

SIKO:s inställning till landstingsorganiserad sjötrafik

i Stockholms skärgård

Den framtida sjötrafiken ska bidra till att utveckla den unika plats som Stockholms skärgård är – som levande skärgård för fastboende, som besöksmål för turister och som rekreation för Stockholms invånare.

Kommersiella intressen av att trafikera Stockholms skärgård utan offentlig medfinansiering finns under några korta, men intensiva sommarmånader och främst till de populära besöksmålen. Därför krävs en kraftfull politisk styrning för att uppnå tillfredsställande trafik året runt till alla de öar som idag trafikeras.

Som vi ser det finns en tydlig struktur i uppgifter och samrådsbehov:

- ⤴ Verksamheten behöver ledas av en egen politiskt tillsatt styrelse och i ett eget bolag med egen vd. Bakgrunden till detta är att trafiksystemet i skärgården är komplext – sjötrafiksystemet har fler dimensioner och fler uppgifter än t ex bussar på land. Styrelsen måste ha en rimlig möjlighet att på ett kvalificerat sätt tränga in i frågeställningarna.
- ⤴ Utvecklingen av trafiken sker bäst med många små steg och med samråd och dialog gällande förändringar av turer och turlistor.
- ⤴ För att upprätthålla konkurrens bör upphandlingar göras som ett antal (fler än tre!) upphandlingar och för lagom lång tid, förslagsvis fem + tre år. På så sätt möjliggör man för entreprenörerna att planera för nödvändiga investeringar i nya fartyg och för exempelvis miljö- och handikappanpassningar, utan att privata monopol uppstår. En ny upphandling bör även naturligtvis utformas med hänsyn till den kritik som riktades mot den avbrutna upphandlingen och dess brister. Geografiska avgränsningar bör undvikas i den nya upphandlingen - upphandla bemanning, båtar och båttrafik, inte i första hand geografiska områden.

Historiskt har Landstinget genom Waxholmsbolaget lyckats väl med sin uppgift. Waxholmsbolaget har visat en förmåga att lyssna på skärgårdens organisationer och successivt förbättrat trafiken - från exempelvis vintertrafik endast vissa veckodagar till två turer per dag alla veckans dagar för de flesta öar. Kundnöjdheten är också osedvanligt hög. Bra kan alltid bli bättre, och trafiken behöver självklart fortsätta att utvecklas för att svara mot utvecklingen och nya behov.

Det nuvarande trafiksystemet, där Waxholmsbolaget styr och ett antal leverantörer, större och mindre, sedan genomför själva trafiken, har inneburit en relativt bra kombination av politisk styrning och viss konkurrens.

Viktigt om man framöver vill öka konkurrensinslaget är att undvika alltför stora "trafikområden" (som i den havererade upphandlingen). Risken för privat monopol blir annars uppenbar.

Med tanke på att 2014 är valår, är det inte lämpligt att driva en ny upphandling med full fart förrän efter valet – först då vet man vilka som bestämmer och hittills har den politiska oenigheten varit stor i denna fråga. Det aviserade Sjötrafikrådet behöver etableras snarast

efter valet, så att inte misstaget med bristande förankring skapar otydlighet och drabbar även kommande upphandlingar.

Avgörande för sjötrafikens utveckling är att lyssna på användarna i tidigt skede.

Trafiksystemet är väldigt komplicerat med många beroendeförhållande och kopplingar vad gäller:

- ⤴ replipunkter med parkeringsplatser och SL-trafik
- ⤴ pendlingsmöjligheter som fungerar tidsmässigt för förvärvsarbete
- ⤴ trafik till besöksmål som ger tidsmässiga möjligheter att ta del av utbudet på öarna (skärgårdskrogar och kulturella besöksmål)
- ⤴ skolskjutsar och sjukresor (till del samma fartyg som behöver användas)
- ⤴ frakter – måste fungera för att inte slå undan benen för företagen i skärgården, men även viktigt för både fast- och fritidsboende privatpersoner. Ett konkret exempel är matleveranser till butiker, som behöver ske med hänsyn till öppettider och datummärkningar (skärpta datummärkningskrav ger stort svinn vid fördröjd leverans, negativt för butiken och även miljömässigt).

Erfarenhetsmässigt vet vi att samråd på hög abstraktionsnivå inte fungerar ("allt ska bli bättre" mantrat från den havererade upphandlingen skapade ingen kvalitet i förslaget).

Använd kunskapen hos företrädarna för skärgårdens organisationer och ta tidigt med dessa i konkreta dialoger om utvecklingen av befintliga turer och turlistor.

Även de entreprenörer som nu utför trafiken och inte minst Waxholmsbolagets medarbetare är en stor kompetenspool i detta avseende.