



Till
Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm
registrator.tf@sll.se

Skärgårdens trafikantförenings yttrande över Sjötrafikutredning del 1, remissversion 2 TN 2019-2440

Region Stockholms trafikförvaltning har sänt ut ett bearbetat förslag av Sjötrafikutredning på remiss under försommaren 2021. Skärgårdens trafikantförening vill härmed avge sina synpunkter på denna version av utredningen.

Sammanfattning

- Skärgårdens trafikantförening konstaterar att utredningen i stort frångått sitt tidigare utredningsförslag att ställa två alternativa trafikupplägg mot varandra utan försöker istället hitta ett mer balanserat förslag. Utredningsförslaget präglas dock av vaga formuleringar och innehåller vissa tills synes motstridiga besked. Utredningens saknar erforderlig analys av frågeställningar och avvägningar, liksom av konkreta beskrivningar av den skärgårdstrafik som kan bli resultatet. Skärgårdens trafikantförening finner det därför svårt att ta ställning till stora delar av remissversion 2 av Sjötrafikutredningen.
- En viktig fråga som inte framgår är hur mycket utredningen avser att trafiken skall förändras främst under vår och höst. Utredningen klargör inte hur hög- låg- resp mellansäsonger definieras. Det är viktigt att man inte bara har två alternativa trafikutbud (hög/låg-säsong) utan behåller en stor flexibilitet under mellansäsongerna både avseende tonnage, tidsperiod och långlinjerna från Strömkajen. En basturlista oförändrad över året bör etableras, ett viktigt krav som delas med SIKO. De förändrade resmönster som förstärkts under pandemin berörs knapphändigt liksom hur ny teknik kan nyttjas och ökade miljökrav behöver hanteras för en hållbar utveckling av en levande skärgård.
- Det behöver skapas en tydlighet mellan vad som är skärgårdstrafik under Waxholmsbolagets varumärke och vad som är pendelbåtstrafik under SL:s varumärke. Som en följd av detta behöver principerna för taxesystemen ses över.

En hållbar skärgårdstrafik

Effektiva kommunikationer är en nyckelfråga inför framtiden för en levande skärgård med fast befolkning och ett livskraftigt näringsliv. Pandemin har medfört djupgående förändringar i människors attityder och livsmönster.

Många har nyttjat modern teknik för att distansarbete längre perioder i sina hus i skärgården. Det har skapat nya resebehov och haft en viktig positiv effekt genom att stärka underlaget för service i skärgården under icke-sommarsäsong. Det är ännu för tidigt att konstatera i vad mån dessa mönster kommer att bestå när pandemins akuta fas är över, men det är inte osannolikt att fler med hjälp av ny teknik kommer att befolka skärgården även under annan tid än sommaren för att dra fördel av attraktiv boendemiljö. Detta kan tänkas resultera i inte bara ökat resebehov utan även andra resmönster. Detta förstärker den tendens som varit märkbar redan tidigare att en allt större del av dem som vistas i skärgården är deltidboende som tillbringar en längre del av året, eller av veckans dagar, i skärgården jämfört med tidigare då vistelsen, utöver sommartid, var koncentrerad till veckoslut under vår och höst.

Liksom i tidigare remissyttranden konstaterar Skärgårdens trafikantförening att det alltid är olyckligt att ställa olika resenärsgupper mot varandra. Enligt utredningen förväntas deltidboende resa som heltidsboende i skärgården, alltså i första hand utnyttja bastrafiken till replipunkterna. Skärgårdens trafikantförening menar att deltidboendes resmönster kan tänkas avvika såtillvida att man vid resor till arbetet eller andra ärenden i många fall har en målpunkt i regioncentrum och föredrar en obruten sjöresa. Den kanske tar lite längre tid men där man kan arbeta effektivt jämfört med bussresa med byten. Detta förringar naturligtvis inte det angelägna av en effektiv bastrafik till replipunkter, som möjliggör arbetspendling över dagen, resor på sena kvällar och anslutning till långtidsparkering.

