



## *Skärgårdens trafikantförening*

Stockholms läns landsting  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

### **Yttrande över upphandling av skärgårdstrafiken**

Inför upphandling av skärgårdstrafiken i tre områden vill Skärgårdens trafikantförening sammanfatta några tankar kring detta och framförallt påminna om de skäl som föreningen anförde mot upphandlingen 2013, vilket ledde till att denna avbröts innan något tilldelningsbeslut fattades.

Skärgårdens trafikantförening bildades 1963, noga taget som en följd av en upphandling av skärgårdstrafik som höll på att gå fel, ur resenärernas synvinkel. Vid den tiden gällde frågan om att infordra anbud och därefter ge ett rederi uppdrag att upprätthålla trafik och få stöd från det allmänna (staten, det dåvarande landstinget samt Stockholms stad) för trafik i lågsäsong till skärgårdens heltidsboende befolkning.

Första gången ett anbudsförfarande kring skärgårdstrafiken genomfördes var redan i början av 1950-talet då ansvaret för trafiken i södra skärgården, från Möja till Utö, lades på ett nybildat rederi. År 1959 infordrades anbud för trafik i delar av norra skärgården och c:a 1962 gällde frågan trafiken i Stockholms mellersta skärgård, traderna i vaxholmsområdet, till Ljusterö, Husarö samt till Arholma och traderna från Furusund i norra skärgården. Uppdraget tilldelades ett nybildat rederi med Vaxholms stad som ägare. Detta rederi, Waxholms Ångfartygs AB (Waxholmsbolaget), övertog ansvaret för skärgårdstrafiken den 1 oktober 1964. År 1967 övertogs ägandet av rederiet av KSL. Påföljande år övertog Waxholmsbolaget ansvaret för trafiken i Stockholms södra skärgård och 1970 trafiken med Djurgårdsfärjorna. År 1971 övergick ägandet av Waxholmsbolaget till Stockholms läns landsting.

År 1964 tänkte det nya rederiet att skärgårdstrafiken skulle baseras med utgångspunkt från Vaxholm. Mellan Stockholm och Vaxholm skulle resenärerna åka landvägen, företrädesvis med det likaledes kommunala bussbolaget. Mot dessa planer protesterade skärgårdens resenärer. Trafiken borde även fortsättningsvis utgå från Stockholm. Det är där skärgården börjar, det finns öar hela vägen från Stockholm som skall ha tillgång till samma skärgårdstrafik som öarna utanför Vaxholm och det ger samtidigt resenärerna en flexibilitet att välja vilken väg mellan fastlandet och skärgårdsön som passar de enskilda passagerarna bäst, exempelvis från Nacka strand eller Hasseludden i Nacka, Klippudden eller Gåshaga på Lidingö.

Skärgårdens trafikantförening bildades och resenärerna fick såsom de önskade och än i denna dag upprätthålls trafik till och från Stockholm, främst vår, sommar, höst.

Under nära 55 år har Skärgårdens trafikantförening verkat för en utvecklad skärgårdstrafik och mälartrafik men har i tillägg till detta engagerat sig i frågor kring upphandlingar, värna Stockholms kajer, skärgårdens ångbåtsbryggor samt arbeta för en utvecklad hamn- och pendelbåtstrafik i Stockholms närområde.

Ända sedan Waxholmsbolaget den 1 januari 1994 delades upp i en beställarorganisation (Waxholms Ångfartygs AB) och en nybildad operatör (Stockholms Sjötrafik AB) har Skärgårdens trafikantförening följt och agerat kring upphandlingar och verkat för ett för skärgårdstrafiken och dess resenärer fördelaktigt system som möjliggör en utveckling av en livskraftig rederibransch och motverkar risk för en monopolsituation. Det kan konstateras att den upphandling som bäst tog hänsyn till skärgårdstrafikens speciella förutsättningar var den som genomfördes år 2006. I denna lades Waxholmsbolagets egna fartyg i olika paket, åtta till antalet om vi har räknat rätt. Med detta kunde ett flertal olika rederier, främst mindre, lägga bud och utveckla en verksamhet. Här fanns också en tanke att skärgårdsbaserade rederier skulle kunna bidra och därmed ge arbetstillfällen till den heltidsboende befolkningen.

