och hur byte ska ske måste vara enkelt och tidtabeller lättförståeliga så resenären känner sig trygg. Nacka ser fram emot kommande utredning om tidtabeller. Vaxholm påpekar att deras erfarenhet är att pendlare värderar komfort högt, förutom restiden.

Haninge anser att frågan om sömlöst resande behöver utredas mer i sjötrafikutredningen. Som utredningen är skapt idag finns varken förslag eller handlingsplan. Nacka pekar på de kvaliteter som sjötrafiken innehar vad gäller avkoppling och upplevelse.

Norrtälje meddelar att minst ca 30 öar bebodda året runt i kommunen. 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.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i detta och sjötrafikutredningen föreslår ett fortsatt arbete kring hela resan och information till resenärer.

Huvudinriktningen för trafikförvaltningen är att lägga grunden i Sjötrafikutredning del 1 och därefter genomföra andra utredningar kring enskilda frågeställningar.

Trafikförvaltningen instämmer i att komfort, avkoppling och resan som upplevelse värderas högt hos resenärer i sjötrafiken.

Trafikförvaltningen noterar detta och avser komplettera sjötrafikutredningen med ytterligare underlag vad gäller olika resenärskategorier.

5.20 Turister

5.20.1 Yttranden

Ett flertal kommuner tar upp frågan kring turister och besökare i skärgården och hur de påverkas av förslag i sjötrafikutredningen.

5.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgrupp. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

5.21 Besöksnäring och näringsliv

5.21.1 Yttranden

Haninge anser att det behöver gå att särskilja vad skärgårdsföretagare som är beroende av turism och fritidsboende anser om alternativen. Vaxholm påtalar att Vaxholm är ett populärt besöksmål. Tyresö utgår från att Trinntorp även fortsättningsvis trafikeras av säsongsanpassad sjötrafik för fritidsresor oavsett alternativ. Tyresö anser att Trinntorp är en viktig punkt i tillgängligheten till skärgården eftersom även busstrafik finns.

En stor del av den trafikmängd som reser med sjötrafik är sällanresenärer. Detta har stor betydelse för besöksnäringen, men även för den sociala hållbarhet. Norrtälje anser att denna resenärskategori inte gynnas av bussinslag i resor och befärar därmed att besöksresor kommer minska. Norrtälje anser därför att det finns ett symbol- och besöksnäringvärde med att ha turtrafik från Stockholm.

Norrtälje informerar om påbörjad diskussion om behovet och möjligheten av en förstudie för att utröna 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.

5.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen har haft samråd med företagare i skärgården och har erhållit värdefull kunskap genom ett stort antal remissvar. De senare samt Haninges yttrande tas med för övervägande i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen konstaterar att Trinntorp ingår i trafiknätet.

Trafikförvaltningen noterar Norrtäljes synpunkt och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Sjötrafikutredningen har kollektivtrafiken inom Stockholms län i fokus.

5.22 Miljö

5.22.1 Yttranden

Haninge anser att sjötrafikutredningens analys över utsläpp från fordon behöver inkludera mer än utsläpp från fartyg. Ekerö trycker på vikten av 100 % förnybar energi i driften år 2030, eldrift eller liknande, bland annat som följd av pendelbåtsbryggornas placering i urbana miljöer, där utsläpp och buller behöver minska. Ekerö antar att drivmedelsfrågor utreds i utredningssteg 2. Därtill vill Vaxholm lyfta att det finns ett intresse för att utveckla sjötrafiken till att bli mer hållbar, se över möjligheten att utveckla eldrivna båtar, vilket kräver att man i tidigt skede undersöker strategiska lägen för bland annat laddningsinfrastruktur

5.22.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser på ett översiktligt sätt hantera fordonsutsläpp i ett systemperspektiv i sjötrafikutredningen. Drivmedel för tonnaget utreds i nästa skede.

5.23 Hastighetsdispenser

5.23.1 Yttranden

Österåker instämmer i att det är en viktig fråga att ha dialog om fartdispenser eftersom detta stärker möjligheter för pendling med sjötrafik. Ekerö anser att tillåtna hastigheter för sjötrafiken behöver utredas så att inte potential går till

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

intet. Vaxholm instämmer i att tonnaget har en viktig roll för att förbättra restiderna i kombination med hastighetslättnader för kollektivtrafiken på farleder. Värmdö menar att restiderna både på land och till sjöss bör minskas genom framkomlighetsåtgärder på land och hastighetsdispenser till sjöss.

5.23.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar med sig i det fortsatta arbetet. Utredning av dispenser kommer att utredas separat. Nya fartyg utreds i kommande skeden. Framkomlighetsåtgärder på land utreds inte i sjötrafikutredningen, även om det alltid är värt att påpeka.

5.24 Övrigt

5.24.1 Yttranden

Nacka anser att det är viktigt att utveckling av Saltsjöbanan fortsätter, med nya vagnar och utbyggda mötesspår med ny turtäthet. Detta bör lyftas i utredningar såsom Åtgärdsvalsanalys Saltsjöbanan och Konsekvenser av tunnelbanans försening. Nacka pekar på detta eftersom alternativ 2 i sjötrafikutredningen framförallt påverkar Saltsjöbaden inom Nacka kommun.

Värmdö är generellt positiv till det helhetsgrepp som tas genom arbetet med sjötrafikutredningen och den dialog som sker med kommunen, föreningar och fastboende.

Österåker har genomfört en enkätundersökning för de som bor helt eller delvis i skärgården eller som bara är sommargäster där. Undersökning bifogades remissvaret.

5.24.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och konstaterar att sjötrafikutredningen inte omfattar Saltsjöbanan och nya tunnelbanan varför frågorna behöver lyftas i andra sammanhang.

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt dialog och samverkan.

Trafikförvaltningen noterar informationen från Österåker.

5.25 Avstår yttrande

5.25.1 Yttranden

Botkyrka och Nynäshamn avstår från att yttra sig över sjötrafikutredningen

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.25.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*
Trafikförvaltningen noterar detta.

6 Föreningar och intresseorganisationer

Nedan redovisas inkomna yttranden från föreningar och intresseorganisationer som på ett övergripande sätt representerar skärgården på olika sätt, samt trafikförvaltningens bemötande.

6.1 Alternativen

6.1.1 *Yttranden för alternativ 1*

Längre linjer är väsentliga för skärgården anser Skärgårdens trafikantförening och menar att det vore en olycka för skärgården om de försvann, vilket de menar är tanken med alternativ 2. Dessa finns i mellanskärgården där de fyller flera funktioner, och även i norra skärgården där de framförallt är uppskattade av sommargäster och turister.

6.1.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

6.1.2 *Yttranden för alternativ 2*

Skärgårdsföretagarna föredrar och förordar alternativ två; mer fokus på bastrafiken med längre trafikdygn. Att som bofast och företagare i skärgården kunna ta del av utbildning och utbud på fastlandet eller på andra öar är avgörande. Likaså möjligheten att arbeta på och/eller anställa personal från andra öar eller fastlandet.

6.1.2.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen instämmer att detta är andemeningen med alternativ 2 och tar med sig yttrandena i det fortsatta arbetet.

6.1.3 *Övriga yttranden*

Skärgårdens trafikantförening anser att utredningen är tydligt vinklad mot alternativ 2. SIKO anser inte att något av alternativ 1 eller 2 är realistiska och båda saknar helhetsperspektiv. Stockholms läns hembygdsförbund anser att resemöjligheter ska förbättras för fast- och deltidsboende samtidigt som möjligheterna inte försämras för tillfälliga besökare. Stockholms läns

hembygdsförbund anser att utredningen behöver göras om där fördelar från alternativ 1 och 2 kombineras i ett helhetsperspektiv.

6.1.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningens avsikt att upprätta objektiva och underbyggda utredningar och förvaltningen tar med sig kritiken i det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen noterar SIKOs och Stockholms hembygdsförenings inställning till alternativen.

6.2 Nya alternativ

6.2.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening menar att utredningen är alltför bristfällig för att utgöra grund för vägval för sjötrafiken. Komplettering med bredare analys och bättre underlag menar Skärgårdens trafikantförening är nödvändiga för detta ändamål. Skärgårdens trafikantförening instämmer i att det finns förbättringspotential vad gäller sjötrafiken, men efterfrågar ett tredje balanserat alternativ som riktar in sig på att förbättra brister samtidigt som bra delar i dagens system bibehålls.

SIKO anser inte att det är relevant att förhålla sig till sjötrafikutredningens två förslag. SIKO menar istället att det krävs ett omtag med ett helhetsperspektiv. SIKO anser att radikala förändringar av skärgårdstrafiken påskyndar skärgårdens död. Istället skulle ett semesterområde kvarstå under några veckor per år. SIKO anser att trafikförvaltningen bör ta ett rejält omtag, ta det bästa ur dagens sjötrafik och de båda alternativen och återkomma med förslag på lösningar som betraktar skärgårdstrafiken ur ett helhetsperspektiv.

Nya lösningar behöver enligt SIKO utgå från en önskan om en, året runt, levande skärgård och som tar hänsyn till alla de behov som fast-, deltids- och fritidsboende, skärgårdens besökare och näringslivet, har. Norra-, mellersta- och södra skärgårdens olika geografi och trafikbehov bör särskilt beaktas menar SIKO.

Stockholms läns hembygdsförening anser att ett nytt alternativ behöver utarbetas som tar positiva aspekter från alternativ 1 och 2 och sammanför dem.

6.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.3 Utredningsbrister

6.3.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening anser att sjötrafikutredningen har avgörande brister och att den baseras på otillräckliga underlag. Skärgårdens trafikantförening anser att utredningen har en oklar status och erfar att flera politiska partigrupper i regionen inte känt till remissärendet. Vidare anses sjötrafiken i för stor utsträckning planeras på samma sätt som busstrafik i utredningen.

Stadsutvecklarna i Värtahamnen ser en risk att behovet av resande med kollektivtrafik på vatten underskattas.

6.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen beklagar att trafikantföreningen upplever detta vad gäller sjötrafikutredningen och tillhörande underlag. Det är trafikförvaltningens avsikt att arbeta vidare med utredningen och överväga kompletteringar och fortsatta analyser. Detta har delvis skett genom att inarbeta justeringar utifrån remissen och det görs även genom nya samråd med intressenter.

Sjötrafikutredningens har status som en tidig utredning inom regionens process för utredningar. Utredningen har genomgått förankringssteg, exempelvis genom ett informationsärende i trafiknämnden i december 2019.

Trafikförvaltningen instämmer inte i Stadsutvecklarna i Värtahamnen riskanalys utan ser stor potential i sjötrafiken som en del i kollektivtrafiksystemet i regionen, på rätt platser.

6.4 Pendelbåttrafik

6.4.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser att det finns framtida behov vad gäller utökning av linjer, turtäthet och hållplatser i stadsdelen.

6.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar önskemålen och hänvisar dem till de årliga trafikförändringsprocesserna. Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla ytterligare förslag i form av sjötrafiklinjer i Värtaområdet.

6.5 Bastrafik

6.5.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening instämmer i att bastrafiken på vissa håll har utvecklingsbehov. SIKO framför att ett krav är att på RUFSS-trafiken får en bastrafik med samma tidtabell alla veckodagar, året runt. Det skapar möjligheter för regelbunden pendling till och från kärnöarna och mellanliggande bryggor. Prioritet anser SIKO och Skärgårdens trafikantförening är att ha snabb och smidig trafik som tar skolbarn och pendlare till skola och jobb från öarna och anställda ut till öarna.

SIKO anser att sjöförbindelser med regioncentrum är en del av bastrafiken, om än inte nödvändigtvis med daglig trafik, dock året runt.

Skärgårdsföretagarna anser att längre trafikdygn är oerhört viktigt för att området ska vara attraktivt för både företagare och fastboende. Att som idag diskrimineras från möjligheten att delta i utbildning, arbete och aktiviteter är ett av de största hoten och bidrar i högsta grad till avfolkningen. Enligt våra erfarenheter är detta det som varit avgörande när de som flyttar tillfrågas om varför de väljer att lämna skärgården.

Stockholms läns hembygdsförbund anser att det är viktigt att på RUFSS-traderna få en bastrafik med samma tidtabell alla veckodagar, året runt. Det skapar möjligheter för regelbunden pendling till och från kärnöarna och mellanliggande bryggor.

6.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningens avsikt med sjötrafikutredningen att föreslå sjötrafik som motsvarar behoven, där bastrafiken spelar en central roll.

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

6.6 Långlinjer

6.6.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening anser att båtresan som en del i skärgårdsbesöket saknas som parameter i utredningen. SIKO anser att besöksnäringen, som är viktig för bofasta som en näring, är beroende av att resan till öar även långt ut i skärgården kan göras som en trevlig upplevelse i sig. Trafik från Stockholms city ut i skärgården är enligt SIKO avgörande för turismen i skärgården.

SIKO anser att långlinjer till Stockholm är ett behov vid arbetsförhållanden där distansarbete kombineras med mötesdagar. Mötesdagarna väljer man långlinjer till stan så att man kan jobba under resan. SIKO påpekar att resor i sjötrafiken till Stockholms city ofta används till arbete. SIKO påpekar att obrutna resor i sjötrafiken till Stockholm city är attraktiva för äldre, funktionshindrade och barnfamiljer.

