



Skärgårdens Trafikantförening

Stockholm 25 september 2020

TN 2019-0440

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling, Planering
105 73 Stockholm
registrator.tf@sll.se

Svar på remiss för Sjötrafikutredningen del 1

Region Stockholm har den 4 maj 2020 sänt ut Sjötrafikutredningen del 1. på remiss. Skärgårdens trafikantförening överlämnar härmed sina synpunkter på utredningen. Föreningen har valt att inrikta sitt yttrande på övergripande och principiella synpunkter och begränsar i detta skede sina synpunkter på detaljfrågor såsom linjenät och turlistor.

Sammanfattning

- Utredningen ställer två alternativa trafiklösningar mot varandra, alternativ 1. som innebär en i stort sett oförändrad trafikstruktur, och alternativ 2. med en totalt förändrad struktur med i stort sett slopad direkttrafik från Stockholm. Föreningen efterlyser ett balanserat alternativ som tar fasta på och utvecklar bra delar i nuvarande trafikstruktur och förbättrar där så är motiverat. Skärgården är inte homogen, förutsättningarna skiljer sig påtagligt mellan norra, mellersta och södra delarna.
- Den enkät som åberopas som grund för utredningen får i sammanhanget anses utan värde. En svarsfrekvens på endast 46% av mantalsskrivna över 18 år på kärnöar är knappast representativt för alla som vistas och reser i skärgården. De tillfrågade utgör endast cirka 12% av passagerarna i skärgårdstrafiken. Även synpunkter från deltidsoende, sommargäster, ungdomar och besökare, samt företagare inte minst inom besöksnäring, behöver undersökas och vägas in för ett samråd värt namnet för en framtidsfråga av så stor betydelse för skärgården.
- Det förordade alternativ 2. kräver för att fungera som tänkt stora satsningar på infrastruktur vid replipunkter och på anslutande vägnät. Alternativets förutsättning att resan från replipunkten fortsätter med buss är inte trovärdig. Redan i enkäten framgår att många svarande fortsätter i egen bil. Längre restid, bussbyten, skärgårdsresenärers ofta omfattande

bagage och en allmänt sämre reskomfort gör att sannolikt många som har möjlighet kommer att välja bilen för resan på land. Följden kommer att bli ökad miljöbelastning och mer trafik på redan överbelastade vägar, saker som regionen har ambitionen att motverka.

- Sjöresan mellan Stockholm och skärgården är en viktig del av skärgårdsupplevelsen för turister och besökande. Det är även en angelägen möjlighet för dem som mer regelbundet vistas i skärgården och ofta medför skrymmande bagage. Föreningen delar inte utredningens bedömning att alternativ 2. med bussresa till replipunkt inte medför en väsentlig försämring för skärgårdens besöksnäring. Skärgårdsbåtarna vid Strömkajen utgör därtill ett uppskattat och viktigt inslag i Stockholms karaktär av sjöstad. Alternativ 2. innebär att regionen vänder skärgården ryggen.
- Waxholmsbolaget är ett starkt och positivt laddat varumärke förknippat med Stockholms skärgård. Regionens skärgårdstrafik bör även fortsättningsvis ske under WÅAB:s flagg. Däremot bör WÅAB:s och SL's biljettsystem kunna gälla parallellt.
- Trafiken mellan replipunkterna och kärnöarna bör ske enligt en basturlista, så långt möjligt oförändrad över året, och som kan utökas under perioder när behovet finns. Kvällstrafiken bör utökas där så är motiverat. Föreningen motsätter sig inte förslaget i alternativ 2. avseende utökat antal turer.
- Det andra steget i Sjötrafikutredningen bör baseras på en oberoende utredning om den framtida skärgårdsflottan. Denna utredning bör analysera både nyanskaffning och uppgradering av befintligt tonnage, flexibilitet i flottans nyttjande för olika linjestrukturer och årstider, teknikdriven upphandling för bland annat minskad miljöbelastning, förbättrad tillgänglighet och resekvalitet, samt ekonomiska konsekvenser för skärgårdens näringsliv avseende bland annat gods och långsiktigt fungerande marknadsförutsättningar för framtida upphandlingar.