Från tilldelningsbeslut hösten 2006 och fram till dess att avtal efter nästa genomförda upphandling tog vid, våren 2016, skedde många förändringar kring operatörerna och antalet minskade. All trafik med externa fartyg upphandlades separat, mellan Waxholmsbolaget och enskilda rederier och utan mellanhänder i form av huvudentreprenörer.

### **Upphandlingen 2013**

En lång process ledde fram till upphandlingen 2013. Skärgårdens trafikantförening var djupt kritisk mot denna upphandlings utformning och denna kritik delades av övriga skärgårdsorganisationer. Med gemensamma krafter och insatser ledde protesterna till att den upphandlingen avbröts. De främsta skälen till vår kritik mot denna upphandling redovisas här jämte föreningens åsikter kring lärdomar av den avbrutna upphandlingen och vad som bör karaktärisera förutsättningarna i en ny upphandling.

### **Tidtabeller**

Till upphandlingsdokumentationen år 2013 hörde en detaljerad turlista som försökte att ta hänsyn till angiven trafikstandard i RUFSS, landstingets regionala utvecklingsplan, samt ge en mer likvärdig turlista under stora delar av året. Följden blev dock en turlista med försämrad trafik, väsentligt mindre flexibilitet, mindre hänsyn till att resandemönster skiftar under året samt en sämre utnyttjandegrad av skärgårdens fartyg. Kritiken från skärgårdens organisationer, däribland Skärgårdens trafikantförening, var massiv. Kravet restes då att en upphandling borde utgå från 2013 års tidtabeller. Med justeringar och förbättringar under de senaste åren torde väl 2017-års tabeller utgöra en god grund från vilken en upphandling kan genomföras. Möjligen kan man invända mot att alltför detaljerade turlistor medför en omfattande dokumentation och kan möjligen verka begränsande för upphandling och anbud. Skärgården och dess trafik utvecklas ständigt och en upphandling skall inte utgöra en begränsande faktor som man tvingas förhålla sig till. Det är också angeläget att flera förbättringar i trafiken, däribland ytterligare steg mot en fullt utbyggd RUFSS-trafik, kan komma till stånd under åren 2017-2019.

Geografisk uppdelning av skärgården som vore det en upphandling av busstrafik  
Skärgården låter sig inte, vad gäller båttrafiken, indelas i geografiska områden. Tillgängliga fartyg måste kunna användas flexibelt där de kan göra bäst nytta, bör kunna flyttas mellan tråder, områden och delar av skärgården och väderstreck och då skall inga geografiska begränsningar kunna hindra detta.

## **En enda entreprenör**

Skall skärgårdstrafikens rederinäring kunna utvecklas, större och mindre företag kunna blomstra och initiativ förverkligas, är det av största betydelse att underlätta för att många företag skall kunna bidra till att trafiken utförs. Här har Stockholms läns landsting ett avgörande ansvar.

Den avbrutna upphandlingen 2013 syftade till att en enda operatör skulle få ett helhetsansvar för större delen av skärgårdstrafiken. Det skulle bli en monopolsituation under en alltför lång följd av år, kunna slå ut övriga rederier och därmed riskera att medföra att antalet anbud i följande upphandling blir ytterst lätträknade. En sådan situation gagnar inte trafiken eller den upphandlande parten.

Föreningen har också invändningar mot konstruktionen som kräver en huvudentreprenör som i sin tur skall anlita underentreprenörer för stora delar av trafiken. Det kan lätt försätta mindre rederier i en beroendeställning och en osäker situation. Upphandlingen 2006 är den upphandling som hittills bäst har möjliggjort för fler rederier att bidra, både genom bemanning av Waxholmsbolagets fartyg och genom eget tonnage. Upphandling av mindre paket förenklar sannolikt hela förfarandet, till gagn både för anbudsgivare och landstinget.

## **Centrala och strategiska funktioner**

För Skärgårdens trafikantförening är det av avgörande betydelse att skärgårdstrafikens centrala funktioner ombesörjs av trafikförvaltningens tjänstemän. För landstingets egna fartyg skall en teknisk avdelning tillse fartygens långsiktiga tekniska status samt likaså utveckla de nya fartyg som skärgårdstrafiken och hamntrafiken (pendelbåtstrafiken) så väl behöver.