SIKO anser alternativet att åka båt till och från stan ska finnas kvar. Resan med buss 434 till replipunkten Sollenkroka har 62 hållplatser och är tidskrävande plus har begränsad kapacitet för bagage och barnvagnar.

6.6.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten kring långlinjerna vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Fokus för trafikförvaltningen är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten.

6.7 **Nya fartyg**

6.7.1 *Yttranden*

Skärgårdens trafikantförening instämmer i att utredningen pekar på ett viktigt vägval för sjötrafiken eftersom anskaffning av nytt tonnage kommer sätta försättningar för trafiken utifrån hur tillkommande fartygstyper är beskaffade.

SIKO upplever det som anmärkningsvärt att en del av regionens fartyg faller för åldersstrecket efter 25 år där det i nyligen genomförd upphandling inkluderat fartyg som är mer än 50 år gamla.

SIKO anser att en kontinuerlig åldersförlängning av befintlig flotta kombinerad med en framtida, klok upphandling som möjliggör för marknadens aktörer att investera i nya fartyg är mer relevant. Detta skulle, menar SIKO, avlasta Regionens investeringsbehov och kunna påskynda utvecklingen av mer miljövänliga och tillgänglighetsanpassade fartyg.

SIKO anser att en utomstående utredning om en framtida skärgårdsflotta, med tydliga tillgänglighets- och miljödirektiv, snarast bör tillsättas.

SIKO anser att det behövs båtar anpassade för trad, bryggor och reseströmmar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.7.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen tar med sig yttrandena i arbetet med kommande skede där fartygen hanteras och ser fram emot fortsatt samverkan med intresseorganisationer med flera. Anskaffning och ägandeformer kommer också utredas i kommande skede.

Trafikförvaltningen instämmer i att krav vad gäller tillgänglighet och miljö är viktigt, detsamma gäller fartyg anpassade utifrån trafikområde och trafikuppgift.

6.8 Trafikplanering

6.8.1 *Yttranden*

SIKO anser att det ska vara samma turlista varje dag, året runt.

SIKO anser att möjligheter att även kunna göra kortare uppehåll på fastlandet är viktiga. Att åka till tandläkaren, handla i den lokala butiken på fastlandet, vara med på ett gympapass eller hämta eller lämna barn förskolan, ska inte behöva ta en hel dag i anspråk. Det offentliga behov av att komma ut på öarna med till exempel hemtjänstbesök o s v är också viktigt och kan på så vis underlättas.

SIKO påtalar att Runmarö är en utpräglad "pendlarö" och behöver nuvarande trafiktäthet. Dock behöver passning till buss förbättras.

6.8.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Det är trafikförvaltningens avsikt med sjötrafikutredningen att föreslå sjötrafik som motsvarar behoven, där bastrafiken spelar en central roll.

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

Trafikförvaltningen instämmer i att passning inom kollektivtrafiken är en viktig fråga. Sjötrafikutredningen kommer inte att utreda detta i detalj. Konkreta kortsiktiga frågor hänvisas till de årliga trafikförändringarna.

6.9 Packning och bagage

6.9.1 *Yttranden*

SIKO menar att en resenär i skärgårdstrafiken ofta medför en helt annan typ av bagage än den vanlige kollektivresenären. Ryggsäck, kylväska och en

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

”dramaten” är standard. Därför måste de bussar och spårbunden trafik till replipunkterna anpassas för att kunna medföra relevant bagage, rollatorer och barnvagnar.

6.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att bagagefrågan skiljer ut sig från övrig kollektivtrafik. Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag på anpassningar av buss- och spårfordon.

6.10 Godstransporter

6.10.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening och SIKO anser att sjötrafikutredningen behöver innehålla godstrafiken som genomförs av Waxholmsbolaget.

6.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

6.11 Kommersiell kollektivtrafik

6.11.1 Yttranden

SIKO anser att regionen bör överväga att överlämna mer av säsongsbunden turisttrafik till kommersiella aktörer. Genom att göra detta menar SIKO att det frigörs resurser till RUFs-trafiken (bastrofiken).

6.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen gör bedömningar och avvägningar kring förhållanden mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik i trafikförsörjningsprogrammet samt i samband med trafikupphandlingar då den allmänna trafikpliktens omfattning utreds. Inom sjötrafikutredningen görs inte sådana bedömningar.

Fritt inträde på kollektivtrafikmarknaden råder och kommersiella aktörer kan anmäla och starta upp trafik på kommersiell basis när de så önskar. I sådana processer är det en fördel att samråda med trafikförvaltningen som är regional kollektivtrafikmyndighet.

6.12 Vagnät och replipunkter

6.12.1 Yttranden

SIKO instämmer i att bättre, snabbare och mer frekvent trafik i skärgården är attraktivt. Det kräver dock enligt SIKO även satsningar på vägar och landbaserad kollektivtrafik till replipunkter. Vidare menar SIKO att det krävs ökad standard på replipunkterna med fler parkeringsplatser och båtplatser, möjlighet till laddning av elfordon, uppvärmda väntsalar, toaletter och informationssystem.

SIKO menar att krav och behov för landinfrastruktur och dess ekonomiska konsekvenser för Regionen och skärgårdskommunerna måste övervägas och kvantifieras som en del av en ny helhetsstrategi för skärgårdstrafiken.

6.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag på ansvars- och kostnadsfördelningar för åtgärder, eller faktiska åtgärder, inom replipunkterna eller vagnätet. Detta behöver hanteras i kommande skeden och även i andra sammanhang.

6.13 Bryggor och bytespunkter

6.13.1 Yttranden specifika bryggor nuläge

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser att linje 80:s hållplats vid Frihamnen bör flyttas för att komma närmare den växande stadsdelen.

6.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar önskemål om ändrad trafikering och hänvisar dem till de årliga trafikförändringsprocesserna.

6.13.2 Yttranden specifika bryggor framtid

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser vidare att fler analyser av bytespunkter mellan kollektivtrafik på land och till sjöss behöver utredas

6.13.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Inom ramen för sjötrafikutredning del 1 utreds dock sjötrafiken på ett övergripande plan vad gäller nya bytespunkter.

6.14 Regional utveckling**6.14.1 Yttranden**

Skärgårdens trafikantförening menar att regionen ska ta ett bredare ansvar för Stockholm som sjöfartsstad, för den regionala utvecklingen i skärgården och inte föreslå en utarmning av sjötrafiken som riktas mot besökare.

6.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen delar ansvaret för regionens utveckling med ett flertal andra aktörer där trafikförvaltningens fokus är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten.

6.15 Skärgårdens förutsättningar**6.15.1 Yttranden**

Skärgårdens trafikantförening och Stockholms läns hembygdsförening påpekar att förutsättningarna skiljer sig åt mellan skärgårdens olika delar, norr, mellan och söder.

6.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkten och tar den vidare i det fortsatta arbetet.

6.16 Enkätundersökningen**6.16.1 Yttranden**

Skärgårdens trafikantförening anser att enkäten till fastboende på kärnöar inte är ett representativt underlag. Svarsfrekvensen anses låg och frågorna vinklade. En enkät anses inte kunna motsvara en faktisk dialog. SIKO anser att det är anmärkningsvärt att enkätsvaren används för att dra slutsatsen att skärgården föredrar alternativ 2.

Skärgårdens trafikantförening och SIKO menar att enkätsvaren inte är tillräckliga som beslutsunderlag vad gäller kombinationsresor sjö och land eftersom de fastboende i svar anges använda bil samt även egen båt. Sammantaget underkänner SIKO enkätundersökningen i sin helhet.

SIKO anser vidare att unga, deltidsboende besökare, näringsliv och fritidsboende borde beaktas.

6.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Enkäten ska inte ses som en motsvarighet till dialog. Trafikförvaltningen kan inte föra dialog med berörd allmänhet på ett effektivt sätt, därav valet att

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

genomföra enkätundersökning. Det är inte trafikförvaltningens avsikt att använda enkätsvaren som representativa för alla resenärer i skärgårdstrafiken. Trafikförvaltningen instämmer inte i att enkäten är vinklad och anser vidare att svarsfrekvensen är god utifrån vad som normalt är fallet vid enkätundersökningar. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

6.17 Förutsättningar för resenärer

6.17.1 Yttranden

Funktionsrätt påpekar att särskild hänsyn ska tas till resenärer med funktionsvariationer utifrån mänskliga rättigheter för alla medborgare. Under 2021 kommer EU:s nya funktionsrättsstrategi att börja gälla och denna bör vara utgångspunkt för fortsatt arbete med sjötrafikutredningen och kommande arbete.

För att säkerställa att resenärer med funktionsvariationer beaktas anser Funktionsrätt att sjötrafikutredning del 1 kompletteras med ett eget avsnitt som berör dessa frågor, samt att en funktionsrättsbeskrivning upprättas.

SIKO anser att tillgänglighetsanpassade fartyg ska vara standard. SIKO är medvetna om att kraven finns vid upphandlingar av trafikutövare, men ser också att till exempel Möjaträden ofta trafikeras av båtar som inte uppfyller tillgänglighetskrav.

6.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Nya fartyg kommer utredas i nästa skede och trafikförvaltningen instämmer i att krav vad gäller tillgänglighet genomgående är viktigt, oavsett utredningssteg.

Det är trafikförvaltningens bedömning att tillgänglighet omhändertas genom att tillämpa de riktlinjer som finns upprättade av förvaltningen, varför en särskild beskrivning inte kommer att upprättas i detta skede. Kommande samråd föreslås genomföras när fartygsskedet är påbörjat.

6.18 Deltidsboende

6.18.1 Yttranden

SIKO och Skärgårdens trafikantförening anser att deltidboende är viktiga för handlare och näringsliv i skärgården varför de bör ingå i sjötrafikutredningen på ett tydligare sätt.

SIKO anser inte att sjötrafikutredningen berör trafik under perioder av is.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att deltidsboende är en viktig del av skärgårdsresenärerna som bidrar till näringslivet i skärgården.

Trafikförvaltningen anser att deltidsboende hanteras i utredningen trots att de inte mottog enkätundersökningen, gruppens behov kan bland annat utläsas av dagens trafikupplägg.

Trafikförvaltningen avser komplettera utredningen med översiktliga karaktäristiska och förutsättningar för skärgården.

6.19 Turister

6.19.1 Yttranden

SIKO påtalar den tillkommande parametern för Nämndötrafiken; Nämndö som Nationalpark och biosfärområde, vilket kommer att medföra ökat tryck på bra kommunikationer.

Sommargäster och turister har inte tillfrågats vilket Skärgårdens trafikantförening anser är en brist. De förutsättningar med bagage etc som gäller denna kategori resenärer har inte belysts, vad gäller kombinationsresor buss och båt. Dessa befaras istället använda bil till fastlandsbryggor med trängsel med mera som följd.

6.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar informationen och anser att sjötrafiken oavsett alternativ torde kunna erbjuda utbud av trafik för besöksmålet.

Trafikförvaltningen anser att kunskapsläget kring sommargäster och turister är gott. Därmed har befintlig kunskap använts i arbetet med sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen tar dock med sig synpunkterna om bagage och kombinationsresor samt om eventuella påfrestningar på vägnätet i det fortsatta arbetet.

6.20 Besöksnäring och näringsliv

6.20.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening instämmer inte i utredningens bedömning i att skärgården som besöksmål även stärks i alternativ 2 och anser inte sig inte kunna se att samråd med näringsidkare har genomförts.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

SIKO anser att säsongen sommar bör vara maj – september. Vidare efterfrågas framförhållning i turlisteinformationen för att underlätta för besöksnäringen.

Stockholms läns hembygdsförening anser att linjer från centrala Stockholm till skärgården är centrala för besöksnäringen.

6.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåttlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

Trafikförvaltningen noterar önskemålen om turlistor, frågorna kommer endast översiktligt hanteras i sjötrafikutredningen, och hänvisas till andra forum.

6.21 Miljö

6.21.1 Yttranden

Skärgårdsföretagarna anser att det är viktigt att framtidens fartyg som ska trafikera skärgården är moderna och energieffektiva, gärna el- eller bränslecellsdrivna för att minska de emissioner som fartygen ger upphov till.

6.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen tar med sig synpunkterna till nästa utredningssteg då utformning och drivmedel för fartygen ska utredas.

6.22 Övrigt

6.22.1 Yttranden

Stadsutvecklarna i Värtahamnen har förhoppningen att även Spårväg City kommer att trafikera stadsdelen efter år 2025.

SIKO hävdar att Waxholmsbolaget fortsatt ska vara varumärket för skärgårdstrafiken eftersom det är ett uppskattat varumärke som är synonymt med skärgården och dess sjötrafik.

SIKO ställer sig till förfogande för att mer aktivt involveras i processen med att utveckla Regionens kollektivtrafik till sjöss.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser att de framöver bör vara en intressent i det fortsatta arbetet med kollektivtrafikplanering.

6.22.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*
Sjötrafikutredningen hanterar inte Spårväg city.

Trafikförvaltningen instämmer i att Waxholmsbolaget är ett starkt varumärke.

Trafikförvaltningen noterar detta och välkomnar fortsatta samråd om sjötrafik.

7 Allmänhet och samfälligheter

Nedan sammanställs och bemöts synpunkter från allmänhet och ett antal olika föreningar, samfälligheter och liknande. Åtskilliga av synpunkterna är snarlika och berör samma frågor varför de sammanfattas i de fall där det visat sig lämpligt. I vissa fall anges aktör som avgett yttrande medan i andra fall presenteras flera aktörers synpunkter samlat. Förteckning över samtliga som yttrat sig är sammanställt i kapitel 8.

