

Försämringar väntar skärgårdstrafiken

Den pågående upphandlingen av skärgårdstrafiken väcker debatt, ej minst bland styrande politiker. I ett inlägg i tidningen Skärgården nr 52 år 2012 uttryckte Michael Stjernström (KD) förhoppningar om att upphandlingen skall medföra mer trafik, fler resenärer, gynna pendling med båt, utveckla besöksnäringen och förbättra möjligheterna att bo och verka i skärgården. För denna förhoppning finns det inte mycket stöd i underlaget till upphandlingen. De farhågor som andra politiska företrädare, med Lennart Rohdin (FP) i spetsen har framfört visar sig stämma. Skärgårdens Trafikantförening tagit del av, bl.a. turlistor för första året då den nya ordningen skall gälla; april 2014-april 2015. Glädjen över enstaka förbättringar i trafiken uppväger inte bestörtningen över de många försämringar som är att vänta. Den flexibilitet i skärgårdstrafiken som är så viktig att värna, får istället ge vika för principer som leder till märkbara försämringar för en stor del av skärgårdens resenärer.

Bland de många försämringar som väntas till sommaren 2014 noteras att på traden Stockholm-Vaxholm väntas färre turer och färre anlöp vid mellanliggande bryggor. I stället för att utöka pendeltrafiken Stockholm-Vaxholm till att även gälla vintertid, enligt önskemål från trafikanter, dras pendeltrafiken in redan före jul- och nyårsveckorna. Möjligheter till arbetspendling sommartid på traderna Linanäs/Saxaröarna och Lindalssundet samt Skogsö-Norra Lagnö-mellanliggande bryggor-Gåshaga-Stockholm försvinner, med färre antal olika resmöjligheter som följd. Antalet sommarturer till Ljusteröbryggorna Öran t.o.m. Väsbystrand halveras vid veckosluten. Möjligheterna till meningsfullt utnyttjande de nyrenoverade bryggorna på denna trad minskar därmed avsevärt. Sträckan Lervik-Linanäs har under sommarturlistan en tur- och retur mindre lördagar och söndagar. Både lördagar och söndagar är sista avgång från Linanäs mot Vaxholm (och Stockholm) redan kl. 17.45. Under 2012 gick sista turen från Linanäs lördagar 19.25 och söndagar 18.55. För sträckan Bjurön-Grundvik blir det under sommarturlistan en tur mindre lördagar samt söndagar. Lindalssundet förlorar tre av fem inturer vardagar sommartid samt får längre restider på vissa Stockholmsturer. Sista båt ut mot mellanskärgården kommer att gå redan 15.30 vardagar, morgonbåten till Stockholm-Möja vardagar slopas och ersätts av en båt som går först 10.30. Traden Örsö-Edö-Norra Ingmarsö-Husarö förlorar en direktförbindelse från Stockholm måndagar-torsdagar samt en eftermiddagstur lördagar.

En del av bastrafikåtagandet som ännu inte har uppfyllts är kvällstrafik någon eller några kvällar per vecka Boda-Husarö. Det hade fallit sig naturligt att en sådan trafik skulle förverkligas från den 17 april 2014 men sådana turer finns inte i upphandlingsunderlaget.

Nämndötraden går miste om morgonförbindelsen till och kvällsturen från Saltsjöbaden vardagar sommartid. Dessa turer slutar i stället vid Björkvik; mellanliggande bryggorna Ängsö-Gränö-Kalvholmen och replipunkten Tyresö Trinntorp går därmed miste om två av sina tidigare fyra dagliga turer.

I Utö-trafiken försvinner en t.o.r-förbindelse per dag med Årsta sommartid och på Nättarötraden försvinner en daglig förbindelse till Aspö-Ålö. Mellanliggande bryggor på linjen Stavsnäs-Sandhamn, med undantag för Runmarö, förlorar hälften av turerna sommartid. Två fartyg av den stora *Söderarm*-typen skall dock gå i trafik från Stavsnäs alla dagar sommartid och helger vår och höst, men är det ekonomiskt eller av kapacitetsbehov försvarbart? Hittills har tradens behov motiverat trafik med ett större fartyg samt en mindre båt som komplement i högsäsong.

