



2020-09-23

Till Trafikförvaltningen Region Stockholm
registrator.tf@sll.se

Remissvar på Sjötrafikutredningen del 1. "TN 2019–0440 svar på remiss" från SIKO (Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation)

SIKO:s process

Arbetet med att utarbeta ett svar på Trafikförvaltningens Sjötrafikutredning har genomförts i en mycket noggrann process:

- Tre digitala möten med våra medlemsföreningar i respektive norra, mellersta och södra skärgården. (Specifika synpunkter från respektive skärgårdsdel återfinns i bilagor.)
- Diskussioner med trafikutövare i skärgården.
- Genomgång av synpunkter som inkommit till SIKO från enskilda och organisationer i skärgården (bryggföreningar, hembygdsföreningar med flera).
- Diskussioner med näringsidkare i skärgården.
- Diskussioner med "långpendlare" (Strömkajen-skärgårdsö).
- Kontakter med Skärgårdens Trafikantförening
- Diskussioner inom SIKO:s styrelse.

SIKO:s remissvar är därmed noggrant underbyggt och torde väl representera civilsamhällets uppfattning.

Trafikförvaltningens enkät

Av 2092 tillfrågade fastboende över 18 år i skärgården erhöles en svarsfrekvens på 46%. Ett resultat som i sig diskvalificerar utredningen som underlag för skärgårdsbefolkningens uppfattning. Det är vidare utomordentligt anmärkningsvärt att man drar slutsatsen att skärgården föredrar alternativ 2 grundat på att 733 fastboende varit positiva till detta alternativ.

Det är även särskilt anmärkningsvärt att varken unga eller den ökande kategorin av deltidboende skärgårdsbor inte beaktats. Deltidsborna utgör en allt viktigare del av skärgårdens befolkning och är ett mycket viktigt underlag för skärgårdens näringsliv. Även synpunkter från fritidsboende, näringsliv och besökare måste givetvis också beaktas.

SIKO anser därmed att enkäten och slutsatserna kan lämnas utan beaktande.

De två alternativen

I remissen ställs två alternativ mot varandra. Alternativ 1 utgår från en, i stort sett, oförändrad, trafikstruktur. Alternativ 2 är en radikal förändring. Inget av alternativen kan anses vara realistiskt om man har ett helhetsperspektiv och strävar efter en **levande skärgård**.

Självklart vill alla ha bättre, snabbare och mer frekventa förbindelser till sin ö. Detta kräver emellertid **samtida och genomgripande satsningar** på vägar och kollektivtrafik till alla replipunkter samt en omfattande utbyggnad av standarden på replipunkterna. Tillräckliga parkeringsplatser för bilar och båtar med möjlighet att ladda el med förstärkning av elnätet som följd, uppvärmda väntsalar med toaletter och informationssystem måste utvecklas.

En resenär i skärgårdstrafiken medför ofta en helt annan typ av bagage än den vanlige kollektivresenären. Ryggsäck, kylväska och en "dramaten" är standard. Därför måste de bussar och spårbunden trafik till replipunkterna anpassas för att kunna medföra relevant bagage, rollatorer och barnvagnar.

Alla dessa behov och dess ekonomiska konsekvenser för Regionen och skärgårdskommunerna måste övervägas och kvantifieras som en del av en ny helhetsstrategi för skärgårdstrafiken.

Det i särklass tydligaste kravet från "skärgården" är att på RUFs-traderna få en bastrafik med samma tidtabell alla veckodagar, året runt. Det skapar möjligheter för regelbunden pendling till och från kärnöarna och mellanliggande bryggor.

Möjligheterna till båtförbindelser med regioncentrum, inte nödvändigtvis dagliga, men året runt och som en del av bastrafiken är en "livsnerv" för skärgården och en viktig del av Stockholm som turistattraktion. Att både mista skärgårdsbåtarnas viktiga inslag i stadsbilden i Stockholms city och turisternas möjligheter att året runt komma längre än till Vaxholm vore att kraftigt försämra Stockholm som unikt turistmål och försämra skärgårdens möjligheter att förlänga turistsäsongen.

Många resenärer använder idag sjöresan till Stockholm city för arbete. Bra internet på fartygen gör det därmed möjligt att under resan arbeta effektivt och smidigt komma till regioncentrum. Den obrutna sjöresan som avkoppling och en bekväm resväg för inte minst äldre, funktionshindrade och barnfamiljer bör inte heller underskattas.