7.1 Alternativen

Den allmänhet och de samfälligheter/föreningar som inkommit med remissvar vänder sig i princip uteslutande mot alternativ 2 i sjötrafikutredningen och anser att dagens trafik fortsatt ska bedrivas som den är. Som skäl anges att sjötrafikutredningen inte anses ta hand om alla resenärers behov genom att föreslå alternativ 2 utan försämra resmöjligheter för en majoritet av resenärerna. Kritik riktas mot utredningen som uppfattas vara vinklad mot alternativ 2 och bygga slutsatser på ogrundande förhoppningar. Det uppfattas som att utredningen endast föreslår sjötrafik till kärnöar. Remissyttrandena anför att sjötrafikutredningen inte kan utgöra grund för att fatta beslut om framtidens sjötrafik i skärgården.

7.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Trafikförvaltningen bedömer att sjötrafikutredningen behöver kompletteras och utvecklas i vissa avseenden i det kommande arbetet.

7.2 Nya alternativ

7.2.1 Yttranden

Bland allmänhetens och samfälligheternas yttranden finns förslag på lösningar av skärgårdstrafiken som föreslås ersätta eller komplettera alternativ 1 och/eller 2. Det lyfts också övergripande att trafiken inte nödvändigtvis behöver göras om från grunden utan istället optimeras utifrån rådande läge. Eftersom det uppfattas som att alternativ 2, och även i vissa fall även alternativ 1, inte motsvarar resenärernas behov fullt ut menar yttrandena att nya alternativ behöver fungera för fastboende, deltidsboende och besökare.

Ett förbättringsförslag som pekas på är att större fartyg trafikerar långlinjer från Strömkajen och angör strategiska bryggor där omstigning till mindre fartyg kan ske. En bytespunkt på Grinda för byte båt-båt förelås. Även Vaxholm föreslås som omstigningsplats båt-båt särskilt under lågtrafikperioder.

7.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

7.3 Utredningsbrister

7.3.1 Yttranden

Ett antal privatpersoner och samfälligheter lyfter olika utredningsbrister (exempelvis privatperson 4, 7, 8, 10, 14, 18, 20). En brist som tas upp är fokus på kärnöar, det borde istället vara alla öar som är i fokus. Allt för stor vikt har lagts vid de fastboende är också en genomgående synpunkt, hantering av deltidsboende och besökare saknas. En separat miljöbedömning lyfts som något som borde upprättas. Några av synpunkterna gör gällande att utredningen har så pass stora brister att den inte fungerar som beslutsunderlag.

7.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.

Trafikförvaltningen har utgått från struktur i RUFS 2050 för sjötrafikutredningens övergripande trafikkoncept och anser att detta är ändamålsenligt. Trafikförvaltningen menar att fokus på kärnöar och replipunkter inte innebär att andra öar inte kommer ingå i ett framtida trafiksystem, inte heller att dessa resenärer är bortglömda. En stor del av öarna i skärgården som trafikerar ingår i linjer som berör replipunkter och kärnöar.

Vad gäller synpunkter på redovisning av statistik tas detta med i det fortsatta arbetet ifall det finns behov av förtydliganden. En separat miljöbedömning kommer inte upprättas inom ramen för sjötrafikutredning del 1.

7.4 Skärgårdens förutsättningar

7.4.1 Yttranden

Flera yttranden har inkommit som anger att skärgården inte är en homogen enhet vilket därmed kräver anpassad trafik. De lokala förhållandena mellan norra-, mellersta- och södra skärgården måste beaktas. Det anförts att sjötrafikutredningen behöver titta mera på de förutsättningar som råder för en

livskraftig skärgård där man kan bo, verka och leva både permanent och på deltid.

7.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkten att skärgården har olika delregionala karaktärer och tar detta vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

7.5 Pendelbåttrafik

7.5.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Ett fåtal privatpersoner kommenterar pendelbåttrafiken. Satsningarna välkomnas men det anser att denna trafik ska vara sammanhållen med skärgårdstrafiken. Vidare lyfts risker med att pendelbåtlinjer inte kommer ha plats för deltids- och fritidsboende samt turister om de används av stora skaror arbetspendlare

7.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och avser fortsatt hantera kollektivtrafiken i ett systemperspektiv. Kapacitetsbrister och trängsel behöver hanteras när det uppstår, kollektivtrafiken planeras utifrån att ha plats för resenärerna.

7.5.2 Yttranden befintliga pendelbåtlinjer

En privatperson är missnöjd med försökstrafik såsom linje 83 och 83x utifrån att fartyg som trafikerar linjen är omoderna och bristfälliga vad gäller tillgänglighet. Vidare anses det oacceptabelt att betala biljett mellan Vaxholm och Strömkajen på linjen och det anses finnas en risk att bli nekade att ta med bagage på linje.

7.5.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna.

7.6 Skärgårdstrafik

7.6.1 Yttranden

En privatperson anser att sjötrafiken har många basbehov att fylla; vara tillgänglig, underlätta för fastboende, fritids- och deltidsboende samt bidra till turism. Privatpersonen menar att sjötrafikutredningen inte adresserar de behoven på ett tillfredsställande sätt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.6.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen instämmer i att skärgårdstrafiken har många uppgifter att hantera och anser att detta hanteras i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen välkomnar förbättringsförslagen.

7.7 **Långlinjer**

7.7.1 *Yttranden*

I princip samtliga yttranden inkomna inom denna indelning har synpunkter på sjötrafik till och från Strömkajen. Denna anses behöva vara kvar utifrån flera skäl. Trafiken beskrivs som viktig för deltidsboende, fastboende, besökare och turister. Linjerna beskrivs som kärnan i Waxholmsbolagets trafik och erbjuda attraktiva resor till skärgården, där resan i sig är en upplevelse.

Bytesmöjligheter till kollektivtrafik på land beskrivs som god. Arbetstid kan fördelas till obrutna resor på fartygen. Att ta bort eller kraftigt minska denna trafik anses av de som yttrat sig som oacceptabelt.

7.7.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Pendelbåtlinjer till Vaxholm kan exempelvis utökas och möjliggöra byte till andra sjötrafiklinjer för resor längre ut i skärgården. Fokus för trafikförvaltningen är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten och även detta tillgängliggör skärgården genom kombinationsresor båt-båt och buss-båt.

7.8 **Bastrafik**

7.8.1 *Yttranden*

Privatperson 12 tillstyrker att en attraktiv bastrafik utformad så att fastboende kan nå service på fastlandet är väldigt viktigt liksom att underlätta kopplingar mellan öar. Privatperson 12 befarar att sjötrafiken till Boda försämras i alternativ 2 vilket privatperson 12 motsätter sig.

Utö kontakt- och intresseförening anser att strukturen på sjötrafik mellan Utö och Årsta brygga är rimlig. Och önskar behålla minst dagens nivå på turtäthet under alla årstider. Utö instämmer i SIKOs remissvar vad gäller behovet av en basturlista där t.ex. morgon- och kvällsturer har samma avgångs- och ankomsttider året om.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svartsö by samfällighets AB (Svartsö) ser en risk att alternativ 2 innebär att trafikförvaltningen enbart kommer att svara för bastrafiken mellan replipunkterna och öarna. Resandet från Stockholm kommer då att hanteras av kommersiella aktörer och då enbart under de delar av året som sådan trafik är lönsam.

Svartsö anser att om en god trafikförsörjning till öarna från centrala Stockholm ska kunna upprätthållas året runt, även utanför den absoluta högsäsongen, krävs det att trafikförvaltningen har ett samlat ansvar för trafiken och för att den bedrivs i en nära samverkan med övriga trafikaktörer.

7.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningens avsikt med sjötrafikutredningen att föreslå sjötrafik som motsvarar behoven, där bastrafiken spelar en central roll.

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

7.9 Nya fartyg

7.9.1 Yttranden

Några remissvar tar upp frågan om fortsatt isbrytande förmåga hos fartygen som trafikerar skärgården. Vidare lyfts frågan om att kunna ta med sig cykel på fartygen.

7.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Nya fartyg utreds kommande skeden. Vintertrafik och isgående tonnage är en förutsättning även i framtidens skärgård.

7.10 Trafikplanering

7.10.1 Yttranden

Ett antal yttranden lyfter frågor kring trafikplanering till specifika öar och bryggor eller linjer. Fler turer, längre säsong och linjer till besöksmål lyfts som behov. Ett yttrande har inkommit som består av en trafik- och tonnageutredning för skärgården.

7.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Trafikförvaltningen vill påpeka att sjötrafikutredningen kommer innehålla övergripande förslag på trafiklösningar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna.

7.11 Godstransporter

7.11.1 Yttranden

Föreningar kopplade till Utö och Möjaskärgården lyfter godsfrågor, dels att dessa behöver hanteras i utredningen och dels att det finns fördelar med separata gods- respektive passagerarfartyg. Motsatt lyfts också att godsfrågorna anses behöva hanteras genom godsfärjor, mindre godsbåtar och gods på passagerarfartyg.

7.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

7.12 Kulturhistoria och kulturhistoriska fartyg

7.12.1 Yttranden

Privatperson 5 anser att Waxholmsbolagets fartyg är en stolthet för Stockholm och ett kulturarv. Sjötrafikutredningen borde inte ändra förutsättningarna för detta eftersom privatperson 5 anser att utredningen är bristfällig.

7.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningen avsikt att, oavsett alternativ, trafikera Stockholm med fartyg från Waxholmsbolaget, däribland de kulturhistoriska fartygen.

7.13 Kommersiell kollektivtrafik

7.13.1 Yttranden

Två privatpersoner anser att kollektivtrafikmyndigheters sjötrafik har fördelar jämfört med kommersiell anordnad sådan. Framförallt möjligheten att resa till olika destinationer inom ett trafiknät lyfts fram som en fördel relativt kommersiella aktörers ofta mer smala utbud. En privatperson gör gällande att alternativ 2 kommer medföra att resande överförs till kommersiell trafik.

7.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att det finns fördelar att bedriva kollektivtrafik i ett större system med trafik på årsbasis. Det finns också kategorier av resor där kommersiella utövare kan spela en roll. Avvägningar mellan upphandlad och kommersiell sjötrafik hanteras inte inom sjötrafikutredningen.

7.14 Packning och bagage

7.14.1 Yttranden

Ett flertal yttranden från allmänhet (exempelvis privatperson 3, 5, 6, 18, 19 och 21) berör frågor kring packning som är nödvändig att ha med till deltidsboende och fritidshus. Synpunkterna påpekar att fartyg och bussar (och spårfordon) har olika förutsättningar att erbjuda plats för barnvagnar, rollatorer, dragkärror/dramaten, skrymmande bagage, nödvändigheter för husrenoveringar med mera. Det lyfts att exempelvis bensin och gasol inte får medtas i kollektivtrafiken, förutom under ordnade former i sjötrafiken.

7.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och översiktlig hantering.

Trafikförvaltningen instämmer i att bagagefrågan skiljer ut sig från övrig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att busstrafiken allt som oftast har en högre turtäthet vilket medför fler resealternativ vilken kan medföra att resor sprider ut sig över dygnet och därmed även belastning i enskilda bussfordon. Vidare vill trafikförvaltningen påpeka att det finn utrymme för ett mindre antal rollatorer och barnvagnar per buss. Bagagemöjligheter finns också, även om det är i en mindre skala. Lågt insteg underlättar för byten för resenärer med särskilda behov samt sådana med packning.

7.15 Vägnät och replipunkter

7.15.1 Yttranden

Ett flertal av yttranden från allmänhet och samfälligheter med mera lyfter problematik kring alternativ 2 och kapacitet och standard hos replipunkter och vägnät. Alternativet bedöms medföra ökad buss- och biltrafik på vägar med trängsel och climateffekter som följd. Vidare anses det behövas mer parkeringsplatser vid replipunkterna samt en allmän standardhöjning samt ökad service till resenärer. De här frågorna anser de som yttrat sig inte hanteras på ett tillräckligt utförligt sätt i utredningen.

7.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik. Faktiska åtgärder inom vägsystem och inom replipunkter behöver dock hanteras i andra sammanhang och i samverkan mellan flera aktörer eftersom rådighetsbilden är spridd.

7.16 Busstrafik och byten

7.16.1 Yttranden

Flera privatpersoner har inkommit med yttranden som berör busstrafik och byten inom en resa i kollektivtrafiken. Sammantaget anses det i yttrandena bli mindre attraktivt att behöva genomföra kombinationsresor. Frågor om packning och bagage (se delkapitel kring de frågorna) och kopplingen till bussfordons utformning. Införandet av mer behov av kombinationsresor bussbåt anses medföra dagens attraktiva resor med långlinjer ersätts med omständliga resor i buss med hög trängsel och längre restider. Oro över passning mellan lika linjer lyfts. Sammantaget görs bedömningen att kollektivtrafikens andel sjunker och privatbilismen ökar.

7.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och översiktlig hantering.

Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att busstrafiken allt som oftast har en högre turtäthet vilket medför fler resealternativ vilken kan medföra att resor sprider ut sig över dygnet och därmed även belastning i enskilda bussfordon. Det är trafikförvaltningens uppdrag att tillhandahålla kollektivtrafik på land och på vatten i ett sammanhållet system. Busstrafiken inom regionen har en hög tillgänglighetsanpassning och trafiken planeras för passning mellan linjer där så krävs.