En angelägen förbättring som föreslås, och som Trafikantföreningen sedan länge förespråkat, är anropsstyrd trafik. Detta borde prövas för turer i lågtrafik från och till replipunkter och andra fastlandsbryggor, liksom anlop vid på traden avsidens belägna bryggor. En generell svårighet som vidlåter skärgårdstrafiken är att genomföra en trafik med stora säsongvariationer av efterfrågan med samma tonnage. Många turer under lågsäsong sker med relativt stora fartyg och få passagerare. Kraven att hushålla med såväl kostnader som miljö kommer knappast att lätta framöver. Lösningen att möta resebehoven får mindre sökas i utökad trafik än i rätt kommunikationer väl anpassad efter behoven och smartare teknik. Här kan olika former av anropsstyrd trafik liksom effektivare trafikantinformation, nya fartygstyper och förändrade organisationsformer komma till nytta. Avsaknad av mer utvecklad analys av sådana aspekter är vid sidan bristen på konkreta förslag besvärande brister i utredningen.

Långlinjer

Långlinjerna till skärgården med fartyg från centrala Stockholm (Strömkajen) via bl.a. Nacka, Värmdö och Vaxholm fyller inte bara en viktig funktion under högsäsongen (sommarturlistan) utan även under övrig tid av året. Waxholmsbolagets sommarsäsong varar för närvarande endast cirka åtta veckor. En förlängning är angelägen för att stärka den ekonomiska basen för besöksnäringen.

Såsom framgått av remissvaren på föregående remissomgång av utredningen har många såväl fastboende, deltidboende som fritidsboende uttryckt ett stort behov av långlinjer. Detta gäller i första hand mellanskärgården men även från norra och södra skärgårdarna.

Såsom framgått är långlinjerna avgörande för besöksnäringen, där är långa och trånga bussresor inget alternativ. Vad utredningen liksom tidigare verkar bortse ifrån är värdet av själva båtresan, inte bara såsom ostörd distansarbetsplats utan inte minst som upplevelse framför allt så för turister och besökare. Andra fördelar är möjligheten att försäkra sig om en plats genom bokning och möjlighet att resa med stort bagage utan byten. Besöksnäringen, samt deltidboende som tillbringar en allt längre säsong i skärgården, ställer speciella krav på att trafiken skall erbjuda service, flexibilitet och bekvämlighet.

En besvärande svaghet i utredningen vad gäller resor via replipunkter är avsaknad av helhetsperspektiv på resan från start till målpunkt. Utredningen har valt att inte behandla de systemeffekter på land som en effektiv resa är beroende av.

Flertalet replipunkter, samt även vägnätet till dessa, håller en förhållandevis låg standard. Betydande insatser och investeringar krävs för att uppgradera replipunkter och anslutande infrastruktur. I detta är flera huvudmän delaktiga; kommuner, region och statliga verk. Ansvarsfördelningen är inte alltid glasklar. Till detta kommer ofta problematik kring markägarförhållanden.

Långlinjerna med kapacitetsstarka fartyg från centrala Stockholm liksom bl.a. Nacka, Värmdö och Vaxholm avlastar landtrafiken till enskilda replipunkter samt underlättar för resenärer utan bil att transportera skrymmande bagage, cyklar och barnvagnar. Långlinjerna ger därtill trafik till bryggor på fastland samt till öar med hel- och deltidboende befolkning på vägen mellan Stockholm och replipunkter såsom Boda och Sollenkroka, och fungerar därvid också som bastrafik. Förslaget med snabbturer på långlinjerna är intressant och bör utredas vidare. Inte heller här klargör utredningen vilka konsekvenser detta kan få för övrig skärgårdstrafik. Trafiken på långlinjerna är ett mer pålitligt alternativ när besvärliga väderförhållanden ställer till problem för bussförbindelser och svaga vägnät. För perioder med istäcke behövs anpassad trafikering.

Waxholmsbolagets varumärke

Waxholmsbolaget är ett av Sveriges starkaste varumärken. Skärgårdens trafikantförening anser såsom tidigare framhållits att regionens sjötrafik i skärgården skall ske under Waxholmsbolagets varumärke och flagg. Pendelbåtstrafiken under SL:s varumärke går i regionens centrala delar och avlastar/ förbinder befintlig buss och spårvägstrafik. All sjötrafik inklusive pendelbåtstrafik öster om Blockhusudden och väster om Stora Essingen är i själva verket att betrakta som skärgårdstrafik eftersom den anlöper öar med hel- och deltidboende med samma behov som i resten av skärgården. Trafikantföreningen vill därför framhålla vikten av att tydliggöra roller och gränsdragning för pendelbåtstrafiken respektive skärgårdstrafiken.

