

Remissvar TN 2019-0440, Sjötrafikutredningen del 1

Österåkers kommun synpunkter på det fortsatta arbetet

Österåkers kommun lämnar följande synpunkter på sjötrafikutredningen. Text i kursiv stil är utdrag ur sjötrafikutredningen.

Utifrån upprättad sjötrafikutredning lämnas här nedan ett antal rekommendationer. Huvudinriktning för trafikförvaltningens och regionens arbete med sjötrafik föreslås vara utredningsalternativ 2. För att verka i den riktningen behöver ett antal fortsatta steg tas. De beskrivs nedan.

Påbörja Sjötrafikutredning del 2 som ska utreda inriktningar av ett ändamålsenligt tonnage för sjötrafiken som kan utföra de trafikuppgifter som framtiden kräver. Behovet finns oavsett val av utredningsalternativ. Fortsatt utredning behöver även beakta de resultat som utredning om ägandeformer kommer fram till. I det arbetet behöver tidigare tonnageutredningar aktualiseras och nya dialoger med marknadsaktörer genomföras. Arbetet behöver samordnas med riktlinje för trafikbryggor.

Arbetet med riktlinjer och ändamålsenligt tonnage bör i hög utsträckning genomföras i samverkan med bransch, infrastrukturägare och med kommunerna. Då Regionen inte tar ansvar för trafikbryggorna bör riktlinjerna tas fram i samverkan med de som är ansvariga för infrastrukturen. Branschen bedöms ha ett stort intresse av att utveckla ett hållbart tonnage och bör involveras med sitt kunnande i ett tidigt skede.

Påbörja arbetet med behov och inriktning för nya trafikaffärer för sjötrafiken, inklusive arbete med allmän trafikplikt.

Utredningen har gjort en bristfällig behovsanalys då resmönster för deltidsboende och sommargäster inte kartlagts. Det finns ingen bedömning av möjliga nya behov som uppkommer om trafiken kan anpassas till behov från deltidsboende och sommargäster då endast enkäten som genomfördes vände sig till kärnöars fastboende. Bastrafiken ska främst vara uppbyggd för fastboende men för en bärkraftig och hållbar trafik kan det vara nödvändigt att även känna till övriga resmönster.

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 sevärdheter, restauranger och vandrarhem.

Vi har svårt av utredningen att utläsa behovet av transporter för näringsliv och turistnäringen.

Kommunen har själv gjort en enkätundersökning för de som bor helt eller delvis i skärgården eller som bara är sommargäster där. Denna undersökning bifogas till detta remissvar.

Ta fram en depåplan för sjötrafiken.

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

Inleda dialog med Norrtälje och Österåker om behov av nya bytespunkter i de kommunerna.

Kommunen är mycket positiv till att inleda ett sådant arbete.

Påbörja dialog med berörda väg- och brygghållare samt kommuner i syfte att utveckla replipunkterna för att kunna hantera en trafikutökning.

Mycket positivt och viktigt att Trafikförvaltningen i ett tidigt skede även involverar övriga infrastrukturansvariga och trafikplanering inom förvaltningen så att kopplingarna med tåg och buss kan fungera. Det finns till exempel väginfrastruktur som inte fungerar tillfredsställande mot replipunkterna som begränsar utvecklingsmöjligheterna. Vägen till replipunkten Åsättra är smal och krokig och inte dimensionerad för lastbilar och bussar.

I kapitel 5.1.2 saknar vi resonemang 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.

I kapitel 5.1.2.2 saknas Åsättra som replipunkt. Österskär nämns som ny bytespunkt, men det framgår inte av utredningen hur trafik till öarna i Österåker bör fördelas mellan Åsättra, Österskär och Vaxholm.

Trafikförvaltningen bör upprätta plan för anläggande av bryggor i enlighet med riktlinje trafikbryggor samt denna utredning.

Viktig fråga och att dialog startas tidigt med kommunerna och berörda markägare. Österåkers kommun vill här betona vikten av att Östanå även fortsättningsvis kan trafikeras med Waxholmsbolagets trafik.

Gå in i avtal med kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor och hur samfinansiering kan ske.

Bör även göras med Trafikverket som är ansvarig för vissa bryggor.

Inleda dialog med berörda intressenter i syfte att utreda var och hur nytt tonnage kan få dispens från fartbegränsningar.

Viktig fråga för att bland annat möjliggöra pendling till sjöss.

Trafikförvaltningen bör tillsätta ett arbete för att säkra hela resan där följande delar ingår:

- Anpassning av tidtabeller mellan trafikslagen*
- Tilldela sjötrafiken linjenummer i SL:s linjenät*
- Minska restiden genom åtgärder i landtrafiken*
- God information om resor i flera medier/format*
- Anpassning av övriga bytespunkter mellan land- och sjötrafik*

Att tidtabellerna är anpassade mellan land- och sjötrafiken är en självklarhet, men som brister i nuläget. Vid Åsättra saknas anslutning vid flera av turerna, vilket minskar möjligheten att använda sjötrafiken.

Beroende på vilket alternativ som väljs utreda taxan.

Bra, men utredningen ger uppfattningen att om UA2 genomförs kommer ordinarie SL-taxa att gälla även i skärgårdstrafiken. UA2 utan att SL-taxan börjar gälla i skärgårdstrafiken borde i så fall beskrivas som ett eget alternativ.