7.17 Bryggor och bytespunkter

7.17.1 Yttranden

En privatperson informerar om att det är svårt att få bygglov för bryggor.

7.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

7.17.2 Yttranden specifika bryggor nuläge

Två föreningar har inkommit med yttranden kring bryggor i skärgården. Det efterfrågas en standard kring passagerartrafik och godstransporter kopplat till bryggorna så att ombord- och avstigning samt lastning och lossning kan ske på ett effektivt och säkert sätt. Vidare anses det behövas analys kring vad som händer om efterfrågad standard hos en brygga inte kan hållas.

Det anføres att stora investeringsbehov föreligger, som är svåra att bära för en liten förening och det anses inte rimligt att föreningar ställs inför

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

investeringskrav för dess infrastruktur som följd av förslag i sjötrafikutredningen. Sådana åtgärder borde enligt föreningen vara en regional angelägenhet, och föreningarna bör sköta löpande underhåll av bryggor och lastområden, som en del av föreningens vägnät.

Det önskas att utredningen kompletteras med en analys av riskerna avseende säkerhet, ekonomiska och sociala konsekvenser om bryggor på kärnöar inte kan underhållas på rätt sätt innan sjötrafikutredningen kan användas som beslutsunderlag. Det är centralt för föreningen att veta vad som händer om Waxholmsbolaget eller godstransporter av säkerhets- eller andra skäl inte kan angöra öns bryggor.

Det påpekas att bryggor inte enbart används av sjötrafik utan ibland även för gods, återvinning, sopor och renhållning.

7.17.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar att bryggfrågor ofta är komplexa och att bryggor används för mer än kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen har inte för avsikt att genomföra en sådan inventering om relation standard hos bryggor och trafikering inom ramen för sjötrafikutredningen. Sjötrafikutredningen hanterar inte heller ansvarsfördelning mellan olika aktörer. Det gör inte heller avtalsfrågor, ansvar för finansiering och kostnader för bryggor med mera.

Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med att uppdatera riktlinjer för trafikbryggor.

7.17.3 Yttranden specifika bryggor framtid

Privatperson 12 anser att ny föreslagen replipunkt vid Österskär vid Roslagsbanan är bra och kommer göra att människor i Roslagsbanans upptagningsområde kan kombinera spårburen trafik med sjöburen.

7.17.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet.

7.18 Intäkter och biljettsystem

7.18.1 Yttranden

En privatperson anser att det är en sanning med modifikation att det bedöms medföra billigare resor om SL-taxa införs eftersom länstrafiken bekostas med skattemedel.

7.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Kollektivtrafik inom varumärket Waxholmsbolaget bedrivs med offentliga medel via regionskatten, precis som kollektivtrafiken inom varumärket SL. Prisnivåer utreds inte inom sjötrafikutredningen.

7.19 Kostnader och samhällsnyttor

7.19.1 Yttranden

Några privatpersoner (11 och 20) saknar en redogörelse för det ekonomiska värde och de arbetstillfällen som turismen i och kring skärgården står för och hur detta skulle påverkas av alternativ två. Vidare påpekas att utredningen saknar en ekonomisk beräkning av alternativ två (både i uppbyggnad och i drift) och menar att utan detta är det inte möjligt att göra en underbyggd jämförelse mellan de två alternativen.

Det anses olyckligt att jämföra kostnader mellan skärgårdstrafiken och annan kollektivtrafik. Den andra kollektivtrafiken syftar till att minska bilresandet i regionen medan skärgårdstrafiken är det enda alternativ till resor som finns i skärgården. Vidare anses inte skärgårdstrafiken behöva utsättas för besparingar med skälet att skärgårdstrafiken är kostsam per resenär.

7.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Utredningen avses kompletteras med ekonomiska analyser. Investeringskostnader hanteras i nästa skede.

Trafikförvaltningen hanterar inte bedömningar av ekonomiskt värde vad gäller arbetstillfällen. Trafikförvaltningen anser att det är värdefullt med ekonomiska jämförelser, det är dock viktigt att inse skillnader mellan trafikslag. Vad gäller att jämföra kollektivtrafikslag mellan varandra konstaterar trafikförvaltningen att trafiken ska planeras som ett system snarare än separeras. Därmed inte sagt att det finns uppenbara skillnader mellan exempelvis glesbygd på land samt glesbygd på öar. Särskilt sådana öar utan offentligt finansierad väginfrastruktur för förbindelse med exempelvis fastlandet.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.20 Restider

7.20.1 Yttranden

Ett antal privatpersoner och föreningar/samfälligheter (privatpersoner 4, 5, 10, 11, 16, 21 och tre föreningar) anför att restider i alternativ 2 kommer att öka och att sjötrafikutredningen inte analyserar detta på ett tillfredsställande sätt. Omständliga omvägar befaras uppstå. Ökad privatbilism befaras uppstå vid ett genomförande av alternativ 2.

7.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Byten båt-båt och buss-båt kommer vara möjliga.

7.21 Enkätundersökningen

7.21.1 Yttranden

Närpå samtliga yttranden från allmänhet och föreningar/samfälligheter har synpunkter på enkätundersökningen som är genomförd inom ramen för sjötrafikutredningen. Urvalet anses snävt, diskriminera unga, svarsfrekvens låg, frågor ledande och enkäten i stort som felutformad. Vidare anses inte en enkätundersökning kunna motsvara dialog med enskilda och med civilsamhället. Sammantaget anser de som yttrat sig att enkätundersökningen inte kan fungera som ett beslutsunderlag, framförallt kopplat till alternativ 2.

Skäl till detta anføres vara att respondenterna i enkätundersökningen utgör en allt för liten del av resenärerna i skärgårdstrafiken. Kritik mot att enkäten inte inkluderar alla fastboende, deltidsboende, fritidsboende och turister lyfts också, enkäten anses inte kunna representera hela skärgården utifrån urvalet. En yttrande anser att enkäten är så pass bristande att utredningen behöver göras om i sin helhet.

Två privatpersoner anser att enkätundersökningen inte ger utrymme för verklig dialog och att trafikförvaltningens förfarande är kolonialt i syfte att ställa grupper mot varandra i ett nollsummespel. Enkätundersökningen anses underminera legitimiteten för regionens planeringsarbete för framtidens skärgårdstrafik. Utredningen framställs i dessa synpunkter som odemokratisk.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Flera yttranden gör gällande att fler borde ingå i samrådskretsen för sjötrafikutredningen

7.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar kritiken mot enkätundersökningen. Det är trafikförvaltningens uppfattning att enkäten ger värdefulla insikter om en kategori resenärer som har ett behov av kollektivtrafik året runt och som just för att den är liten riskerar att försvinna i mängden av andra kundundersökningar och motsvarande.

Trafikförvaltningen vill påpeka att enkätundersökningen är ett av många underlag till sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen instämmer inte i att enkäten har ett snedvridet urval av respondenter eller vara felkonstruerad. Urvalet av respondenter är väl dokumenterat och förankrat i regionens styrdokument. Trafikförvaltningens urval av respondenter bygger på kärnöar i RUFS 2050 varför boende på andra öar inte ingick i utskick till respondenter.

Trafikförvaltningen anser att svarsfrekvensen är över förväntan när det handlar om postala enkäter. Dagens skärgårdstrafik är i allt väsentligt uppbyggt för att kunna hantera resenärströmmar vid veckoslut och under sommarsäsong varför dagens behov vad gäller detta bedöms vara tillfredsställande kartlagt. Eftersom resenärerna som inte är fastboende är flest och reser mest, är det även de som mest utförligt kartlagda. Att särskilt nå de fastboende som resenärskategori är därmed motiverat utifrån att de är en liten del av resandet och därmed i mindre utsträckning nås av exempelvis ombordsundersökningar. Därmed anser trafikförvaltningen att enkäturvalet är riktigt och fungerar väl som en del av många beslutsunderlag i arbetet med sjötrafikutredning del 1.

Trafikförvaltningen har inte för avsikt att genomföra ytterligare enkätundersökningar. Trafikförvaltningen bedriver dialog med berörda kommer, med intresseorganisationer och genomför politisk förankring. Remissvaren har bidragit till att komplettera underlaget på ett bra sätt. Det inställer sig metodutmaningar i att nå andra än fastboende med en postal enkät.

Trafikförvaltningen vänder sig mot att sjötrafikutredningen på ett kolonialt vis ställer olika resenärskategorier mot varandra. Trafikförvaltningen instämmer inte i detta, inte heller i att utredningen skulle vara odemokratisk och ha sådana brister att förvaltningens strategiska planering kan misstros. Det är trafikförvaltningens uppfattning att sjötrafikutredningen i större utsträckning än vanligt har förankrats och informerats om. Trafikförvaltningen hänsyn till

alla resebehov i länet i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, därmed inte sagt att varje enskilt behov kan tillfredsställas på alla vis under alla tider.

7.22 Förutsättningar för resenärer

7.22.1 Yttranden

Några yttranden berör frågor kopplat till resenärernas upplevelse av att resa i kollektivtrafiken, framförallt på vatten. Exempelvis lyfts att fartyg oftast har mer gynnsamma förutsättningar för arbete under resan. Vidare lyfts fördelen med att det går att röra sig inom fordonet på ett mer obehindrat sätt samt att fartygen har viss utrustning som värderas högt, såsom toalett och cafeteria.

Frågor liknande de om byten båt-buss samt packning lyfts även i detta sammanhang.

Ett antal privatpersoner och en förening lyfter tillgänglighetsfrågor kopplat till resenärer med särskilda behov kopplat till fartyg, buss, bagage och liknande.

7.22.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och instämmer i att komfort, avkoppling och bekvämligheter i fartygen värderas högt hos resenärer i sjötrafiken. Trafikförvaltningen kommer fortsatt bedriva sjötrafik

Det är trafikförvaltningens bedömning att tillgänglighet omhändertas genom att tillämpa de riktlinjer som finns upprättade av förvaltningen.

Trafikförvaltningen arbetar ständigt med att ha en hög tillgänglighet i kollektivtrafiken. Busstrafiken är tillgänglighetsanpassad. Nytt tonnage kommer planeras för tillgänglighet. Trafikförvaltningen verkar för att väghållare ska tillgänglighetsanpassa hållplatser och bryggor.

7.23 Deltidsboende

7.23.1 Yttranden

Ett antal yttrande berör frågor kring deltidboende (exempelvis privatpersoner 2, 3, 4, 7, 12, 14, 16, 19 samt ett antal föreningar). Synpunkterna trycker samlat på vikten av att beakta de deltidboende som en viktig resenärskategori som använder skärgårdstrafiken under en allt längre del av året. Denna kategori framställs även som en viktig komponent i att understödja skärgårdens näringsliv genom lokal konsumtion. Deltidsboendes behov att kunna resa till hemkommun för offentlig service lyfts som en viktig fråga. Sammantaget gör synpunkterna gällande att alternativ 2 försämrar möjligheter för ett attraktivt

deltidsboende i skärgården eftersom alternativet innehåller en ökad mängd kombinationsresor båt-buss.

7.23.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för bedömning. Resenärskategorier föreslås beskrivas översiktligt utifrån behov och roll. Trafikförvaltningens fokus är att tillhandha regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten. Sammantaget bidrar kollektivtrafiken till andra viktiga samhällsfunktioner. Trafikförvaltningen anser att sjötrafiken i alternativ 2 också understödjer deltidboende genom kombinationsresor båt-båt och buss-båt.

7.24 Turister

7.24.1 Yttranden

Ett flertal privatpersoner och föreningar tar upp frågan kring turister och besökare i skärgården och hur de påverkas av förslag i sjötrafikutredningen. Synpunkterna berör en oro att alternativ 2 kommer medföra färre turister i skärgården. Turister beskrivs som en viktig del för det lokala näringslivet.

7.24.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgrupp. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Byten mellan båt-båt och buss-båt kommer fortsatt vara möjliga inom resor till skärgården.

7.25 Besöksnäring och näringsliv

7.25.1 Yttranden

Ett antal synpunkter har inkommit om förutsättningar för besöksnäring och näringslivet i skärgården (exempelvis privatperson 11, 12 och 20 samt föreningar på Utö, Möja, Ingmarsö, Strömsholm med flera). Synpunkterna berör framförallt att besöksnäring och näringslivsfrågor inte hanteras på ett tillfredsställande sätt i sjötrafikutredningen och att berörda inte inkluderats i samrådsprocess. Skärgårdstrafikens roll för besöksnäring och näringsliv behöver enligt synpunkterna analyseras mer.

Vidare trycks på vikten av sjötrafik från Strömkajen som central för det lokala näringslivet och för besökares möjligheter att tillgodogöra sig skärgården som

besöksmål. Både som vad som uppfattas som enkla och attraktiva resor och även utifrån själva båtresan som en upplevelse. Synpunkterna gör gällande att kombinationsresor buss-båt inte kan ersätta långlinjerna utifrån besökares behov.

Behov av utökad besökssäsong och tidtabeller som tar hänsyn till detta lyfts, även längre framförhållning och förutsägbarhet vad gäller tidtabellernas utformning efterfrågas. Lokala redare och deras förutsättningar att fortsatt verka lyfts fram som en del av det lokala näringslivet.

