



Blidöbygden – Utveckling i Samverkan (BUS)

Trafikverkets ärendemottagning

2025-12-30

Planprövning

Box 810

781 28 BORLÄNGE

Angående ärende TRV 2025/61 396 Linfärja Blidöleden

BUS representerar 16 lokala ideella föreningar och det lokala näringslivet som samfällt ifrågasätter Trafikverkets planer vilket vi också framfört i tidigare remissvar. Vi noterar också att Norrtälje kommun i sitt yttrande över samma dokument, fortsatt är mycket negativa till Trafikverkets planer på en linfärja i Blidöleden.

BUS har full förståelse för behovet av att minska färjetrafikens miljöpåverkan men anser att detta kan göras på andra sätt än med det alternativ som projektet förespråkar.

BUS anser liksom kommunen att Trafikverket underlåter att värdera andra samhällsekonomiska och miljömässiga effekter än färjans miljöpåverkan;

- Planerat färjeläge i Norrsund försämrar förutsättningarna för den reguljära båttrafiken där bland annat Blidösundsbolaget framfört en rad faktorer som skapar uppenbara problem för nyttjande av den befintliga ångbåtsbryggan.
- Planerat färjeläge i Norrsund innebär att nuvarande ramp för sjösättning försvinner vilket innebär att sjösättning måste ske vid Bromskär med därmed sammanhängande transportkostnader.
- Planerat färjeläge i Norrsund innebär att det lokala näringslivet mister nuvarande möjligheter för i- och urlastning av entreprenadmaskiner och materiel och denna möjlighet kan inte ersättas då till exempel Bromskär saknar denna möjlighet.
- Planerat färjeläge i Norrsund med därtill planerad ombyggnad av väganslutningen förstör en för bygden historiskt uppskattad mötesplats där bryggans område används både för fritidsfiske och bad under de tider när den reguljära båttrafiken inte trafikerar bryggan.
- En linfärja omöjliggör den flexibilitet som idag medger alternativa rutter, bistånd vid räddningstjänster och rimmar illa med ett brett beredskapstänkande.
- Trafikverket betonar att den planerade större färjan erbjuder en högre lastkapacitet men detta är onödigt då samma effekt nås om man övergår till 20-minuters trafik i stället för som idag 30-minuters trafik. En mindre färja med tätare trafik skulle utgöra en ansevärd samhällsekonomisk besparing.
- Trafikverket bortser helt från ett beredskapsperspektiv där en lindriven färja inte medger alternativa rutter och tilläggsplatser. Nuvarande färja byter idag rutt vid behov och kan till exempel gå direkt från Norrsund till Furusund eller Köpmanholm för att minska köerna på Yxlan. Nuvarande färja har också använts som dykplattform tillsammans med Räddningstjänsten. I ett beredskapsläge eller krig är flexibilitet avgörande och då är en frigående färja det bästa alternativet.

BUS samlade uppfattning är att Trafikverket utövat en bristfällig myndighetsutövning dels genom att inte beakta ovan nämnda konsekvenser, dels genom bristande lyhördhet för den lokala opinionen då man trots flera formella inbjudningar vägrat att närvara för ett lokalt samråd i ärendet.



Blidöbygden – Utveckling i Samverkan (BUS)

Därutöver saknas flera komponenter i de kalkyler som redovisats varför de miljövinster som anges inte kan anses verifierade.

BUS önskar därför framföra ett antal synpunkter gällande den information och de kalkyler som Trafikverket redovisat i olika dokument;

- Trafikverkets grundkalkyl visar att alternativet linfärja är något billigare än alternativet frigående färja men kalkylen bygger på att linfärjan ska bemannas med enbart en person. Vi kan inte förstå hur Trafikverket kan motivera detta ur säkerhetssynpunkt där en person ska hantera både färja och trafikanter vid en olycka.
- Trafikverket beskriver själv ett antal negativa effekter bland annat "Enskildas markanspråk" och "Negativ påverkan på landskapsbilden" men gör inga kommentarer om dessa väsentliga effekter och de värderas inte heller i de kalkyler som presenterats.
- Sjöfartsverket har i sitt remissvar framfört ett antal frågor gällande säkerhet där Trafikverket angett ett antal åtgärder för att säkerställa säkerheten men även här saknas kalkyler som visar de extra kostnader detta medför för projektet. Samtliga problem som Sjöfartsverket identifierat i sin skrivelse elimineras vid ett val av frigående färja.
- Trafikverket berör också säkerheten när man föreslår en mindre båt och "rescue sling" för att kunna ta hand om personer i vattnet vid olycka. Vi förstår inte hur detta ska fungera med en mans besättning på färjan. Inte heller här finns kostnaden med i Trafikverkets kalkyler.
- Trafikverket föreslår att nuvarande färjeläge bibehålls som reserv med en förtöjd frigående reservfärja. Kostnaden för detta redovisas inte i Trafikverkets kalkyler.
- Blidösunbsbolaget har i sitt remissvar framfört ett antal synpunkter som sammantaget kraftigt kan komma att påverka den reguljära båttrafiken. Både Region Stockholm och Norrtälje Kommun har i sina planer betonat betydelsen av en väl fungerande båttrafik då detta direkt stödjer besöksnäringen. Kommunen har därför uppdaterat sin Bryggplan för att över tid säkerställa att den reguljära båttrafiken ges bästa förutsättningar att växa. Detta innebär bland annat att vi kan räkna med att fler rederier kommer att använda befintliga bryggor och att antalet angöringar kommer att öka och då uppkommer en konflikt med färjans turlista.
- Sammantaget har kritiken mot linfärjeprojektet ytterligare stärkts efter genomläsning och analys av det dokument (TRV 2025/61 396 Linfärja Blidöleden) och vi utgår från att Trafikverket nu prestigelöst lägger ner planerna på linfärja i Blidöleden till förmån för modern, miljövänlig och transport- och beredskapsvänlig teknik – alltså en frigående laddhybridfärja.

Med vänliga hälsningar

Blidöbygden Utveckling i Samverkan

Fred Rosenthal

Blidöbygden – Utveckling i Samverkan

Organisationsnummer:

Bankgiro:

Internet:

c/o Fred Rosenthal
Blidövägen 24-26
760 17 BLIDÖ

802445-3741

400-3448

www.blidobygden.se
info@blidobygden.se