All trafikplanering för skärgårdstrafiken skall trafikförvaltningens tjänstemän ansvara för. Det är endast förvaltningen som har en god övergripande blick för skärgårdens behov där fartygen kan användas på bästa, mest flexibla och optimala sätt samt att tillse att alla trader, sträckor, öar och områden har tillgång till ett rimligt trafikutbud, även de områden som ligger utanför den bastrafik som stipuleras i RUFSS. Man må betänka att nära nog hälften av alla ångbåtsbryggor, med hel- och eller deltidsbefolkning hamnar utanför RUFSS-trafikens avgränsningar.

Efter kommande upphandling kan trafiken ombesörjas av upp till fem olika entreprenörer i ett linjenät som till sin komplexitet kräver en central och övergripande trafikplanering.

Ett enkelt exempel är den resenär som vår, sommar eller höst åker från Strömkajen, Hasseludden i Nacka eller Gåshaga i Lidingö med m/s *Sjögull* eller *Sjöbris* till Vaxholm för att där, helt enligt turlistan byta till en passbåt, m/s *Silverö* för att resa vidare till Ramsö brygga. Denna resenär börjar resan med ett fartyg upphandlat i trafikområde A, norra skärgården, byter i Vaxholm, helt enligt turlistan, till ett fartyg upphandlat i trafikområde C, Innerskärgården, men hela resan görs inom det område som tillfaller trafikområde B, Norra Mellanskärgården. All trafik skall alltså samverka och fungera för att tillgodose resenärerna med en god trafikstandard. Endast en avdelning fristående från operatörerna och med skärgården, trafiken, dess passagerare och godstransporter i centrum har förutsättningar att planera en skärgårdstrafik med erfarenhet och kontinuitet och kan göra så i nära samarbete med berörda kommuner, anslutande landburen kollektivtrafik och samtliga operatörer i skärgårdstrafiken.

Föreningen anser också att terminalernas verksamhet samt operativ trafikledning även fortsättningsvis skall vara fristående från de upphandlade trafikutövarna.

## **Avtalens längd**

Skärgården är en ständigt föränderlig värld. Det är även rederinäringen. För att kunna upphandla skärgårdstrafik som på bästa sätt kan följa med sin tid och utvecklas i takt med sitt trafikområde bör avtalen ej vara alltför långa. Skärgårdens trafikantförening motsatte sig avtalslängden 2013 och finner att en lämplig längd torde vara ca 7-8 år.

Man kan också konstatera att det bör vara angeläget med en ny upphandling i mitten av kommande decennium, således kring år 2025 och avtalen i kommande upphandling bör ej hindra detta. Förutsättningarna kommer att vara annorlunda för skärgården, för rederier och för landstinget vilket bör motivera en ny upphandling kring 2025 och det bör också ligga lämpligt i förhållande till att avtalen för de tre områdena i norra och södra skärgården löper ut under andra hälften av 2020-talet.

Slutligen vill Skärgårdens trafikantförening uttrycka sin uppskattning över att trafikförvaltningen inbjuder till möten och ger oss och andra skärgårdsintressenter möjlighet att bidra med erfarenheter från tidigare upphandlingar samt framföra synpunkter på hur en kommande upphandling bör vara utformad för att på bästa sätt kunna utveckla skärgården och dess trafik för passagerare och gods.

Stockholm den 10 maj 2017

Lennart Rohdin  
ordförande  
Skärgårdens trafikantförening

Nils Cronholm  
ordförande  
Skärgårdens trafikantförenings  
Trafikkommitté

Lars Berglöf  
trafiksekreterare  
Skärgårdens trafikantförenings  
Trafikkommitté



Skärgårdens trafikantförening bildades år 1963. Föreningens syfte är att under devisen "Skärgårdstrafik för alla" tillvarata och uppmärksamma samtliga resandekategoriernas behov och önskemål. Föreningen är en ideell och politiskt obunden organisation som företräder såväl bofasta, deltidboende och besökande i Stockholms skärgård och Mälaren. Skärgårdens trafikantförening är remissinstans i trafik- och skärgårdsfrågor. I föreningens styrelse sitter representanter för alla passagerarkategorier, bland annat bofasta och deltidboende från olika delar av skärgården samt representanter för SIKO. Föreningen har arbetsgrupper, bland annat en trafikkommitté och en bryggkommitté. 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***

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