



Efter den senaste tidens möten med Sjötrafikråd och beredningen för Sjötrafik samt efter genomgång presentationsmaterial och minnesanteckningar från dessa möten, vill Skärgårdens Trafikantförening härmed komma med följande reflektioner på framförda synpunkter liksom vad som har framkommit kring trafikförvaltningens förstudie inför kommande upphandling.

Skärgårdens trafikantförening vill ta tillfället i akt att tacka för sensommarens Sjötrafikråd, som har varit intressanta möten, liksom tacka för att vi härutöver har blivit inbjudna till två sammanträden under denna tid.

Föreningens kommentarer kring den framlagda presentationen.

Den tänka avtalstiden, åtta år med möjlighet till fyra års förlängning kan synas vara i längsta laget men föreningen har stor förståelse för alla de olika aspekter kring avtalstidens längd, ej minst för de entreprenörer som med eget tonnage har att planera för underhåll, renoveringar och moderniseringar eller nyinvesteringar.

I övrigt finner föreningen att det presenterade preliminära förslaget till inriktning inför ny upphandling av skärgårdstrafiken är bra rörande övergripande mål, trafikutbud och ansvarsfördelning. När det gäller ersättningsmodeller bör betonas att fast ersättning baserat på produktion är väsentligt. Det har noterats i minnesanteckningarna från Sjötrafikråden att åsikten "*Viktigt med tydliga och påverkbara incitament för leverantörerna så att drivkraften finns.*" har framförts. Incitament för utökad service och möjligen fler resenärer kan gagna trafiken men då underlaget för olika trader, årstider och fartyg skiljer sig är det svårt att konstruera en modell som skapar en trovärdighet för ett sådant system. Ett eventuellt incitamentsprogram bör ej få en framträdande roll under kommande avtalsperiod.

Investering i tonnage är synnerligen angeläget. För Waxholmsbolagets vidkommande behövs nya året runt fartyg liksom en plan för nya fartyg under isfri period. Även entreprenörer som tillhandahåller eget tonnage må ges möjlighet att utveckla och låta nybygga egna fartyg med bättre kapacitet och högre tillgänglighet än vad som för närvarande är fallet på många trader. I samband härmed finns anledningar att betona behovet av att kunna utveckla tonnage för trafik vintertid med is.

Skärgårdens trafikantförening är något frågade till den tänkta geografiska uppdelningen i sex områden men riktigt vad som denna uppdelning i detalj kommer att innefatta verkar diffust. Föreningen ser att en upphandling bör röra bemanning, operativt ansvar för fartyg och trafik, ej geografisk uppdelning. Det kan inte nog betonas att upphandlade fartyg, så väl Waxholmsbolagets egna fartyg som externt tonnage, skall kunna användas i hela skärgården utan begränsningar, annat än de som gäller de ansvariga myndigheternas klassning såsom D-områden och E-områden. Ett flexibelt utnyttjande av tillgängligt tonnage bidrar till god hushållning av ekonomin för skärgårdstrafiken.

I vissa delar av skärgården råder det ingen tvekan om användning av tillgängligt tonnage men i stora delar av skärgården, främst mellan Ornö och Husarö, måste det finnas en oinskränkt flexibilitet att flytta samt använda fartyg där de bäst gör nytta. Inga fartyg skall låsas till specifika områden, trader och trafikuppgifter om trafikledning eller trafikplanering finner större behov av fartyg annorstädes.

Ett par konkreta och aktuella exempel är att Waxholmsbolaget avser att skicka både m/s *Roslagen* och m/s *Vånö* till varv i Oskarshamn i mitten av september 2014. Waxholmsbolagets *Vånö* var egentligen tursatt under hela höstturlistans giltighetstid med trafik främst Stockholm-Husarö. Med kort varsel fick flottan omdisponeras så att m/s *Saxaren*, som enligt ursprungliga planer skulle ersätta m/s *Roslagen* i trafiken i södra skärgården från mitten av september, istället under återstoden av hösten flyttas till mellersta skärgården och trafiken Stockholm-Husarö. Sådana lösningar får ej begränsas framgent genom geografisk uppdelning av fartyg.

Vidare har Waxholmsbolagets entreprenör Möja Seacab låtit ta leverans av nybyggda m/s *Holly* för trafiken Möja-Husarö-Åsättra. Fartyget har visats sig mycket användningsbart och har under sommaren gått Hagede-Sandhamn-Stavsnäs liksom Möja-Stockholm utöver ordinarie trafikuppgift Möja-Husarö-Ingmarsö-Åsättra. Det vore djupt olyckligt om det fartyget liksom andra fartyg som ägs av externa rederier men i trafik för Waxholmsbolaget skulle omfattas och begränsas av geografiska avgränsningar.