Trafiken i skärgården

Det av utredningen förordade alternativ 2. skulle innebära en genomgripande förändring av skärgårdens trafikstruktur som med nuvarande förhållanden inte har förutsättningar att fungera såsom tänkt. Med utökad betydelse för replipunkterna skulle deras utrustning och standard behöva utvecklas väsentligt med exempelvis bättre väntsalrar, tillgång till toalett och bättre informationssystem. Utökade parkeringar och möjlighet till elladdning för både bilar och båtar kan medföra behov av utökad elkapacitet. Till replipunkternas brister hör också på många håll ett undermåligt vägnät till dessa. En större omläggning av båttrafiken till ett replipunktsbaserat utbud, kommer med all sannolikhet att medföra en ökning av biltrafiken. Många resenärer kommer sannolikt att välja bil till replipunkten. Det är bekvämare och medger transport av bagage på ett sätt som kollektiva färdmedel på land inte gör. Bussanslutningar uppfattas inte som ett attraktivt alternativ, särskilt inte om det inbegriper bussbyten. Det framgår även av enkäten som åberopas i

utredningen. Alternativ 2. skulle också medföra betydande inskränkningar i flexibiliteten i systemet och för trafikanternas vägval.

Många är de skärgårdsutredningar som alltsedan 1938 har förordat en övergång från trafik med centrala Stockholm som en utgångspunkt, till ett system med replipunkter och passbåtar. Några gånger har också en sådan förändring kommit till stånd i trafiken, i mellersta skärgården under en längre eller kortare tid. Erfarenheten säger oss att sådant system har havererat tämligen omgående då brister i ett sådant koncept blir alltför uppenbara.

Direkttrafiken mellan skärgården och centrala Stockholm erbjuder en flexibilitet att välja den resväg som passar de enskilda resenärerna bäst. Utöver Strömkajen, med nära anslutning till T-bana, finns möjlighet att resa från eller till framförallt Nacka strand, Gåshaga, Hasseludden, Vaxholm utöver replipunkter som Boda och Sollenkroka, samtidigt som fartyget trafikerar öar utefter vägen.

Det går att utläsa ur skärgårdstrafikens passagerarstatistik, som Trafikantföreningen har tagit del av, att en betydande del av resenärerna på trader i mellanskärgården inte företrädesvis väljer kortast möjliga båtresa mellan närmaste replipunkt och målet för resan i skärgården. Båtresan anses vara färdmedlet att föredra. Där finns bra möjligheter att arbeta under resan och ta med skrymmande bagage och cykel, något som en bussresa inte medger.

Möjligheten att kunna erbjuda båtresa från och till centrala Stockholm är av stor vikt för besöksnäringen i skärgården. Utredningen bortser från att själva båtresan är en viktig del av skärgårdsupplevelsen. Trafikantföreningen delar inte utredningens bedömning att alternativ 2 inte påtagligt skulle försämra besöksnäringens förutsättningar utan bedömer tvärtom att det skulle innebära väsentligt försämrade villkor för skärgårdens besöksnäring. Regionen skulle vända skärgården ryggen.

En trafik som i stor utsträckning utgår från centrala Stockholm är viktig framför allt för mellersta skärgården. I den södra och norra skärgården skedde en omställning från företrädesvis Stockholmsbaserad trafik till närbelägna fastlandsbryggor, kortare trader och anslutande kollektivtrafik åren efter andra världskrigets slut. Det är dock angeläget att vidmakthålla och vid behov utöka trafiken på traderna Stockholm-Utö samt Stockholm-Blidösundet-Rödlöga/Arholma, trader som har stor betydelse för deltids- och fritidsboende i dessa delar.

