



YTTRANDE

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

Region Stockholms Trafikförvaltning har utsänt en remissversion av Regionalt trafikförsörjningsprogram för synpunkter. Skärgårdens Trafikantförening har mottagit remissförfrågan och avger härmed sitt yttrande.

Skärgårdens trafikantförening är en ideell förening som bildades 1963 och företräder resenärer i skärgårdstrafiken, hel- och deltidboende såväl som fritidsboende och besökande, likaså resenärer i den växande pendelbåtstrafiken. Föreningen behandlar vidare frågor rörande samband mellan kollektiv landtrafik och sjötrafik..

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 beskriver behovet av kollektivtrafik och långsiktig strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Stockholms län, syftande till en hållbar regional utveckling. Programmet utgår från bedömningen att invånarantalet i Stockholms län år 2050 kommer att uppgå till 3,1 miljoner, vilket skall jämföras med 2,45 miljoner invånare våren 2023. Detta kommer som konstateras att kräva betydande insatser och investeringar särskilt som ambitionen är att öka kollektivtrafikens andel i resandet i regionen.

Skärgårdstrafikens förutsättningar skiljer sig från annan kollektivtrafik

Skärgårdstrafiken och pendelbåtstrafiken är avseende passagerarantal små jämfört med andra kollektivtrafikslag i länet. Sjötrafikens förutsättningar och verksamhet skiljer sig samtidigt i hög grad från övriga trafikslag och behöver därför uppmärksammas särskilt. Därtill behöver förutsättningarna särskiljas mellan skärgårdstrafiken, som är enda kollektiva trafikmedlet till öar utan fast landförbindelse, och den lyckosamt växande pendelbåtstrafiken som utgör ett komplement till övrig kollektivtrafik i regionens centrala delar. Av det följer att resurserna för skärgårdstrafiken utifrån trafikens unika funktion behöver särskiljas från pendelbåtstrafiken i regionens centrala delar.

Skärgården är en unik tillgång för regionen att ta vara på

Länets skärgård är en unik och viktig tillgång för regionens attraktivitet. Skärgårdstrafiken är avgörande för regionens förutsättningar att förvalta detta värde. Landstinget har fastslagit att skärgårdstrafiken har två övergripande uppgifter, dels att betjäna skärgårdens invånare och näringsliv, dels att öppna skärgården för besökare från regionens centrala delar. Befolkningsutvecklingen i skärgården har under längre tid varit negativ och även om trenden möjligen tycks vända finns all anledning att medvetet understödja en sådan positiv utveckling, något som genom senaste tidens omvärldsutveckling även kan ha säkerhetspolitiska motiv.

Hela resan-perspektivet

Den kollektiva sjötrafiken är en avgörande faktor för en positiv utveckling av en levande skärgård i bemärkelsen bofast befolkning och livskraftigt näringsliv. Programmets målsättning att styra arbetspendling till en väl utbyggd kollektivtrafik är central även för skärgården. För den del av sjötrafiken som är en del av en resa som fortsätter med landburen kollektivtrafik är effektiva byten en avgörande men svår faktor. Detta kan gälla såväl standard och funktion på bytespunkten, den så kallade replipunkten, som tidspassning. Det finns inom närmaste framtiden ett mycket stort resursbehov för att rusta upp ett stort antal av skärgårdens trafikbryggor. Många av bryggorna ägs av föreningar med små resurser. Ansvaret för att resursmässigt medverka till att hantera detta delas av flera offentliga och andra aktörer, där regionen är en. Det finns skäl att regionen utifrån sitt trafikeringsansvar tar initiativ till en samverkan mellan berörda aktörer för att långsiktigt trygga finansieringen för att upprätthålla trafikbryggornas funktion. Samma behov av samverkan gäller godtagbar standard på replipunkternas utrustning avseende exempelvis väderskydd och toaletter.

Basturlista trivialt men viktigt krav

När det gäller tidspassning mellan sjö- och landtrafik behöver planeringen styras utifrån ett Hela resan-perspektiv. Planeringen av kollektivtrafiken är en komplex process där med inbördes beroende mellan de kollektiva trafikslagen och där sjötrafiken ofta i slutändan blir lidande. Detta är inte acceptabelt för ett trafikslag som är den enda förbindelsen för öarnas trafikanter, medan resenärer på fastlandet ofta har flera alternativ. En följd av detta är att särskild vikt behöver läggas vid att under hela året bibehålla en konstant basturlista för grundförbindelser, som under högsäsong kompletteras med fler turer. En sådan oföränderlig basturlista är en central och sedan länge efterfrågad förbättring för att bofasta skärgårdsbor ska ha rimliga förutsättningar för arbetspendling och andra regelbundna resor.