7.25.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen har haft samråd med företagare i skärgården inom processen för sjötrafikutredningen. Vidare har förvaltningen erhållit värdefull kunskap genom ett stort antal remissvar.

Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Trafikförvaltningen anser att sjötrafiken i alternativ 2 också bidrar till besöksnäring och näringsliv genom kombinationsresor båt-båt och buss-båt. Sammantaget bidrar kollektivtrafiken till andra viktiga samhällsfunktioner.

Trafikförvaltningen noterar önskemålen om turlistor, frågorna kommer endast översiktligt hanteras i sjötrafikutredningen, och hänvisas till andra forum.

Trafikförvaltningens fokus är att tillhandha regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten.

7.26 Regional utveckling

7.26.1 Yttranden

En privatperson och en förening lyfter en rad synpunkter kring regional utveckling och regionens roll inom detta område. Det anföras att skärgårdstrafiken är avgörande för skärgårdens utveckling och att trafiken är ett viktigt instrument som kräver särskild hantering av trafikförvaltningen. Skärgårdstrafiken anses inte kunna hanteras som annan kollektivtrafik. Skärgårdstrafiken anses vara avgörande för att stärka en levande skärgård.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det lyfts en oro att en planering av kollektivtrafiken som ett system medför att skärgårdstrafiken marginaliseras och tappar sin vikt.

7.26.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen anser att det är fullt rimligt att bedriva kollektivtrafik utifrån principer i RUFSS 2050 och landsbygds- och skärgårdsstrategin. Trafikförvaltningen hanterar kollektivtrafiken utifrån de förutsättningar som är gällande för respektive trafikslag, det finns åtskilliga saker som är gemensamma mellan trafikslagen, precis som det finns saker som är olika. Det förhindrar inte att hantera skärgårdstrafiken som kollektivtrafik i ett regionalt system.

Många parter bidrar till den regionala utvecklingen där trafikförvaltningens roll primärt är att bedriva kollektivtrafik för regionens invånare och besökare.

7.27 Miljö

7.27.1 *Yttranden*

Några yttranden berör miljöfrågor, både i ett övergripande perspektiv och kopplat till fartygen. Fartygen anses behöva ny teknik vad gäller skrov, motorer och drivmedel för att minska klimat- och miljöeffekter. Region Stockholm uppmanas att hållbar sjötrafik till skärgården ska vara ett signum och stolthet för Stockholm istället för att styra om till landtrafik.

Det görs bedömningar att alternativ 2 kommer medföra ökade klimat- och miljöeffekter som följd av ökad buss- och biltrafik vilket anses behöva diskuteras ur ett hållbarhetsperspektiv.

Låg miljöprestanda inte får vara ett skäl till att genomföra alternativ 2 anser de som yttrat sig.

7.27.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen är av uppfattningen att regionens miljöambitioner är höga. Trafikförvaltningen avser på ett översiktligt sätt hantera fordonsutsläpp i ett systemperspektiv i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen påpekar att det till samtliga replipunkter finns busstrafik idag.

Nya fartyg kommer utredas i nästkommande utredningssteg. Då inkluderas frågor om svall, motorer och drivmedel samt eventuella möjligheter att föra med cykel på båtresan.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen utreder sjötrafiken i ett systemperspektiv där miljö är en aspekt att beakta, huvudmålet med alternativ 2 är dock inte fokuserat på miljöfrågor utan på tillgänglighetsfrågor i ett regionalt perspektiv.

7.28 Hastighetsdispenser

7.28.1 Yttranden

Privatpersoner lyfter att undantag från fartbegränsningar inte kan tillåtas om det orsakar oacceptabla svall samt att alternativ 2 inte ger attraktiva restider som följd av fartbegränsningar.

7.28.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och instämmer i att hastigheter är en viktig faktor i kollektivtrafiken. Vidare håller trafikförvaltningen med om att oacceptabla svall ska undvikas. Utredning av dispenser kommer att utredas separat.

7.29 Effektmål

7.29.1 Yttranden

En handfull synpunkter har inkommit angående sjötrafikutredningens effektmål och bedömningar kopplat till dem (privatpersoner 10, 11 och 20 samt två föreningar). Kritik riktas mot trafikförvaltningens bedömningar som uppfattas som bristfälliga, ologiska, osakliga samt att nackdelar hos alternativ 2 inte beaktas. Vidare anses en rad effekter inte beaktas i effektbedömningarna, framförallt kopplat till att alla resenärskategorier inte uppfattas inkluderas, effektbedömningarna anses även vara svåra att tolka.

7.29.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar förslagen och tar dem vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen är av uppfattningen att målen är ändamålsenliga utifrån det skede som utredningen befinner sig i, förbättringsförslag är dock alltid av godo.

7.30 Övrigt

7.30.1 Yttranden

Ett antal frågor av övrig karaktär lyfts av allmänhet och samfälligheter. Redovisning av statistik är en sådan där det framhålls att statistik som används i sjötrafikutredningen är missvisande och används på ett vilseledande sätt. Allmänna samrådsmöten lyfts som något som hade behövts genomföras.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

En oro för de resenärer som saknar egen båt och bil lyfts, dessa förmodas inte resa till skärgården i alternativ 2. Flera privatpersoner anser att kundnöjdhet och nöjdhet bland länsinvånare kommer sjunka i alternativ 2.

En privatperson vänder sig mot begreppet sjötrafik och anser att pendelbåt- respektive skärgårdstrafik ska användas.

Flera nämner förlängd säsong, och utifrån det mer anpassade tidtabeller, i syfte att stärka besöksnäringen.

7.30.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Statistik används inte missvisande eller missledande anser trafikförvaltningen. Samråd genomförs med kommuner, myndigheter, intresseorganisationer med mera. Vidare genomförs politisk förankring. Trafikförvaltningen anser att begreppet sjötrafik är ändamålsenligt och ser inga problem med att använda begreppet. Vad gäller nöjda kunder och länsinvånare anser trafikförvaltningen att de höga nivåerna torde ligga kvar oavsett alternativ.

8 Övriga, redare, företag

Nedan redovisas inkomna yttranden från upphandlade trafikoperatörer, privata redare, företag och fackförening, samt trafikförvaltningens bemötande.

8.1 Alternativen

Övriga aktörer förordar i olika utsträckning sjötrafikutredningens alternativ.

8.1.1 Yttranden för alternativ 1

Blidösundsbolaget påpekar att skärgårdstrafiken avlastar vägnätet i de kommuner där fastlandsbryggor anlöps. Vidare anser Blidösundsbolaget att direkttrafiken skapar en valfrihet i skärgårdsresorna och att fartygen på de linjerna betjänar flera tidtabellsområden längs turen. Utifrån detta ifrågasätter Blidösundsbolaget alternativ 2.

Röda lanternan förespråkar alternativ 1. Röda lanternan anser att trafikförvaltningen ska utveckla utifrån dagens trafik eftersom den växt fram under lång tid och ser ut som den gör eftersom det utvecklats under åren av olika skäl som uppstått. Alternativ 1 behöver dock kompletteras med ett ökat fokus på bastrafiken.

8.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

8.1.2 Yttranden för alternativ 2

Djurgårdens färjetrafik anser att alternativ 2 är det bästa alternativet eftersom det bedöms vara mer effektivt att kombinera sjö- och landtrafik snarare än att fokusera på sjötrafik. Ökad turtäthet och längre trafikdygn gör det lättare att leva och verka i skärgården.

Strömma anser att alternativ 2 är det bästa för regionens kollektivtrafik eftersom den gångtid som frigörs genom att inte trafikera hela vägen till Stockholm kan ge utökat trafikdygn och en årstidtabell som gör det lättare att leva och verka i skärgården.

Strömma förespråkar alternativ 2 eftersom resurseffektivitet och en mer förutsägbar kostnadsbild anses uppnås genom att luta sig mot kombinationer av land- och sjötrafik. Vidare minskas behovet av extratrafik eftersom trafikströmmar bedöms bli mer förutsägbara. Strömma anser att utredningsalternativ 2 bör renodlas så att ingen direkttrafik utöver ren pendelbåtstrafik erbjuds från Stockholm bortom Vaxholm till Grinda eller någon annan stans i skärgården.

8.1.2.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik, där bastrafiken spelar en central roll. Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

8.1.3 *Övriga yttranden*

Blidösundsbolaget anser inte att sjötrafikutredningen kan utgöra ett underlag för att fatta beslut om alternativ 2. Blidösundsbolaget anser att det behövs ekonomiska kalkyler som redovisar hur alternativ 2 kan se ut och påpekar att direkttrafiken från Stockholm bidrar med finansiering av hela skärgårdstrafiken. Blidösundsbolaget gör bedömningen att alternativ 2 antagligen medför små standardökningar i trafiken från replipunkter. Blidösundsbolaget är oroad över en eventuell förändring av trafiken eftersom nuvarande struktur fungerar väl och har medfört en mycket hög kundnöjdhet.

Som helhet anser Vattenbussen att sjötrafikutredningen del 1 är väl genomförd och att förslaget att omfördela trafiktimmor från dagens så kallade direkttrafik, till att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och bytespunkter i land, är rimligt. Att arbeta för att sjötrafiken kopplas tätare samman med den kollektiva landtrafiken och låta sjötrafiken bli en naturlig del av kollektivtrafiken anser Vattenbussen medför systemvinster.

Röda Lanternan välkomnar en utredning med långsiktiga och hållbara mål för Stockholms kollektiva sjötrafik. Röda Lanternan anser dock att underlaget till rapport är tunt och är tveksam till att utredningen så här långt kan ligga till grund för beslut redan 2020.

Våga kollektivtrafik påpekar att skilda förutsättningar gäller i alla delar av skärgården. Att börja den nya skärgårdstrafiken i hela skärgården är säkert dömt att misslyckas. Våga kollektivtrafik föreslår att börja i mellanskärgården till de större och prioriterade kärnöarna, nuvarande Vaxholmslinjer 11-14 samt 16, men även begränsad trafik till övriga öarna utmed dessa linjer. Övriga skärgården kan tills vidare trafikeras som idag - lär av genomförandet på linje 11-14 samt 16 och gör rätt på dessa delar när det är dags.

8.1.3.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen noterar förslaget att genomföra förändringar stegvis.

8.2 **Nya alternativ**

8.2.1 *Yttranden*

Blidösbolaget ser över tid att det finns behov av, och möjlighet till, ekonomiskt effektivare lösningar i trafikproduktionen. Däremot anser Blidösbolaget inte att detta är något som står emot direkttrafik till och från Stockholm. Blidösbolaget menar att det finns turer och strukturer som kan utföras med fartygsresurser som är mer anpassade till resenärsunderlag som då skulle kunna ge fler turer för samma kostnad. Blidösbolaget menar att kollektivtrafikandelen kan öka genom att utveckla och meranvända resurser i befintlig trafikstruktur.

Våga kollektivtrafik föreslår konceptet Skärgårdspendeln - en sammanhållen resa buss och båt till öarna och mellan öarna i kombination med en direktbåtstrafik från Stockholm direkt till mellanskärgården. Direkttrafiken bör effektiviseras genom båtarna endast tar påstigande på vägen ut, resenärer till bryggorna mellanskärgårdens öar kan klaras med befintligt tonnage och äldre båtar. Försök bör även göras för att effektivisera direkttrafiken genom att trafikera densamma med samma båtar som trafikerar Skärgårdspendeln. Våga kollektivtrafik insänder även förslag på tidtabellutkast med tillhörande beskrivning.

Våga kollektivtrafiks förslag är skapad för de större öarna - kärnöarna i mellanskärgården. En omstrukturering av skärgårdstrafiken kan börja där – för att lära inför fortsatt utveckling av trafiken i övriga skärgården.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Våga kollektivtrafik anser att trafiksystemet inledningsvis börjar justeras i mellanskärgården och öarna Svartsö, Ingmarsö, Gällnö, Möja, Runmarö samt Sandhamn. Konceptet Skärgårdspendeln föreslås startas upp. Buss över Värmdölandet och båtar från Sollenkroka och Stavsnäs till kärnöarna.

Vidare föreslår Våga kollektivtrafik införs direkttrafik mellan Stockholm och mellanskärgårdens sex kärnöar genom båt som går direkt till kärnöarna. Begränsning jämfört med idag genom att tillåta endast påstigande i Vaxholm och Grinda och mellanliggande bryggor. Dessutom, plats bör bokas – för garanterad plats ombord. Direkttrafiken integreras med Skärgårdspendeln, byte i Sollenkroka ger möjlig anslutning till de andra kärnöarna. Begränsningen jämfört med idag skulle vidare innebära att direkttrafiken går när efterfrågan finns d v s sommartid och helger höst och vår - volymtrafik till Vaxholm och Grinda får skötas genom den övriga Vaxholmstrafiken med nuvarande tonnage.

8.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

8.3 Utredningsbrister

8.3.1 Yttranden

Blidösunbsbolaget anser att risk- och konsekvensanalyser i utredningen inte är heltäckande. Röda lanternan anser att ytterligare samråd, politisk förankring och en ordentlig genomlysning av riskanalyser krävs innan ett beslut av så omfattande strategisk betydelse.

Blidösunbsbolaget anser att utredningen behöver problematisera kring vad som uppfattas beskrivas som turistresor och därmed inte nödvändiga i relation till vad Blidösunbsbolaget beskriver som rätten att åka i kollektivtrafiken oavsett anledning. Blidösunbsbolaget anser att alla resor i kollektivtrafiken på vatten bidrar till regionens mål om ökad kollektivtrafikandel.