Stockholms län växer, livsmönster och näringsliv förändras, något som också kan förväntas drivas på av pandemin. Region Stockholm behöver återkommande utvärdera exempelvis att utveckla tvärtrafik i skärgården, att förbinda olika trader och områden liksom att knyta andra fastlandsområden till skärgårdstrafiken än dem som trafiken för närvarande baseras kring. Detta kan gälla såväl replipunkter och andra bryggor som orter och bostadsområden.

Nord-Sydlinjen tillkom år 2015 för att binda ihop olika trader och skärgårdsområden. Utredningens alternativ 2. innebär att direkttrafiken från Stockholm, som trafikerar och knyter ihop många olika skärgårdsområden med en och samma båt, slås sönder och delas upp på ett flertal

olika linjer med olika utgångspunkter. Det går stick i stäv med tanken bakom Nord-Sydlinjen och skulle kraftigt försvåra resor mellan olika skärgårdssområden, från Arholma i norr till Nynäshamn i söder.

Taxor i skärgårdstrafiken

Skärgårdens trafikantförening anser att kollektivtrafiken i regionen bör bedrivas med ett enhetligt biljettsystem som innefattar även skärgårdstrafiken. De ändringar som skett under senare tid såsom att periodkort gäller i lågsäsong, införande av Accesskort samt möjlighet att resa med reskassa är betydelsefulla steg i rätt riktning. Sensommaren 2020 har emellertid situationen i mellanskärgården blivit oacceptabelt rörig, genom att på linje 83 endast SL-taxa gäller och inga av Waxholmsbolagets biljettsystem; kontantbiljett, periodkort eller Ö-kort. Linje 83 trafikerar öar med fastboende liksom Waxholmsbolagets turer på samma sträcka, vilka efter Vaxholm fortsätter ut i skärgården inom ramen för Waxholmsbolagets trafik. Detta krångel är särskilt anmärkningsvärt i ljuset av att regionerna i Mälardalen arbetar för förenklade taxestystem för resor över regiongränser, samtidigt som Region Stockholm på linje 83 tillämpar olika taxor till och med på samma båt och samma turer. Trafikantföreningen föreslår att det taxestystem med giltighet för SL:s periodkort, som nu gäller under lågsäsong, blir permanent hela året på samtliga Waxholmsbolagets linjer. På så sätt blir det enkelt och överskådligt för trafikanten. Om Waxholmsbolagets taxa fortsatt gäller för kontantbiljetter uppstår ingen snedvridning av konkurrensen med fristående intressenter.

Skärgårdsbåtar för 2020-talet

Erfarenheten visar att nya fartyg för skärgårdstrafiken måste projekteras för flexibilitet. Ett gott exempel är de isgående fartygen som är anpassade för både gods, kylvaror och passagerare. Genom teknikdriven upphandling kan regionen medverka till att utveckla nya och framsynta miljölösningar på samma vis som skett inom kollektivtrafiken på land. Andra aspekter som behöver uppmärksammas är bra tillgänglighet för alla kategorier av trafikanter och bra resekomfort, inte minst med hänsyn till det ökade intresset bland hel- och deltidboende skärgårdsbor att nyttja båtresan som distansarbetsplats.

I och med introduktionen av pendelbåtar har tillförts en ny kategori fartyg i regionens linjetrafik. Skärgårdsbåtar är något annat, en skärgårdsbåt är inte ett pendeltåg. Av tradition och erfarenhet har Waxholmsbolaget lagt stor möda vid att skapa en tilltalande interiör och varje fartyg har en egen personlig profil. Resenärer knyter an till ett fartyg, passageraren vet vad båten man färdas med heter. Sådan karaktär går att åstadkomma samtidigt som fartygen skall erbjuda full tillgänglighet. Att fartygen skall vara trevligt och komfortabelt inredda bidrar starkt till en positiv upplevelse av skärgården för såväl sällanresenärer som mera trogna och ofta återkommande passagerare, främst hel- och deltidboende men det bidrar också att skapa en trivsamt miljö för fartygens besättningar, som tillbringar långa arbetsdagar och vanligen upptill en vecka ombord och då också bor på fartyget.