Vi ser gärna uppdelning av operatörer av Waxholmsbolagets fartyg samt att övriga fartyg och/eller trafikuppgifter upphandlas i separata paket av hanterlig storlek för att undvika enskilda operatörer med dominerande ställning, om det inte, såsom har framförts vid ett Sjötrafikråd, blir så att Trafikförvaltningen i egen regi står för bemanning av Waxholmsbolagets fartyg. Det är en tilltalande lösning men tidsandan under 2000-talets första decennier talar inte för att en sådan lösning för närvarande är aktuell.

Trafikförvaltningens analys av huvuddragen i inkomna synpunkter stämmer väl överens med Skärgårdens trafikantförenings bild av skärgårdens resenärers inställning till trafiken; generellt finns en stor kundnöjdhet med nuvarande trafik och i den mån det finns önskemål om förbättringar rör detta ytterligare utbyggd basstrafik, kvällsförbindelser någon eller några tillfällen per vecka på de basstrafiktrader som ännu saknar detta.

En utveckling av trafiken skall ske i små justeringar i takt med ändrade behov och förutsättningar i skärgården. Resenärernas åsikter om förbättringar av trafiken rör enstaka konkreta justeringar på detaljnivå men det kan vara nog så viktiga förbättringar av trafiken.

Det noteras en önskan om bättre samordning av land- och sjötrafik. Det framgår inte i Trafikförvaltningens analys i vilken utsträckning denna samordning önskas. Det kan röra taxsystem vilket i så fall är ett politiskt beslut. Det kan också röra anslutningar mellan buss/spårförbindelse samt båt vid fastlandsbryggor men i det fallet bedömer vi att det är en fråga, främst för landtrafikens entreprenörer att arbeta med. Vid flertalet fastlandsbryggor fungerar anslutningen i allt väsentligt till belåtenhet men med några markanta undantag.

”Året-runt-trafik är viktigt och önskvärt”, anges som en åsikt i analysen och det är en uppfattning som är oerhört viktig att ta fasta på i en vidare utveckling av skärgårdstrafiken. Det finns ännu trader och sträckor i skärgården där trafik vintertid skulle kunna utvecklas betydligt. Nästa åsikt som anges i trafikförvaltningens analys är att ”Snabbare resor efterfrågas”. Detta kan i viss mån synas vara en motsättning till önskemålet om utvecklad året runt-trafik men kan den åsikten tas i beaktande är det sannolikt till gagn för skärgården. Det är givetvis också åsikten ”Enklare och mer attraktivt för arbetspendling och pendling för bofasta”.

Till detaljfrågor som anges vid inkomna synpunkter hör ”förbättrat och framförallt mer pålitligt trådlöst internet ombord”. Denna service på Waxholmsbolagets fartyg är uppskattad men tillförlitligheten är bristfällig på många fartyg och de två båtar som utmärker sig med att ha skärgårdens mest tillförlitliga Wi-Fi-nät för resenärer är, kanske något otippat, rederiets två äldsta fartyg; m/s *Västan* och s/s *Storskär*.

Kommentarer kring de förda minnesanteckningarna från möten den 27 och 29 augusti 2014

Skärgårdens trafikantförening ser med förväntan fram emot försöket med den nord-sydliga förbindelsen i skärgården sommartidtabellen 2015 i enlighet med den framlagda förslaget från Utö till Arholma/Simpnäs och med bussförbindelser Utö-Ålö med anslutning till trafiken Ålö-Nynäshamn. Blir den Nord-sydliga förbindelsen permanent vore det angeläget att förlänga båttrafiken till Nåttarö-Nynäshamn då det skulle innebära fler förbindelser och en angelägen försträrkning av passagerarkapaciteten på denna sträcka. Skärgårdens trafikantförening uppskattar den vid Sjötrafikrådet framlagda synpunkten om att inkludera anlop vid Lagnö i den Nord-sydliga förbindelsen.