Vattenbussen menar att resonemang om social hållbarhet kan utvecklas. Vattenbussen undrar hur stadskvaliteter har inkluderats i sjötrafikutredningen.

8.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkter om risker och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen avser tillhandahålla kollektivtrafik på land och på vatten till regionens invånare och besökare.

Omfattande samråd och förankring har skett, och pågår, inom ramen för sjötrafikutredningen.

Trafikförvaltningen anser att social hållbarhet hanteras i utredningen. Stadskvaliteteter kommer inte ingå inom utredningen.

8.4 Pendelbåttrafik

8.4.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Vattenbussen anser att pendelbåttrafiken saknar tillräckligt med effektiva intermodala bytespunkter, depåer samt bunkringsmöjligheter för fossilfria drivmedel. Sjötrafikutredningen presenterar ingen systemambition kring pendelbåttrafiken vilket hämmar och hindrar att sjötrafiken (samhällsfinansierad såväl som kommersiell) blir en naturlig del av kollektivtrafiken dvs precis det som utredningen säger sig vilja råda bot på.

Röda lanternan tillstyrker sjötrafikutredningens delar om pendelbåttrafik och linjer.

8.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn.

8.4.2 Yttranden befintliga pendelbåtlinjer

Blidösbolaget anser att det vore positivt att avlasta hårt belastade direkturer under högsäsong med lokalt utbud av sjötrafik Stockholm-Vaxholm.

Blidösbolaget pekar på att trafik med linje 83 mot Ljusterö är ett exempel på utveckling av trafiken.

Röda lanternan anser att försöket med linje 83 ska avbrytas eftersom Röda lanternan anser att det är illa genomtänkt och förberett. Röda lanternan pekar på att resenärer inte förstår vilka taxor eller betalmedel som gäller på vare sig SL- eller WÅAB-turer, eller ens vilken tur eller trafik de ämnar resa med. I synnerhet på turer när samma fartyg växlar mellan trafiktyperna är förvirringen stor.

Röda lanternan pekar vidare på missgynnade ö-kortsinnehavare, hantering av medhvt gods och resenärer kvarlämnade på bryggor då inga extraresurser sätts in är exempel på frågor som måste redas ut innan försöket fortsätter.

Röda lanternan anser att de borde tillfrågats innan försöket inleddes eftersom det finns kunnande om pendeltrafik inom besättningarna.

8.4.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn. Försökslinje 83 antas i utredningen bli permanent, en förlängning av linjen skulle kunna vara en del i att omfördela mellan olika trafikkoncept. Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna eller i diskussioner mellan trafikförvaltningen och trafikoperatörer.

8.5 Skärgårdstrafik

8.5.1 Yttranden

Blidösundsbolaget pekar på att en övervägande del av antalet passagerare i skärgårdstrafiken reser mellan Stockholm och mellanskärgården och mellanliggande bryggor varför denna del av trafiken också är en förutsättning för produktionskostnaden för hela trafiksystemet. Blidösundsbolaget påpekar att mer än 70 % av skärgårdstrafikens resenärer reser under högsäsong (juni-augusti) och under denna tid är resandemönster och utbudsbehov olika i relation till lågsäsong och vinter. Blidösundsbolaget anser att analys av skillnaderna över året och de förutsättningar som det för med sig behöver fördjupas i utredningen.

Strömma anser att de privata aktörerna genom utvecklingsarbete kommer vara bättre rustade att hantera trafiktoppar och ett säsongsanpassat utbud än vad som bör ligga i den upphandlade trafiken. Strömma menar att då kan också förutsättningar för att erbjuda fler privata direktlinjer från Stockholm kunna erbjudas under den del av året som underlag finns, vilket kommer att öka förståelsen hos resenären för gränsdragningen mellan upphandlad trafik och privat icke samhällsstödd trafik. Strömma menar att då kan trafikförvaltningen koncentrera sina resurser på vardagresandet för medborgarnas skattemedel; till och från arbete, skola samt inköps- och serviceresor precis som till lands.

8.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att skärgårdstrafiken behöver hanteras utifrån årstiderna och tar detta med sig det fortsatta arbetet för övervägande. Detsamma gäller var stora resenärsflöden bedöms finnas.

Gränsdragning och fördelning mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik hanteras inte i sjötrafikutredningen mer än mycket översiktligt.

8.6 Länglinjer

8.6.1 Yttranden

Blidösundsbolaget anser att det behöver förtydligas om alternativ 2 innebär minskade direktresor mot norra och södra skärgården. Blidösundsbolaget pekar på att en stor andel av bolagets affär i affären finns inom de längre resorna mot norra och mellersta skärgården. Färre sådana längre resor medför lägre omsättning och därigenom dyrare trafik för regionen.

Blidösundsbolaget anser att direkttrafiken skapar en valfrihet i skärgårdsresorna och att fartygen på de linjerna betjänar flera tidtabellsområden längs turen. Utifrån detta ifrågasätter Blidösundsbolaget alternativ 2.

Blidösundsbolaget informerar om att det under vinterturlistan finns sex avgångar i veckan som enligt utredningens definition är direktresor mellan Stockholm och skärgården bortom Vaxholm.

Strömma ställer sig frågande till att det allmänna ska anordna direktresor till Grinda då ön nästan helt saknar permanent bosättning och heller inte ingår i någon kärnö.

Röda lanternan anser att Vaxholmsbolaget och trafik ut i skärgården från Stockholm är en attraktivtetsfaktor att bevara.

Röda lanternan påpekar att dagens direkttrafik anlöper flera fastlandsbryggor och replipunkter och resenärer kliver av och på längs vägen, och erbjuder på så vis flexibilitet. Blidösundsbolaget anser att detta avlastar vägnätet.

Våga kollektivtrafik anser att turister och besökare vill åka båt från Strömkajen och att torde finnas extra betalningsvilja för detta. Själva båtresan är en upplevelse för många. Och mycket talar för att besöksnäringen på öarna skulle lida stor skada om direkttrafiken försvann.

8.6.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkterna vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen.

8.7 Bastrafik

8.7.1 Yttranden

Blidösunbsbolaget anser att resandeunderlag måste analyseras mer utförligt i alternativ 2. Blidösunbsbolaget informerar om att RUFs-standard i princip är uppfyllt i hela trafiknätet. En utökad trafik skulle därför medföra ännu lägre belägningsgrad eftersom samma resandeunderlag skulle resa i en utökad trafik. Våga kollektivtrafik anser att boende på öar behöver bättre och mer frekvent trafik. Det bör även bli lättare att resa mellan öar.

8.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Det är trafikförvaltningens uppfattning att utökad trafik ändå kan vara motiverad.

8.8 Nya fartyg

8.8.1 Yttranden

Blidösunbsbolaget informerar om att bolaget ansvarar för fler än 40 av de cirka 60 fartyg som erfordras för att bedriva regionens sjötrafik. Fartygen är både självägda, hyrda, Waxholmsbolagets samt närmare tio fartyg från underleverantörer. Blidösunbsbolaget anser att Waxholmsbolagets egna fartyg har höga kostnader i anskaffning och drift jämfört med privatägda fartyg. Vidare upplever Blidösunbsbolaget att anskaffningstid för Waxholmsbolaget är mer än dubbelt så lång jämfört med om anskaffning sker av privat rederi.

Djurgårdens färjetrafik menar att trafikavtalen inte ska kombinera regionägt och operatörsägt tonnage. Röda lanternan anser att trafikförvaltningens fortsatta rådighet över strategiskt viktiga funktioner, tillgångar och tonnage är en vital del av ett smart kollektivtrafiksystem, liksom principen om att nå stordriftsfördelar. Röda lanternan anser därmed att kommande tonnageutredning ska ha fokus på större andel egenägt tonnage.

Röda lanternan anser att det entreprenörsägda tonnaget har brister vad gäller tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort. Bristerna kan härledas till upphandling anser Röda lanternan.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Blidösundsbolaget anser inte att utredningen bevisar att det behövs ett utökad utbud generellt på alla linjer. Blidösundsbolaget anser istället att ett utökad utbud kan nås genom att sätta in mindre enskilt ägda fartyg till låg kostnad snarare än att förändra dagens trafikstruktur från grunden.

Blidösundsbolaget anser att det vid anskaffning av nytt sommartonnage bör genomföras dialog med marknaden kring ökat ägande av tonnage hos trafikutövare.

Blidösundsbolaget anser att regionens tio isgående fartygen är dimensionerande vad gäller kapital och fasta driftskostnader. Blidösundsbolaget anser att ett minskat utbud under veckor med is skulle kunna medföra att regionen istället kan anskaffa två ytterligare snabbgående fartyg (istället för sådana med isbrytande förmåga) som skapar nyttor under resterande del av året. Djurgårdens färjetrafik anser att regionen ska anskaffa eget tonnage för att främja konkurrens och totalekonomi.

Strömma föredrar alternativ 2 eftersom de bedömer att alternativet kan medföra en övergång till sommar- och vintertrafik med fartyg anpassade för detta. Som följd av bedömda kortare linjer i sjötrafiken anser Strömma att behovet av snabba fartyg är mindre och därigenom åter-runt-tonnage istället användas.

Röda lanternan påpekar att fartyg, för att klara året-runt-trafik, behöver ha en viss storlek, ett skrov och konstruktion för att klara is på vintern, och utrymme ombord för ett större antal passagerare på sommaren. Röda lanternan anser att det är mer kostnadseffektivt att bygga fartyg som klarar båda uppgifterna än att bygga två (som inte kan nyttjas effektivt hela året).

Röda lanternan påpekar att behoven varierar över säsongerna, och därför behövs olika typer av fartyg, något som bidrar till redundans och inre flexibilitet. Röda lanternan anser att Waxholmsbolagets tonnage bör fortsätta utvecklas efter dagens skärgårdstrafik, en utökad pendelbåtstrafik och bastrafik medan privata aktörer upprätta en stor del av bastrafiken under sommarhalvåret.

Röda lanternan menar att en modernisering och livstidsförlängning bör alltid noga övervägas innan beslut tas om anskaffande av nytt och ersättande tonnage.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Röda lanternan påpekar att det vid planering och framtagande av nytt tonnage är en ingående samverkan med erfaren ombordpersonal då risken att genomföra funktionsinriktad upphandling som, utan stor detaljkunskap, riskerar kräva en lång period med ombyggnad och justeringar innan driften fungerar tillfredsställande. Vattenbussen önskar att näringslivet involveras i utredning om ägandeformer av tonnage.

Röda lanternan instämmer i att den standardisering av fartyg och bryggor som utredningen berör kan ge ekonomisk effektivitet. Röda lanternan anser att utredningens förordande av alternativ 2 med mindre och snabbare fartyg inte får förta faktumet att besättningarna behöver beredas godkänt boende ombord. Vattenbussen anser att det för tidigt att låsa sig till eldrift. Istället bör det hållas öppet för flera framtida lösningar. Djurgårdens färjetrafik anser att bare-boat charter ska nyttjas.

Djurgårdens färjetrafik menar att tonnage ska vara flexibelt nog för att kunna användas för olika trafikuppgifter eftersom förvärv av fartyg är en process som kan vara svår att synkronisera med trafikavtalstider.

Röda lanternan anser att en gemensam taxa för SL- och WÅAB-trafiken kommer att innebära ett ökat resande med sjötrafiken vilket medför ett behov av nytt tonnage, utöver vad utredningen behandlar, och måste ingå i kommande budget hos regionfullmäktige.

Våga kollektivtrafik menar att för att trafiken som föreslås ska kunna genomföras behövs en helt ny skärgårdsbåt som skonar stränder och skapar minsta möjliga svall och drivs emissionsfritt (vätgas/el). Denna nya skärgårdsbåt skall trafikera skärgårdspendeln på årsbasis och direkttrafiken under sommar och helger höst och vår. fartygen kan merutnyttjas i pendelbåttrafiken i Saltsjön övrig tid under vardagar. Våga kollektivtrafik föreslår att den nya skärgårdsbåten bör utvecklas i form av en trimaran, 25 meter lång (lägsta svall vid 18 knops fart) och 150 resenärer. Erfarenhet av isgående trimaraner finns i Finland. Skulle det vara möjligt att köra en båttyp året runt finns stora effektivitetsvinster att hämta. Vid is blir det sannolikt aktuellt med en särskild istabell.

8.8.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar att det yttrande innehåller synpunkter som pekar i olika riktning vad gäller fartygsstorlek, fartygstyp, uppgifter för fartyg,

ägandeformer, reinvesteringar med mera, vilket borgar för en värdefull dialog i kommande skeden kring fartygens beskaffenhet. Trafikförvaltningen tar med sig yttrandena i arbetet med kommande skede där fartygen hanteras och ser fram emot fortsatt samverkan med relevanta aktörer.

8.9 Trafikplanering

8.9.1 Yttranden

Blidösunbsbolaget menar att utredningens ambition att minska parallelltrafik land och sjö är problematisk och påpekar att Linje 83 antagligen inte har en mätbar effekt på antalet bussturer mellan Stockholm och Vaxholm.

Blidösunbsbolaget informerar om att ett fartyg på en tur utför flera uppgifter. De trafikerar flera linjer (upp emot fem på en tur Stockholm-Möja). De trafikerar flera replipunkter (Vaxholm, Boda och Sollenkroka, på en tur Stockholm-Möja). De adresserar turister, fritidsresenärer och fastboende. De utför godstransporter och transporterar post och tidningar.