Många av de fartyg som nu används av entreprenörer i den reguljära WÅAB-trafiken levererades under 1960-talet. De gör fortfarande god tjänst i skärgårdstrafik och visar att skärgårdsbåtar, med bra underhåll och livstidsförlängningar samt maskinbyten, har en mycket lång livslängd.

Att projektera och bygga nya fartyg medför betydande kostnader. Region Stockholm har i sin långtidsbudget för 2020-talet planerat för nya fartyg vilket är vällovt och behövligt och också ett skäl till att utredningen av skärgårdstrafiken genomfördes. Pågående pandemi kommer troligtvis påverka regionens inkomster under lång tid framöver och det finns anledning att vara förberedd på en vikande konjunktur och därav försvagat skatteunderlag. Detta torde sannolikt påverka möjligheten till fartygsinvesteringar negativt. Ytterligare livstidsförlängningar av fartyg som enligt Trafikförvaltningens utredning egentligen står i tur att utangeras, kan mycket väl bli aktuella. Planeringen av framtidens skärgårdstrafik bör därför vara öppen för att rederiets flotta år 2030 till betydande del kan komma att vara identisk med nuvarande.

Sjötrafikutredningens andra steg, som avser förnyelsen av tonnaget, behöver föregås av en oberoende utredning som analyserar och jämför nyanskaffning och uppgradering av befintligt tonnage samt flexibilitet i flottans nyttjande för olika linjestrukturer och årstider. Regionen bör nyttja möjligheten till både bättre trafiklösningar och sidoeffekter för näringslivet genom att nyanskaffning av tonnage sker genom teknikdriven upphandling för bland annat minskad miljöbelastning, förbättrad tillgänglighet och resekvalitet. Vidare behöver de ekonomiska konsekvenserna för skärgårdens näringsliv avseende bland annat godshantering analyseras.

En viktig långsiktig ekonomisk aspekt är att förnyelse av tonnaget sker på sådant vis att fungerande marknadsförutsättningar för framtida upphandlingar tillgodoses, detta med hänsyn till aktuella företagsförvärv med risk för monopoleffekter som kan sätta marknadsmekanismerna ur spel. Detta har även betydelse för lokal rederinäring och anknuten sysselsättning i skärgården.

Waxholmsbolaget

Waxholmsbolaget är ett av skärgårdens och rentav landets starkaste och mest positivt laddade varumärken. Dess betydelse för skärgården, närmast synonymt med Stockholms skärgård, kan inte överskattas. Det blågula emblemet med ett svart W är sedan 1910-talet en symbol för sommar, sol och skärgård, ett enkelt och tidlöst märke med stort kulturhistoriskt värde. Region Stockholm har anledning att värna, vårda och framhålla detta varumärke och emblem. All båttrafik i skärgården under Region Stockholms ansvar bör bedrivas under Waxholmsbolagets namn. All trafik öster om Halvkaessundet är skärgårdstrafik, även om det till viss del kan ha en pendelbåtsprofil som i Waxholmsområdet, och bör därför utföras inom ramen för Waxholmsbolagets trafikansvar.

Fristående rederier och kommersiell trafik

Med anledning av framförda synpunkter i media att privata fristående rederier skulle kunna ombesörja skärgårdstrafik utöver bastrafik replipunkt-kärnöar vill föreningen påpeka att sådan trafik ej kommer att kunna täcka behovet för hela skärgården. Kommersiell trafik bär sig bara på enstaka trader, till enskilda öar och främst under högsäsong. Skärgårdens trafikantförening vill i sammanhanget dock kraftfullt betona kommersiella rederiers betydelse för skärgårdstrafiken. De

har under årens lopp bidragit till att båttrafiken har utvecklats i positiv riktning, har den största betydelse för skärgården som besöksmål och utgör ett angeläget komplement till Region Stockholms skärgårdstrafik. Det vilar på regionens ansvar att fristående trafik ges möjlighet att utvecklas och ej begränsas.