Som redan nämnts är daglig bastrafik på RUFs-traderna det som "skärgården" anser som mest angeläget. En stor del av den säsongsbundna turisttrafiken bedrivs redan idag av kommersiella aktörer. Regionen bör överväga om ytterligare säsongsbunden turisttrafik kan överlåtas till kommersiella aktörer. Detta skulle kunna medföra att resurser till RUFs-trafiken kan frigöras.

I utredningen berörs heller inte hur skärgårdstrafiken ska bedrivas under perioder med isläggning. Även om vi nu haft några isfria vintrar i skärgården finns all anledning att tro att det kan bli is även i framtiden.

Att radikalt förändra skärgårdstrafiken är att ytterligare påskynda skärgårdens död och istället lämna kvar en semesterenklav som bara lever åtta veckor om året. Det kommer inte att gagna Regionen och definitivt inte en **levande skärgård!**

I stället bör Trafikförvaltningen ta ett rejält omtag, ta det bästa ur dagens sjötrafik och de båda alternativen och återkomma med förslag på lösningar som betraktar skärgårdstrafiken ur ett helhetsperspektiv. Förslag som utgår från en önskan om en, året runt, **levande skärgård** och som tar hänsyn till alla de behov som fast-, deltid- och fritidsboende, skärgårdens besökare och näringslivet, har. Norra-, mellersta- och södra skärgårdens olika geografi och trafikbehov bör särskilt beaktas.

SIKO finner det inte relevant att bara förhålla sig till de två föreslagna alternativen. Trafikförvaltningen bör i stället ta ett omtag och arbeta fram förslag med ett helhetsperspektiv.

Skärgårdstonnaget

I Trafikförvaltningens förslag anges att stora delar av W-bolagets flotta faller för åldersstrecket efter 25 år. Detta är anmärkningsvärt eftersom man så sent som 2019 genomfört en upphandling som inkluderar fartyg som är mer än 50 år gamla.

En kontinuerlig åldersförlängning av befintlig flotta kombinerad med en framtida, klok upphandling som möjliggör för marknadens aktörer att investera i nya fartyg är mer relevant. Detta skulle avlasta Regionens investeringsbehov och kunna påskynda utvecklingen av mer miljövänliga och tillgänglighetsanpassade fartyg.

SIKO anser att en utomstående utredning om en framtida skärgårdsflotta, med tydliga tillgänglighets- och miljödirektiv, snarast bör tillsättas.

WÅAB kontra SL

Waxholmsbolagets (WÅAB) varumärke är synonymt med skärgården och skärgårdstrafiken. Det är förmodligen ett av Regionens mest värdefulla varumärken. Att låta detta över 100 år gamla och mycket uppskattade varumärke ersättas av SL torde medföra betydliga goodwill förluster för Regionen. Att trafiktekniskt integrera WÅAB-trafiken med SL kan säkerligen medföra effektivitets- och kostnadsbesparingar men det hindrar inte att all skärgårdstrafik fortsatt seglar under Waxholmsbolagets flagg. Det är att väl omhänderta en del av skärgårdens kulturarv.

SIKO hävdar att Waxholmsbolaget fortsatt ska vara varumärket för skärgårdstrafiken.

Samråd

SIKO saknar möjligheten att aktivt, i god tid, kunna delta i processer som rör skärgårdstrafikens utveckling. Därmed försvinner möjligheten att till förvaltningen vid rätt tidpunkt kunna tillföra kunskaper som de som bor och verkar i skärgården kan bidra med. Många onödiga diskussioner skulle därmed kunna undvikas.

SIKO ställer sig till förfogande för att mer aktivt involveras i processen med att utveckla Regionens kollektivtrafik till sjöss.

Regionens ansträngda ekonomi

SIKO är väl medvetna om Regionens ansträngda ekonomi, inte minst på grund av den pågående pandemin. Vi är även väl medvetna att detta kan komma att påverka skärgårdstrafiken negativt. Det är därför än mer angeläget att **ett helhetsperspektiv** anläggs och att de negativa konsekvenserna i mesta möjliga mån begränsas.

I samband med digitala möten med våra medlemsföreningar i respektive norra, mellersta och södra skärgården framkom specifika synpunkter från norra, respektive mellersta och södra skärgården, vilka återfinns i bilaga.