Blidösunbsbolaget informerar om att det antagligen inte är möjligt att utöka med mer än 1-2 dubbelturer med dagens fartygsomlopp, åtminstone inte på de längre linjerna.

Blidösunbsbolaget anser att direkttrafiken skulle gynnas av färre stopp mellan Stockholm och Vaxholm och delsträckor närmast utanför Vaxholm eftersom restiden då sänks.

Röda lanternan anser att uppdelning av sjötrafik i SL- och WÅAB-trafik får negativa konsekvenser, såsom parallellkörning och taxefrågor. Röda lanternan gör gällande att utredningsalternativ 2 medför en ökad risk att en resa först måste företas på land för att sedan sjövägen, parallellt med land, leda tillbaka mot utgångspunkten

8.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar det med sig till det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen vill påpeka att sjötrafikutredningen fortsatt kommer innehålla övergripande förslag på trafiklösningar.

Alternativ 2 ska inte tolkas som att omvägar ska behöva genomföras.

8.10 Godstransporter

8.10.1 Yttranden

Röda lanternan upplever det svårtolkat att utredningen helt utelämnat skärgårdens försörjning av varor och materiel. Röda lanternan undrar om förordandet av mindre och snabbare tonnage talar för att gods inte ska fraktas med det egna tonnaget i framtiden, utan enbart av det operatörsägda. Det skulle ofrånkomligen leda till parallellkörning, vilket inte kan vara förenligt med en hållbar utveckling.

8.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1. Förmågor hos de nya fartygen kommer utredas i kommande skeden, med förutsättningen att godstransporter ska kunna genomföras.

8.11 Kulturhistoria och kulturhistoriska fartyg

8.11.1 Yttranden

Strömman har förståelse för ambitionen att bevara och använda det kulturhistoriska tonnaget, däremot anser Strömman att det inte är en uppgift för trafikförvaltningen att hantera med skattemedel. Fartygen bör överlåtas till en stiftelse eller liknande och separeras från kollektivtrafiken.

8.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Inom ramen för sjötrafikutredningen antas dagens hantering av det kulturhistoriska tonnaget fortsättningsvis gälla.

8.12 Kommersiell kollektivtrafik

8.12.1 Yttranden

Strömman uppfattar utredningens huvudfrågeställning som viktig eftersom omfattning av upphandlad sjötrafik, taxor och fartygstyper styr hur Strömman och andra privata aktörer kommer att kunna samverka för att tillgodose resebehovet till Stockholms skärgård.

Strömman anser att sjötrafikutredningen även ska analysera hur den långsiktiga sjötrafiken inom regionen ska samexistera med kommersiell sjötrafik. Strömman hänvisar här till kollektivtrafiklagen och trafikförsörjningsprogrammen, som ska adressera även kommersiell trafik.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Därmed anser Strömma att samexistens mellan offentlig och kommersiell sjötrafik också är en fråga som sjötrafikutredningen ska besvara, annars riskerar det privata att bli åsidosatt vilket i slutändan resulterar i antingen ett sämre totalt reseutbud vilket drabbar resenärerna eller högre kostnader för skattebetalarna för att tillgodose resebehovet.

Strömma anser att direkttrafik bortom Vaxholm (undantaget öar där Vaxholm är replipunkt; öar inom Vaxholms kommun) ska utvecklas till privat trafik eftersom här bedöms det finnas betalningsvilja för resans fulla värde. Vidare skulle därigenom trafikförvaltningen inte behöva binda kapital för trafik som endast behövs utifrån kapacitet under en kort period på året, anser Strömma.

I alternativ 2 anser Strömma att trafik till Grinda ska överlåtas till kommersiella aktörer.

Röda lanternan bedömer att en överlämning av direkttrafiken åt privata aktörer skulle med all sannolikhet ge avsevärt dyrare biljettpriser och därmed verka socialt segregande.

8.12.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande* Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.

Trafikförvaltningen gör bedömningar och avvägningar kring förhållanden mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik i trafikförsörjningsprogrammet samt i samband med trafikupphandlingar då den allmänna trafikplikts omfattning utreds. Inom sjötrafikutredningen görs inte sådana bedömningar.

Fritt inträde på kollektivtrafikmarknaden råder och kommersiella aktörer kan anmäla och starta upp trafik på kommersiell basis när de så önskar. I sådana processer är det en fördel att samråda med trafikförvaltningen som är regional kollektivtrafikmyndighet.

8.13 Packning och bagage

8.13.1 *Yttranden*

Röda lanternan påpekar att den genomsnittlige passageraren mer bagage med sig i den sjöburna kollektivtrafiken än vad som är möjligt på buss och tåg. Vid framtagandet av nytt tonnage är det viktigt att beakta möjligheten att medföra vad som krävs i form av gods och bagage för hel- och deltidsboende i skärgården.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8.13.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att bagagefrågan skiljer ut sig från övrig kollektivtrafik.

8.14 **Busstrafik och byten**

8.14.1 *Yttranden*

Våga kollektivtrafik föreslår särskilda direktbussar med komfort och förmåga att ta stora bagagemängder, även cyklar – som dessutom kan utgöra en direktlinje för boende ute nära replipunkterna till kommuncentrum och Stockholm.

Våga kollektivtrafik anser att busstrafiken behöver kompletteras med anpassade bussfordon som kan ingå i landdelen av konceptet skärgårdspendeln. De bussarna bör enligt Våga kollektivtrafik trafikera Stockholm och Stavsås, Sollenkroka, Boda och Gustavsbergs C. Trafiken med de nya bussarna bör enligt förslaget komplettera befintliga busslinjer och stärka utbudet av busstrafik.

8.14.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att busstrafiken spelar en viktig roll i att tillgängliggöra skärgården samt att bagagefrågan skiljer skärgårdstrafiken från mycket av övrig kollektivtrafik. Nya bussfordon ligger inte inom sjötrafikutredningens uppdrag.

8.15 **Vägnät och replipunkter**

8.15.1 *Yttranden*

Blidösundsbolaget anser att det finns genomgående motsägelser i utredningen exempelvis vad gäller minskad belastning på vägnätet.

Blidösundsbolaget menar att en tydlig konsekvens av alternativ 2 är en ökad belastning på vägnätet. Blidösundsbolaget påpekar att tre centrala replipunkter för alternativ 2, Boda, Sollenkroka och Furusund idag har låg vägstandard och bussutbud. Vidare saknas vad Blidösundsbolaget beskriver som förväntad infrastruktur och kundmiljö. Blidösundsbolaget anser att övriga replipunkter har en godtagbar och modern standard för kollektivtrafikresenärer.

Röda lanternan anser att det finns potential att förbättra anslutningarna med kollektivtrafiken i land, särskilt vad gäller bastrafiken.

Röda lanternan anser att utredningsalternativ 2 kräver omfattande infrastrukturinvesteringar i land. För fartygen krävs förtöjningsmöjligheter, lastplatser och anläggningar för avfall, vatten, el, drivmedel och laddning.

Parkeringsplatser, väntkurer och vägar till bytes- och replipunkter är i dag inte dimensionerade för en ökad trafik. Utredningsalternativ 2 anses medför mer väg- och biltrafik.

8.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

8.16 Infrastruktur

8.16.1 Yttranden infrastruktur sjö

Blidösbolaget påpekar att en ökad användning av replipunkter som medför att fler fartyg anlöper samtidigt och mer nattförtöjning innebär investeringsbehov för berörda parter, särskilt om detta innebär att de ska vara fartygsdepåer med en generell standard med infrastruktur för vatten, fartygsbränsle, sopsortering med mera.

Vattenbussen menar sjötrafikens resurseffektiva infrastruktur bör inkluderas när jämförelser görs gentemot andra typer av åtgärder. Vattenvägen kan bidra med såväl kapacitet och flexibilitet som resiliens och redundans om bara bytespunkterna utvecklas även för pendelbåtstrafik.

Vattenbussen anser att naturlig infrastruktur, i detta fall vattenvägar, ska användas som följd av resursförbrukningsaspekter. Befintligt byggd infrastruktur bör användas optimalt innan ny anläggs.

8.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att sjötrafikens infrastruktur är viktig att utreda och avser komplettera sjötrafikutredningen med översiktlig kartläggning och bedömningar av detta.

8.17 Bryggor och bytespunkter

8.17.1 Yttranden specifika bryggor nuläge

Djurgårdens färjetrafik vill poängtera vikten av bra bytespunkter med täta anslutningar. Djurgårdens färjetrafik informerar om att den temporära Slussenterminalen medfört lägre resande, bedömningen är att avstånd till övriga Slussens kollektivtrafik har inverkan.

8.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8.17.2 *Yttranden specifika bryggor framtid*

Vattenbussen anser att stora noder bör finnas i nationell plan för infrastruktur för att utveckla vattenburen trafik (upphandlad som kommersiell). I nationell plan bör det tillföras objekt som rulltrappor, hissar och rullband för att ge access till vattenburen trafik. Vattenbussen anser att vacuumangöring bör finnas med när standard för bryggor och fartyg utvecklas.

Våga kollektivtrafik föreslår att flytbryggor etableras i det inre vattnet i Stockholms närhet.

8.17.2.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och konstaterar att det inte ryms inom sjötrafikutredningen att hantera frågorna.

Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med att upprätta riktlinjer för trafikbryggor.

8.18 **Intäkter och biljettsystem**

8.18.1 *Yttranden*

Djurgårdens färjetrafik anser att alternativ 2 är det bästa alternativet eftersom en övergång till SL-taxa bedöms medföra fördelar. Röda lanternan anser att en integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet med en enhetstaxa för all slags trafik organiserad av Region Stockholm skulle positivt bidra till ett robust trafiksystem. Strömman anser att det är en bra idé att inför SL-taxa i skärgårdstrafiken utifrån ett systemperspektiv.

Strömman ställer sig frågande till hur trafikförvaltningen ska hantera intäktsbortfall vid införande av SL-taxa. Blidösbolaget anser att en övergång till SL-taxa skulle sänka intäkter avsevärt. Blidösbolaget anser att det medför en tydlighet att övergå till SL-taxa, det får dock inte innebära att utbudet behöver sänkas som följd av lägre att högre skattesubvention krävs.

Strömman anser att konsekvensen av SL-taxa blir att privata alternativ omintetgörs. Ett införande av SL-taxa medför enligt Strömman att de privata alternativen försvinner vilket medför kapacitetsproblem som regionen måste hantera.

Röda lanternan anser att priserna i skärgårdstrafiken är höga redan i dag och en enhetstaxa i hela kollektivtrafiken skulle främja den sociala hållbarheten och tillgängliggöra skärgården för fler.

Våga kollektivtrafik anser att boende på öarna borde rimligtvis betala SL-taxa eftersom skärgården är en del av regionen. Även boende i övriga delen av länet borde av rättviseskäl ha möjligheten att resa till öarna på SL-taxan – vilket självklart skulle gynna besöksnäringen på öarna, möjligtvis underskattas detta i debatten om turister till öarna. Det är bland länsbefolkningen det borde finnas ett omfattande underlag för att öka antalet besök på öarna, och då inte bara sommartid.

8.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar det med sig i det fortsatta arbetet för övervägande. Taxefrågor hanteras endast mycket översiktligt i sjötrafikutredningen, likaså förhållandet mellan upphandlad och kommersiell trafik utifrån ett taxeperspektiv.

8.19 Kostnader och samhällsnyttor

8.19.1 Yttranden

Vattenbussen anser att kostnadseffektivitet bör vara ur ett helhetsperspektiv och inkludera såväl investeringar som underhåll av infrastruktur. Kostnader som för andra trafikslag ofta landar på väghållare, statlig nivå eller annan aktör.

Blidösundsbolaget pekar på att det saknas ekonomiska beräkningar av alternativ 2. Detta anser Blidösundsbolaget är en brist eftersom ekonomiska beräkningar är viktigt eftersom investeringar-, avskrivningar-, underhåll-, och bränsle för regionens egenägda fartyg är tunga poster. Därmed anser Blidösundsbolaget att vägval för det strategiska tonnaget är viktigt att beakta eftersom det påverkar tillgängliga ekonomiska medel för trafikproduktion.

Blidösundsbolaget anser inte att satsningar på ökad pendelbåtstrafik ska ge sämre ekonomiska förutsättningar för skärgårdstrafiken.

Blidösundsbolaget informerar om att dagens upphandlade trafikstruktur medför en förutsägbar produktionskostnad samt möjlighet för affär i affären i form av café- och restaurangverksamhet på fartygen, vilket medför bidrag till sänkt skattesubvention.

Blidösundsbolaget anser att produktionsavtal även kan vara kostnadsdrivande och pekar på att flexibilitet i tidtabellsperioder och fartygsanvändning över avtalsgränser kan vara områden som kan analyseras och utvecklas för att undvika inlåsningar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Röda lanternan anser att det är missvisande att peka på nödvändigheten av prishöjningar och kostnadsneutralitet enbart för utredningsalternativ 1 eftersom inga kostnader redovisats för något av alternativen.

8.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Sjötrafikutredningen kommer endast beröra detta översiktligt, det är inte möjligt inom ramen för utredningen att genomföra kostnadsbedömningar på denna skala som Vattenbussen anför. Frågeställningen är dock intressant.