Betydelsen av denna distinktion blir särskilt tydlig avseende pendelbåtlinjerna i skärgården, linje 83 Stockholm–Vaxholm–Rindö och kommande linje 84 Stockholm–Värmdö. Utöver att vara förbindelser till öar med hel- och deltidboende upprätthåller de även, genom anslutande passbåtar, trafik till andra öar i trafikområdet samt till övriga mellanskärgården. Att på detta vis trafikera skärgården med olika varumärken och taxor är olämpligt. Dessa pendelbåtlinjer bör gå under Waxholmsbolagets flagg.

Enligt ovan har frågan även bäring på taxestrukturen, något som utredningen väsentligen lämnat därhän och som rimligen kräver en fördjupad utredning.

Skärgårdens trafikantförening anser att kollektivtrafiken i regionen bör bedrivas enligt principen ett enhetligt taxesystem innefattande 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 bra steg i rätt riktning. För att utveckla taxesystemet ytterligare behöver följande aspekter hanteras:

- Vården av Waxholmsbolagets starka varumärke
- Relation och gränsdragning mellan pendelbåtstrafik och skärgårdstrafiken
- Privata intressenter och rederier

Ett förslag för ett mer enhetligt taxesystem för skärgårdstrafiken, som även tar tillvara ovanstående aspekter, skulle kunna vara:

- Waxholmsbolaget behåller eget taxesystem skilt från SL-taxan. Det skapar flexibilitet för de separata lösningar som kan behövas i skärgårdstrafiken.
- Waxholmsbolagets periodkort skall även gälla för övrig SL-trafiken i regionen och följa prisutvecklingen motsvarande SL:s periodkort med ett tillägg i pris.
- SL:s periodkort omfattar som idag landburen kollektiv väg- och spårtrafik samt pendelbåtstrafik.

Nord-Syd linjen

Nord-Syd linjen binder under högsäsongstrafiken samman inte bara olika delar av skärgården utan är också en förbindelse mellan de olika långlinjernas slutbryggor ute i skärgården. Linjen har hittills utnyttjas företrädesvis av turister och besökande. Delar av sträckningen har potential att i högre utsträckning användas även av boende i skärgården samt för varutransporter och då även under mellansäsongen. Regionen bör därför överväga att upprätthålla trafik på delar av Nord-Syd linjen även under för- och eftersäsong.

Trafiken och tonnage

Skärgårdstrafiken behöver en blandning av kapacitetsstarkt tonnage, jämförbart med nuvarande fartyg i Waxholmsbolagets flotta, främst för högsäsong, långlinjer samt vid veckoslut, samt fartyg med mindre kapacitet i närtrafik för sträckor mellan fastlandsbryggor och kärnöar. Skärgårdens trafikantförening anser det angeläget att Region Stockholm äger de mer kapacitetsstarka fartygen främst med tanke på höga in investeringskostnader och långa avskrivningstider. Det är investeringar som få privata entreprenörer mäktar med, som tvingar fram att binda upp trafik i långa avtal och som sätter förutsättningarna för en fungerande marknad i konkurrens sätts ur spel med en monopolsituation som följd. Utredningen kommer i nästa skede att fördjupa sig i frågan om framtida skärgårdstonnage. Skärgårdens trafikantförening önskar att även då vara en remissinstans.

Slutsats

Skärgårdstrafiken är en komplex verksamhet med speciella förutsättningar. För att utifrån regionens omfattande och delvis disparata målstruktur sådan den redovisas i utredningen utforma trafiken krävs grannliga avvägningar. I utredningsförslaget redovisas inget sådant och knappast heller konkreta beskrivningar av den trafik som kan bli resultatet. Förutsättningarna saknas därför i stor utsträckning att kunna bidra med konkreta synpunkter i syfte att förbättra utredningens förslag och därmed skärgårdstrafiken.

I övrigt hänvisar Skärgårdens trafikantförening till sitt remissyttrande över den första versionen av Sjötrafikutredningen.

Stockholm den 27 september 2021

Skärgårdens Trafikantförening

Lars Nyberg
Ordförande

Nils Cronholm
sammankallande trafikkommittén