Bilaga:

Specifika synpunkter från norra skärgården

Bytespunkter: Simpnäs, Östersjö, Refsnäs, Bromskär, Furusund, Östernäs, Köpmanholm, Solö

Prioriteringar:

- Trafik som snabbt och smidigt tar skolbarn och andra pendlare till skola och jobb från öarna - och anställda ut till öarna.
- Alla våra fastlandspunkter blir trafikerade och uppgraderade till högre standard.
- Samma turlista varje dag - året runt - även på fredagar! Att till exempel lämna bilen vid en fastlandsbrygga fredag eftermiddag och återkomma måndag morgon till en annan brygga på måndag morgon är inte ok.
- Möjligheter att även kunna göra kortare uppehåll på fastlandet. Att åka till tandläkaren, handla i den lokala butiken på fastlandet, vara med på ett gympapass eller hämta eller lämna barn förskolan, ska inte behöva ta en hel dag i anspråk. Det offentliga behov av att komma ut på öarna med till exempel hemtjänstbesök o s v är också viktigt och kan på så vis underlättas.
- Vi behöver båtar anpassade för trad, bryggor och reseströmmar. Båtarna måste kunna lägga till även vid Lillgräskan och Bromskärs brygga. Små snabba båtar som kan trafikera alla vardagar.
- Framför allt måste skolskjutsfrågan lösas!

Specifika synpunkter från mellersta skärgården

Bytespunkter: Åsättra, Boda, Sollenkroka, Stavsnäs

Prioriteringar:

Många av punkterna ovan för norra skärgården är givetvis giltiga även för mellersta skärgården:

- Möjlighet för pendlare och inte minst bofasta barn och ungdomar att snabbt och smidigt ta sig till och från replipunkter och öarna.
- Basturlista – turer som oavsett årstid går vid samma tidpunkt året om och veckans alla dagar. Under sommarsäsong kan privata aktörer vara ett önskvärt och väl fungerande komplement.
- Tillgänglighetsanpassade båtar – vi vet att kraven finns vid upphandlingar av trafikutövarer, men ser också att till exempel Möja traden ofta trafikeras av båtar som inte uppfyller tillgänglighetskrav.
- Mellanskärgården, har önskemål om att även alternativet att åka båt till och från stan finns kvar. Resan med buss 434 till replipunkten Sollenkroka har 62 hållplatser och är tidskrävande plus har begränsad kapacitet för bagage och barnvagnar. Besöksnäringen, som är viktig för bofasta som en näring, är beroende av att resan till öar även långt ut i skärgården kan göras som en trevlig upplevelse i sig.
- En mer företagsinriktad syn på frakt och gods efterlyses.

Specifika synpunkter från södra skärgården

Bytespunkter: Stavsnäs, Björkvik, Tyresö-Trinntorp, Saltsjöbaden, Dalarö, Årsta Havsbad, Nynäshamn, Ankarudden

Prioriteringar:

Många av punkterna ovan för norra och mellersta skärgården är givetvis giltiga även för södra skärgården:

- Möjlighet för pendlare och inte minst bofasta barn och ungdomar att snabbt och smidigt ta sig till och från replipunkter och öarna.
- Basturlista – turer som oavsett årstid går vid samma tidpunkt året om och veckans alla dagar. Under sommarsäsong kan privata aktörer vara ett önskvärt och väl fungerande komplement.
- Vad gäller långlinjer till Stockholm finns önskemål som blivit tydliga i samband med utveckling av distansarbete under pandemin och som troligen är en trend som kommer att leva vidare. Man distansarbetar några av veckans dagar och åker sedan till stan för möten vissa dagar. Mötesdagarna väljer man långlinjer till stan så att man kan jobba under resan.

- Nämdö-traden anser man har fortsatt behov av alla de replipunkter som finns och funnits – Saltsjöbaden med spårbunden landtrafik, Tyresö Trinntorp, Björkvik och Stavsås.

En tillkommande parameter för Nämdötrafiken är Nämdö som Nationalpark och biosfärområde, vilket kommer att medföra ökat tryck på bra kommunikationer.

- Runmarö som är en utpräglad "pendlarö" och behöver nuvarande trafiktäthet. Man har med oro noterat indragning av tidig pendlartur på årets sommarturlista – arbetspendling som fungerat i 30 års tid fick stora problem. "Hela resan" behöver förbättras – busspassningen långt ifrån optimal.
- Utö prioriterar trafiken till Årsta Havsbad för att snabbt kunna ta sig till bland annat kommuncentrum i Västerhaninge, Handen. Säsongsförlängning – "sommar" bör vara maj – september – och framförhållning i turlisteinformationen för att underlätta för besöksnäringen är högt prioriterat.