Sjötrafikutredningen kommer kompletteras med ekonomiska analyser för att diskutera ekonomiska konsekvenser av olika möjliga vägar att välja vad gäller trafik och fartyg.

Avtalsfrågor hanteras inte i sjötrafikutredningen. I sjötrafikutredningen finns ingen konfliktsituation mellan sjötrafik i Mälaren, Saltsjön och i Skärgården.

8.20 Restider

8.20.1 Yttranden

Röda lanternan anser att utredningen behöver adressera störningskänslighet hos landtrafiken, tidsmarginaler och liknande. Därmed anser Röda lanternan att bedömningen att alternativ 2 ger kortare restider till skärgården året runt inte stämmer.

8.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att landtrafiken kan drabbas av förseningar. Detta är dock inget som det kommer föreslås lösningar för i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen föreslår i utredningen fortsatt arbete för att främja sömlöst resande mellan olika kollektivtrafikslag och andra färdmedel.

8.21 Enkätundersökningen

8.21.1 Yttranden

Blidösunbsbolaget bedömer att analysunderlag i form av intervjuer och samråd inte är heltäckande eftersom kärnöar och fastboende är en liten del av resenärsunderlaget. Vattenbussen anser att enkätens population, svarsfrekvens och de svarandes åldersfördelning kan ifrågasätta hur relevant resultatet är som underlag till sjötrafikutredningen. Vattenbussen anser att fler än boende på kärnöar borde tillfrågas.

8.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att svarsfrekvensen är över förväntan när det handlar om postala enkäter. Trafikförvaltningen anser att resmönster hos turister är väl kända. Deltidsboende uppger att deras säsong framförallt är under sommar och månaderna före och efter vilket innebär att de reser när trafikutbudet är större vilket kan förmodas vara en anpassning utifrån efterfrågan. Det kan därmed antas att deltidboendes resmönster även är kända. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

8.22 Förutsättningar för resenärer

8.22.1 Yttranden

Blidösbolaget anser att skillnaden mellan skärgårds- och pendelbåtstrafik uteslutande är en taxefråga, för resenärerna är det sjötrafik. Blidösbolaget informerar om att kundnöjdheten räknas på alla resenärer i sjötrafiken och de reser till övervägande del inte från replipunkter under lågsäsong.

Röda lanternan anser att personer folkbokförda i skärgården bör fortsatt kunna resa med ö-kort på samma sätt som i dag.

Röda lanternan anser att resenärers vilja och möjlighet till byten överskattas i utredningen. Röda lanternan gör bedömningen att det stora flertalet kommer av bekvämlighetsskäl alltid att föredra en båtresa utan byten framför en kombinationsresa. Röda lanternan anser att tillgängligheten har försämrats de senaste åren, fysiskt genom sämre standard i operatörsägt tonnage och stängda kajterminaler, och även genom begränsad tillgång till tidtabeller och information.

Röda lanternan anser att utredningsalternativ 2 riskerar sänka andelen länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken, med fler byten hamnar staden längre från skärgården, och när många sällanresenärer riskerar att utebli drabbas näringslivet.

Våga kollektivtrafik föreslår att särskilda cykelfärjor inrättas i stråk med många cyklister. Sådana fartyg kan merutnyttjas för godstransporter utanför högtrafiken.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8.22.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Att resandandelen är liten från replipunkter under lågsäsong är ett bra skäl till att genomföra en riktad enkät till fastboende.

Ö-kortets vara eller icke vara avgörs inte i sjötrafikutredningen.

Trafikförvaltningen instämmer i att information till resenärer är viktigt.

Trafikförvaltningens ambition är att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik på land och på vatten till regionens invånare och besökare.

Trafikförvaltningen gör bedömningen att andelen nöjda länsinvånare fortsatt kommer bibehållas på en hög nivå, delvis som följd av att skärgårdsresenärer är få i relation till den totala massan kollektivtrafikresenärer men också för att trafikförvaltningen menar att alternativ 2 också erbjuder en attraktiv kollektivtrafik till regionens invånare och besökare.

Förslaget om särskilda cykelfärjor är intressant och trafikförvaltningen följer utveckling inom detta förslag. Det ingår dock inte i dagsläget i sjötrafikutredningen att föreslå sådana lösningar.

8.23 Fastboende

8.23.1 *Yttranden*

Våga kollektivtrafik anser att fler avgångar på dagen och ett längre trafikdygn måste väga tungt för de fastboende. Boende på öarna måste kunna ha förutsättning att ta del av det kulturella utbudet i Stockholmsregionen. Ungdomar vill röra sig – annars svårt för barnfamiljer att etablera sig på öarna.

8.23.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkterna.

8.24 Deltidsboende

8.24.1 *Yttranden*

Våga kollektivtrafik vänder sig mot kritiken mot sjötrafikutredning del 1 som kommer från deltidboende och resonerar att även denna kategori torde gynnas av snabba resor, fler avgång och längre trafikdygn.

8.24.1.1 *Trafikförvaltningens bemötande*

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkten.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8.25 Turister

8.25.1 Yttranden

Strömman anser att upphandlad direkttrafik inte ska gå till öar i turistsyfte eftersom den subventionerade trafiken snedvrider konkurrensen.

Strömman anser att kommersiella aktörer är bättre på att hantera turisttrafik jämfört med upphandlad trafik, bland annat vad gäller graden av anpassningsförmåga i trafiken.

Strömman anser att alternativ 2 öppnar också upp för de kommersiella aktörerna att erbjuda direkttrafik ut till skärgården för turister, sommarstugeägare och andra som föredrar den typen av resa. Visserligen kommer de kommersiella aktörerna inte att kunna konkurrera med pris om SLs enhetstaxa införs, men det innebär i alla fall en chans för dem att fortsätta med sin befintliga trafik samt även kunna erbjuda en god trafiklösning under perioden vår/höst under helgerna då turistresandet är betydligt mindre, men resandet till fritidshus fortfarande finns menar Strömman.

8.25.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkterna vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgroup i båda alternativen.

Avvägningar mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik kommer göras endast översiktligt.

8.26 Regional utveckling

8.26.1 Yttranden

Våga kollektivtrafik anser att målet för en ny skärgårdstrafik måste vara att skapa förutsättningar för en expansion i skärgården, dvs fler boende och fler arbetsplatser, och med största sannolikhet på de större kärnorna. En tänkbar utveckling är att länsstyrelse, region och kommun går samma i en pilotsatsning att skapa förutsättningar för att bygga några enstaka hyresbostäder på varje kärna.

8.26.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och konstaterar också att frågorna delvis ligger utanför trafikförvaltningens rådighet.

8.27 Miljö

8.27.1 Yttranden

Vattenbussen föreslår att trafikförvaltningen ska ställa krav på snabbare omställning av pendelbåttrafikens användning av förnybara drivmedel. Att sjötrafiken följer beslutad plan för fossilfri drift av kollektivtrafik och att andelen förnybart bränsle ökar är mycket positivt anser Röda lanternan.

Det finns många innovativa idéer hos personalen ombord om energieffektivisering av både befintligt och framtida tonnage anser Röda lanternan. Ny teknik och skrovform kan minska svall och stranderosion menar Röda lanternan.

Röda lanternan anser att operatörsägt äldre tonnage har negativa vad gäller miljö och emissioner och för arbets- och resenärsmiljö. Därmed anser Röda lanternan att samma miljökrav måste ställas på operatörsägt tonnage som på egenägt.

8.27.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen är av uppfattningen att regionens miljöambitioner är höga. Trafikförvaltningen noterar Röda lanternans förslag på åtgärder, frågorna kommer hanteras i kommande skeden när nya fartyg är i fokus.

8.28 Effektmål

8.28.1 Yttranden

Vattenbussen ger en lång rad inspel till hur effektmål kan utvecklas i sjötrafikutredningen. Vidare avges förslag till hur indikatorer kan kopplas till effektmålen. Förslagen handlar om öka kollektivtrafikandel, om kundnöjdhet, miljö, belägningsgrad, information, bytespunkter med mera. Även Röda lanternan och Strömman meddelar förbättringsförslag till målen om anpassad direkttrafik, belägningsgrad samt det kulturhistoriska tonnaget.

8.28.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar förslagen och tar dem vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen är av uppfattningen att målen är ändamålsenliga men förbättringsförslag är alltid av godo.

8.29 Övrigt

8.29.1 Yttranden

Blidösbolaget bedriver kollektivtrafik till sjöss på uppdrag av trafikförvaltningen, uppdrag som sträcker sig fram till år 2028. Bolaget menar

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

att de bör involveras i arbetet med sjötrafikutredningen. Vidare anser Blidösbolaget att sjötrafikutredningen påvisar missförstånd vad gäller trafikförvaltningens arbete med skärgårdstrafiken under de senaste 50 åren.

Djurgårdens färjetrafik anser att trafikavtalstider ska vara långa för att långsiktigt förbättringsarbete ska få genomslag under avtalstiden. Vidare bedöms stora avtalsområden möjliggöra effektivt nyttjande av respektive avtals flotta. Vattenbussen anser att större avtalsområden i praktiken medför sämre konkurrensneutralitet och ställer sig frågan hur denna snarare ska stärkas.

Strömma anser att alternativ 2 behöver förtydligas vad gäller allmän trafikplikt. Strömma menar att trafikplikten ska utgå från ett trafiksystem som utgår från replipunkt i hemkommun till kärnö. Trafikplikten ska enligt Strömma inte läggas på hela skärgården.

Strömma ifrågasätter vidare att det ska vara möjligt att på en resa med SL-kort kunna boka plats i restaurang med fullständiga rättigheter.

Vattenbussen påpekar att eftersom kollektivtrafiken i region Stockholm upphandlas trafikslag för trafikslag i geografiskt avgränsade områden hindras tvärsöver-lösningar som kan avlasta vägnätet och generera kortare resvägar tillika cykellänkar. Trafikslagsneutrala upphandlingar är avgörande för att uppnå eftersträvad resurseffektivitet anser Vattenbussen.

Vattenbussen anser att trafikförvaltningen ska föreslå mer sjötrafik i syfte att öka marknadsandelen. Vidare bör akademien bör involveras i gemensamma utvecklingsinsatser.

Röda lanternan anser att Waxholmsbolaget ska återgå till att vara ett rederi med ansvar för all kollektivtrafik på vatten. Röda lanternan ser med oro på att ägandeformer för pendelbåtstonnage nu utreds. Röda lanternan bedömer att utredningsalternativ 2 kommer att innebära färre arbetstillfällen för sjögående personal, och arbetsdygn med delade turer. Utöver mindre attraktiva anställningar riskerar det att på sikt leda till kompetensbrist för det kulturhistoriska och kvarvarande större tonnaget.

8.29.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och konstaterar att sjötrafikutredningen inte kommer att hantera allmän trafikplikt, avtalsområden, anställningsformer, upphandlingsfrågor. Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kommer inte heller i utredning föreslå ändrade förhållanden för det kulturhistoriska tonnaget. Samverkansformer med akademien finns etablerad.

Trafikförvaltningen avser fortsätta dialog med redare inom sjötrafikutredning del 1 och i kommande utredningssteg.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

9 Förteckning över intressenter som yttrat sig

Nedan presenteras de intressenter som yttrat sig över sjötrafikutredningen uppdelat utifrån typ av intressent.

9.1 Myndigheter och förvaltningar

Polismyndigheten
Trafikverket
Länsstyrelsen Stockholm
Transportstyrelsen
Sjöfartsverket
Skärgårdsstiftelsen
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

9.2 Kommuner

Botkyrka kommun
Österåkers kommun
Nacka kommun
Haninge kommun
Sundbybergs stad
Nynäshamns kommun
Norrtälje kommun
Lidingö stad
Danderyds kommun
Täby kommun
Huddinge kommun
Ekerö kommun
Vaxholms kommun
Tyresö kommun
Södertälje kommun
Stockholms stad
Solna stad
Värmdö kommun

9.3 Föreningar och intresseorganisationer

Skärgårdens trafikantförening
Stadsutvecklarna i Värtahamnen
Funktionsrätt Stockholms län
Skärgårdsföretagarna
SIKO

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholms läns hembygdsförening

9.4 Allmänhet och samfälligheter

Privatperson 1
Privatperson 2
Privatperson 3
Privatpersoner 4, flera
Privatperson 5
Privatperson 6
Privatperson 8
Privatperson 7
Privatperson 10
Privatperson 11
Privatperson 12
Privatperson 14
Privatperson 14
Privatperson 15
Privatperson 16
Privatperson 17
Privatperson 18
Privatperson 19
Privatperson 20
Privatperson 21
Södra Stavsudda bryggförening
Vättersö Södra Bryggans Samfällighetsförening, Vättersö Nya
Samfällighetsförening, Stora Aspöns Samfällighetsförening och Lilla Aspöns
Samfällighetsförening
Ingmarsö vägförening
Strömsholms Bryggförening
Skötvikens samfällighetsförening
Husaröskärgårdens företagare- och intresseförening
Wettersö Ekonomiska Förening
Utö kontakt- och intresseförening
Harö Hasselö Intresseförening
Mojaskärgårdens Företagarförening, MSFF
STF Stockholm Lokalavdelning
Svartsö by fastighets AB

9.5 Övriga, redare, företag

Blidösundsbolaget (Transdev)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Djurgårdens färjetrafik
Strömma Turism & Sjöfart AB
Röda lanternan
Vattenbussen AB
Våga kollektivtrafik