Tid är pengar – nya resmönster

Något som särskilt behöver uppmärksammas beträffande resande i skärgården är den tendens till nya livsmönster med deltidboende och distansarbete som inte minst utvecklades i och med pandemin. De deltidboende utgör ett viktigt tillskott till underlaget för lokal service. Många har ett resmönster som skiljer sig betydligt från skärgårdsbor som dagspendlar till arbeten på fastlandet. Deltidboende har ofta resmål i

regioncentrum och vill kunna arbeta effektivt under resan. Det är en allmän tendens i samhället att resenärer alltmer värderar inte bara restidens längd utan även hur restiden kan nyttjas. Inte minst it-utvecklingen har medverkat till ett nytt sätt att värdera kvalitén i restiden. Som exempel väljer många hellre den obrutna resan med tåget till Göteborg än den något snabbare flygresan med många avbrott. Eller i Stockholmssammanhang den något mer tidskrävande pendelbåten i stället för en skakig bussresa. Till detta ska läggas den ökade reskvalitén med sjöresa, viktig inte minst för den alltmer betydelsefulla besöksnäringen, där sjöresan är en viktig del i skärgårdsupplevelsen.

Kollektivtrafik som klarar skrymmande bagage

Ovan sagda pekar på värdet av långlinjerna från regionens centrala delar, ofta undervärderade för det kommunikationsarbete de bidrar med i tilläggen under resan. Dessa linjer bidrar också till att minska belastningen på det underdimensionerade vägnätet ut mot skärgårdens replipunkter. Både bofasta och besökande skärgårdsresenärer har ofta mycket bagage, något som bussarna till skillnad från fartygen inte har kapacitet för. Många tvingas därför välja bilen med igenkorkade vägar och replipunkter som följd. Generellt kan konstateras att det är svårt att minska bilåkande, oavsett bränsle, genom att locka till att åka buss, medan däremot sjötrafik lättare uppfattas som ett attraktivt alternativ.

Cykel till pendelbåten vinnande koncept

I programmet framhålls att omställningen till ett hållbart transportsystem förutsätter att berörda aktörer ge inte bara kollektivtrafik utan även gång- och cykeltrafik bästa möjliga förutsättningar. I detta sammanhang ska särskilt framhållas pendelbåtarnas styrka att kunna ta med cykel, vilket i hög grad ökar räckvidden av bilfritt resande i båda ändar av resan. Det bidrar dessutom till folkhälsan och minskar trängseln på vägnätet.

Hållbara upphandlingar

Den pågående planeringen inför förnyelsen av stora delar av skärgårdstrafikens tonnage behöver ske i ljuset av programmets målsättning för en hållbart växande region. Pågående snabba teknikutveckling gör att det kan finnas anledning att i någon mån skynda långsamt och bygga in flexibilitet i transportkapaciteten. För sjötrafiken tillkommer här isläggning som en komplicerande faktor. En annan speciell dimension för sjötrafiken är att godstransporter till en del integreras med passagerartrafiken, en mycket viktig funktion inte minst för lokal service och näringsliv i skärgården. Ovanstående gör att upphandlingar med särskild inriktning på teknikutveckling, avtalsformer och incitament, avtalstider, tydliga ansvarsförhållanden och regionens egen kompetens inte minst rörande sjöfart kommer att vara av stor betydelse. Investeringar som görs i fartyg måste vara långsiktiga. En ny buss nyttjas kanske under ett tiotal år medan ett nybyggt fartyg kan vara i trafik ännu under seklets sista decennier, kanske efter flera konverteringar.

Brist på sjöfolk och sjöfartskompetens i regionen

Branschens kompetensförsörjning berörs i programmet, men endast avseende yrkesgrupper i kollektivtrafik på väg och på spår. Bristen på yrkesfolk inom sjöfarten kan förväntas vara väl så stor. Stora pensionsavgångar, lång utbildningstid inklusive tid för att ernå behörighet som befäl, otillräcklig återväxt och svårigheter att få behörig däcksbesättning är ett betydande bekymmer i en sjötrafiken redan idag och kan förväntas öka framgent. I detta sammanhang bör även nämnas behovet att stärka regionens egen kompetens inom sjötrafik som under senare tid i oroväckande grad tunnats ut, viktigt såväl för en effektiv verksamhet som för framsynta och resurseffektiva upphandlingar. I detta sammanhang behöver även framhållas behovet att säkerställa erforderlig fysisk infrastruktur för sjöfarten i form av kajer i centrala lägen, depåer i strategiska lägen samt varvskapacitet för underhåll, översyn och reparationer.

Målen relevanta för sjötrafiken

Trafikförsörjningsprogrammet avslutas med en genomgång av målen för verksamheten. Det kan konstateras att dessa mål i allt väsentligt är relevanta och viktiga även för sjötrafiken, såväl skärgårdstrafiken som pendelbåtstrafiken, och inte minst för målet ”Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler reserelationer”. Programmets formuleringar är allmänt hållna och föranleder inga invändningar från föreningens sida.

Skärgårdens Trafikantförening

Lars Nyberg
ordförande

Nils Cronholm
sammankallande trafikkommittén