Waxholmsbolaget har vid ett flertal tillfällen haft samarbeten med privata rederier, till gagn för trafiken. Som exempel kan nämnas samarbete med Utö Rederi AB under en lång följd av år, innan rederiet genom upphandling blev entreprenör. Ett annat föredömligt samarbete skedde åren 2000-2015 med Strömme Kanalbolaget och deras Cinderellabåtar. Avtalet om detta trafiksamarbete med Cinderellabåtarna erbjöd både snabbare resor och större utbud till ett tjugotal viktiga bryggor inom dåvarande landstingets trafiknät. Det visade också att direkttrafik med snabba båtar från Stockholm kan bedrivas med samma restid som buss med omstigning till båt vid replipunkt.

Sådana samarbeten kan avlasta Waxholmsbolagets turer som ofta även betjänar talrika mindre bryggor, något som sällan tilltalar enskilda trafikinitiativ. Att låta enskilda rederier till stor del överta den direkta trafiken från Stockholm skulle därför riskera att innebära ett betydligt sämre turutbud för flertalet av de omkring 150 bryggor som idag till stor del försörjs av Waxholmsbolagets linjenät från Stockholm/Nacka/Lidingö/Vaxholm.

Kategorier resenärer

Utredningar av förutsättningar i skärgården och dess kollektiva båttrafik har erfarenhetsvis haft en olycklig tendens att ställa olika grupper mot varandra, något som accentueras av snäva definitioner av kategorier passagerare som egentligen inte är så lätta att definiera. Liksom all annan kollektivtrafik är även den i skärgården en kompromiss mellan olika transportbehov men bör ha ett särskilt fokus på den heltidsboende befolkningen. Covid19-pandemin har accentuerat utvecklingen att allt fler deltidsbor i skärgården. Man arbetar också längre tid hemifrån. Detta ger nya resmönster som ställer nya krav på planeringen av kollektivtrafiken i skärgården.

Effektiva förbindelser mellan kärnöar och replipunkter är viktiga för skolbarn, arbetspendlare, hantverkare och andra, ofta för vidare resa till närmaste centralort. Samtidigt har föreningen erfarit att skärgårdsbornas faktiska centralort för många ärenden är Stockholm, varvid direktförbindelsen till Strömkajen efterfrågas.

Förbättringar av skärgårdstrafiken

Skärgårdens trafikantförening är medveten om och påtalar återkommande brister i skärgårdstrafiken som bör åtgärdas. Samtidigt är det angeläget att slå vakt om och utveckla väl fungerande delar. Föreningen vänder sig mot utredningens stelbenta förhållningssätt med två radikalt olika lösningar och försöket att forma fartygstrafiken med busstrafiken som mall. Vi efterlyser en balanserad lösning som tar tillvara och utvecklar bra delar av trafikstrukturen och förbättrar brister.

Skärgårdstrafiken kan inte lösas en gång för alla. Stockholmsregionen växer, näringsliv och livsmönster förändras, inte minst som en effekt av pandemin. Skärgårdstrafiken måste få utvecklas

och växa organiskt. Ett exempel kan var behov av nya tvärförbindelser. En viktig del i trafikinfrastrukturen är bryggornas standard och replipunkternas utrustning, något som berörs mycket lite i utredningen. En annan viktig funktion för en effektiv trafikstruktur är trafikinformation. En metod för att effektivisera trafikarbetet och förbättra utbudet som föreningen förordar är anropsstyrd trafik.

Länets skärgård är ett område med mycket speciella förutsättningar, i flera avseenden en glesbygd men belägen i närheten av landets största och mest expansiva storstadsregion. För den övergripande målsättningen att vårda och utveckla en levande skärgård som en unik tillgång både för dess invånare, regionen och besökare är skärgårdsbåtarna och deras trafik en central faktor.

För Skärgårdens trafikantförening

Lars Nyberg
Ordförande

Nils Cronholm
Sammankallande trafikkommittén

Skärgårdens trafikantförening

org.nr. 802004-6952

Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm. Telefon 08-662 89 02
e-post: skargardstrafikanten@tele2.se Internet: www.skargardstrafikanten.se