Skärgårdens trafikantförening ser gärna att den Nord-sydliga trafiken möjliggör förbindelser för skärgårdens fastboende att resa mellan olika skärgårdsområden. Det påpekades vid Sjötrafikråd att det är svårt att definiera hur försök med Nord-sydliga skall anses framgångsrikt vid endast tre månaders prov under sommaren 2015. En sådan trafik tar lång tid att etablera i allmänhetens medvetande och resemönster

Med tanke på att det råder brist på lämpliga skärgårdsbåtar och det kan vara svårt för operatörer att ställa upp med två likvärdiga fartyg för trafiken, kan möjligen förslaget som framfördes vid Sjötrafikråd; att upphandla de två fartygen i två separata avtal, vara en lämplig väg att genomföra upphandling och kommande sommars provtrafik.

Waxholmsbolagets klassiska fartyg skall fortsätta i en reguljärtrafik i hittillsvarande omfattning under vår och sommar och det finns goda möjligheter att utöka användningen av *Storskär*, *Norrskär* och *Västana* under sensommaren.

Skärgårdens trafikantförening avråder från en avtalskonstruktion som innebär huvudentreprenörer och underentreprenörer. Det är väsentligt att trafikförvaltningen/Waxholmsbolaget kan ingå avtal med de mindre operatörerna utan mellanhänder som i sin tur kan diktera krav och förutsättningar utom förvaltningens kontroll. De små skärgårdsredarnas betydelse för trafiken, kunskaper om skärgården och dess villkor och som arbetsgivare för heltidsbonde skärgårdsbor är av stor betydelse att tillvarata för landstinget som beställarorganisation. En mellanhand – huvudentreprenör – medför inte lägre kostnader för landstinget men medför med stor sannolikhet kortare avtal för underentreprenören, ekonomisk osäkerhet, brist på långsiktighet och mindre möjlighet för Waxholmsbolaget att planera trafik och tillgängligt tonnage med tillräckligt hög flexibilitet och med fokus på trafikens bästa.

I likhet med många av de synpunkter som framförts vid Sjötrafikråden uppskattar Skärgårdens trafikantförening planer för en central och övergripande trafikledning som bör vara fristående från operatörer och rederier.

Vi noterar att vissa särintressen gör sig påminda bland synpunkterna, ej minst vid fredagens Sjötrafikråd från rederiföreträdare och personalorganisationer. Skärgårdens trafikantförening delar uppfattningen som framfördes från företrädare för besättningar att det är viktigt att värna hittillsvarande personal vid övergång från en entreprenör till en eventuell ny entreprenör.

Föreningen noterar att frågor kring en större samordning av land- och Sjötrafikens taxor har tagits upp vid Sjötrafikråden liksom att det vid ett av dessa möten efterfrågades en utredning om följderna av införande av SL-taxa i skärgårdstrafiken.

Till övriga synpunkter har Skärgårdens trafikantförening inga kommentarer då vi antingen biträder framförda åsikter eller anser att det rör frågor som blir aktuella i ett senare skede av kommande upphandling.

Stockholm den 10 september 2014
Skärgårdens trafikantförening

Bengt Adamsson
Ordf.

Bo Lagerqvist
ordf. Bryggkommittén

Lars Berglöf
styrelseledamot

Skärgårdens trafikantförening bildades år 1963 för att under devisen "Skärgårdstrafik för alla" tillvarata och uppmärksamma samtliga resandekategoriernas behov och önskemål. Föreningen har drygt 1.600 enskilda medlemmar och därtill ungefär 250 föreningar, organisationer och andra intressenter som medlemmar. Föreningen är en ideell och politiskt obunden organisation som företräder såväl bofasta, deltidsboende och besökande i Stockholms skärgård och Mälaren. Föreningen har arbetsgrupper, bland annat en trafikkommitté och en bryggkommitté som är medlemmarna behjälplig bland annat vid ny- eller ombyggnation. Föreningen verkar även för en utökad kollektiv båttrafik i Stockholms hamn och närområde bland annat i samverkan med berörda kommuner.

Skärgårdens trafikantförening ger ut Skärgårdsboken samt arrangerar Skärgårdsbåtens Dag årligen sedan 1964, och firas en onsdagkväll i början av juni månad. Stockholms ångbåtar deltar och därtill ett flertal motordrivna skärgårdsbåtar i traditionell båtparad till Vaxholm. Skärgårdens trafikantförening arrangerar årligen flera medlemsmöten som

behandlar aktuella frågor rörande trafik, bryggor eller föredrag om skärgården. Föreningens tidskrift, Skärgårdstrafikanten, med aktuella förenings-, trafik-, och skärgårdsfrågor utsändes till medlemmarna tre gånger per år.



Skärgårdens trafikantförening

Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm. Telefon och fax 08-662 89 02

e-post: skargardstrafikanten@tele2.se Internet: www.skargardstrafikanten.se