I norra skärgården försvinner trafiken från Solö brygga, fastlandsbrygga med bekväm omstigning mellan buss och båt. Enligt Norrtälje kommun klassificeras bryggan som mycket betydelsefull för trafiken till bland annat Högmarsö och Hemmarö. Båttrafiken till och från Bromskär, replipunkt för framförallt Söderöra och Norröra, slopas också helt.

Vad gäller förbättringar kan nämnas en viss utökning av bastrafiken vid replipunkter, främst sommartid och vidare att trafiksäsongen med direkttrafik med m/s *Sjögull* och m/s *Sjöbris* från Stockholm vid veckoslut till Vättersö-Blidösundet-Rödlöga förlängs från allhelgonahelgen ända fram till december. Fartygen skall dock i reguljärtrafik inte längre anlöpa någon brygga mellan Stockholm och Vaxholm (utom Gåshaga och Hasseludden) och det medför ju en försämring. Fartygen *Sjögull* och *Sjöbris* har ju varit ett bra komplement på sträckan och några av de mellanliggande bryggorna.

Härigenom tappar man i och med denna upphandling en del av den flexibilitet som har präglat trafiken.

Trafiken till Dalarö och Ornös östra sida förbättras och s/s *Norrskärs* sommartrafik vid veckoslut på traden Stockholm-Sandhamn utökas till att gå även sen vår och tidig höst. I övrigt blir det ett begränsat trafikprogram under sommaren, måndag-fredag, med två turer till Vaxholm och med kvällsturen förlängd till Ramsö. Ångfartyget *Norrskär* skall gå 11.00, vända i Vaxholm och återvända till Stockholm för att sedan vänta i åtskilliga timmar på en avgång 18.00 samt knappt anlöpa en brygga på vägen mellan Stockholm och Vaxholm. Vilken operatör vill ta ansvar för en sådan trafik; med stor besättning men få gångtimmar?

De traditionella fartygen *Storskär*, *Norrskär*, *Västan* får färre gångtimmar och blir mer koncentrerade till traden Stockholm-Vaxholm. Trafikantföreningens åsikt är att de traditionella fartygen skall användas i reguljär trafik på olika trader och anlöpa bryggor i lika stor omfattning som tidigare. De utför en viktig trafikuppgift och ger samtidigt såväl fritids- och fastboende, samt turister och andra besökare tillgång till detta kulturarv. Det är inte bara Waxholmsbolagets tre äldsta fartyg som tilldelas färre gångtimmar, av allt att döma verkar fler fartyg i flottan, periodvis, även under högsäsong, ha tilldelats omotiverat lite trafikuppgifter.

Genom att dra ned antalet delar i upphandlingen till nära nog ett minimum får man inte en "bredd av tänkbara anbudsgivare", som har uttryckts tidigare i debatten. Det saknas långsiktighet och skydd för skärgårdens lokala rederier som skall ställa upp med egna fartyg, eftersom dessa i stor utsträckning skall upphandlas i andra hand av en stor huvudentreprenör i en monopolliknande ställning. Detta förfaringssätt gör inte att man, såsom Michael Stjernström (KD) har påstått "främjar långsiktighet och tryggar eventuella investeringar".

Med upphandlingen ställs den operativa trafikledningen för skärgårdstrafiken under en enskild entreprenör och fartygsoperatör som inte är konkurrensneutral. Det är tänkt att bli en trafikledning per skärgårdsområde; norra, mellersta och södra. Enligt Trafikantföreningens mening bör en neutral separat operatör sköta all trafikledning för hela skärgårdstrafiken.

Strävan efter att anpassa tidtabellerna till samma avgångstider året runt tycks ha skett utan hänsyn till flexibiliteten i trafiken, olika trafikantgruppers behov men även vad gäller SL:s möjligheter att anpassa busstrafiken vid replipunkter - ett förfarande som nu ger upphov till kraftiga försämringar, speciellt sommartid i mellanskärgården. Trafikantföreningen känner överhuvudtaget inte till några politiska direktiv till försämringar av den idag högklassiga sommartrafiken.

Upphandlingen pågår och i april 2014 skall så nya entreprenörer driva en trafik som av allt att döma kommer att medföra försämringar jämfört 2012-års tidtabeller.

Skärgårdens trafikantförening
Bengt Adamsson
Bo Lagerqvist
Lars Berglöf