



Skärgårdens Trafikantförening

2020.06.24

Öppet brev till Trafiknämnden, Region Stockholm

Sjötrafikutredningen - bil eller båt till skärgården?

Region Stockholms trafikförvaltning har nyligen sänt ut den så kallade Sjötrafikutredningen på remiss. Den beskriver två alternativa utformningar av den framtida skärgårdstrafiken. Valet av alternativ kommer på ett avgörande vis påverka tillgänglighet och villkoren för skärgårdens kommande utveckling. Vi finner detta oroande eftersom utredningen som vi ser det har avgörande brister och grundas på otillräckliga underlag.

Utredningen är tydligt vinklad till att förorda det ena alternativet, som man därtill konstaterar sig beredd att få kritik för. Det är anmärkningsvärt särskilt som det förordade alternativet innebär ett radikalt förändrat trafikmönster som regionen så sent som för sju år sedan förkastade. Det finns förvisso förbättringar att göra i nuvarande trafikering, men det är knappast skäl att kasta hela det befintliga linjenätet över ända. Vi efterlyser ett tredje balanserat alternativ inriktat på att förbättra brister men samtidigt ta tillvara goda delar av nuvarande system.

En märklig detalj med utredningen är dess oklara status. Den är en konsultprodukt utsänd på remiss från regionens trafikförvaltning till bland andra vår organisation. Samtidigt har vi erfart att flera politiska partigrupper i regionen varit helt ovetande om detta remissärende.

Utredningen präglas av snävt synsätt där sjötrafiken i hela skärgården stryks över en kam och stöps om efter bussmodell. Men förutsättningarna skiljer sig mycket mellan skärgårdens olika delar – norra skärgården, mellanskärgården och södra skärgården. Snabba pendellinjer mellan öarna och fastlandsbryggor för arbetspendlare och skolbarn är viktiga i hela skärgården. Denna så kallade bastrafik finns redan och kan på sina håll behöva förbättras. Men därutöver finns - och behövs - långlinjer. Särskilt i mellanskärgården fyller de flera viktiga funktioner. Även till norra skärgården är långlinjerna från Strömkajen uppskattade inte minst för sommargäster och turister. Med utredningens huvudalternativ skulle långlinjerna i stort sett skrotas. Det vore en olycka för skärgården.

Som stöd för sitt förslag åberopar utredningen en brukarundersökning man gjort bland mantalsskrivna på öarna. Den kan knappast anses representativ. Svarsfrekvensen är endast cirka 50 procent. Enkätfrågorna kan upplevas som vinklade. Många svarar att man gärna vill ha tätare båtförbindelser och utökat trafikdygn - vem vill inte ha det? Detta erbjuds i det förordade alternativet som enbart innehåller korta båtlinjer kombinerade med fortsatt bussresa. Men flertalet av de svarande uppger samtidigt att de fortsätter i egen bil när de stigit iland. Därtill nyttjar många fastboende på öarna egen båt. Kan man dra några slutsatser alls av en sådan enkätundersökning? För att verkligen

ta tillvara önskemål och synpunkter från trafikanterna behövs en dialog värd namnet med möjlighet att ställa frågor och förklara. Då är en enkät med färdiga frågor otillräcklig.

De bofasta utgör enligt utredningen endast 10-15 procent av sjötrafikanterna. Varför har inte enkäten även riktats till den ökande mängden deltidboende? De är en allt viktigare del av skärgårdshandlarnas kunder och för utvecklingen av skärgårdens näringsliv. Inte heller de viktiga godstransporterna till skärgårdsföretagen berörs som de borde. En tredje kategori resande som inte heller tillfrågats är sommargästerna. Enligt utredningens huvudalternativ förväntas de trängas ombord på bussar med sitt skrymmande bagage, som sedan får kånkas över till båten. Många av dem kommer antagligen föredra att ta bilen till fastlandsbryggan, den så kallade replipunkten. Det skulle orsaka ökad biltrafik, något som utredningen säger sig vilja minska, och framför allt mer trängsel och oreda vid replipunkterna. Det skulle även drabba öborna.

Länets skärgårdskommuner har under senare år samarbetat för att stärka skärgården som besöksmål. Vi tror inte på utredningens slutsats att bussfärd ut till en replipunkt inte skulle innebära en avsevärd försämring för skärgårdens besöksnäring. I utredningen sägs att man tillfrågat näringsidkare men inga resultat av detta redovisas.

Utredningen har helt enkelt tappat bort att båtresan är en viktig del av skärgårdsbesöket. Skärgårdsupplevelsen börjar för många när man går ombord vid Strömkajen. Det förordade alternativet skulle innebära att denna trafik nästan helt skulle upphöra. Skärgården skulle avskärmas från Stockholm, tvärt emot landstingets mål sedan tidigare att skärgårdstrafiken ska öppna skärgården. Ett uppskattat och viktigt inslag i Stockholms som sjöfartsstad skulle försvinna. Enbart sommartrafik med de historiska fartygen skulle bli kvar. Denna föreslagna utarmning är anmärkningsvärd inte minst med tanke på att regionen sedan ett drygt år givits ansvar för regionens utveckling och inte längre enbart ska sköta kollektivtrafiken. Detta breddade ansvar hos regionen återspeglas knappast i utredningen.

Vi står inför ett kritiskt val. Det alternativ för den framtida skärgårdstrafiken som väljs kommer att avgöra vilka fartygstyper som ska införskaffas när en stor del av skärgårdsflottan inom kort behöver förnyas. Detta kommer att låsa trafikstrukturen för lång tid framöver. Vi anser att den utsända utredningen uppvisar sådana brister att den behöver kompletteras med en bredare analys och bättre underlag för att kunna ligga till grund för ett så viktigt ställningstagande rörande skärgårdens och hela Stockholmsregionens attraktivitet och utveckling.

Lars Nyberg
Ordförande Skärgårdens Trafikantförening

cc: partigrupperna Region Stockholm
Trafikförvaltningen Region Stockholm
SIKO
tidningen Skärgården
Nacka Värmdöposten
Mitt i tidningarna