



**SIKO – Skärgårdens Intresse-  
föreningars KontaktOrganisation**

## **SIKO:s svar på RFI angående sjötrafiken i Stockholms skärgård**

SIKO (Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation) är ett politiskt och fackligt obundet samarbetsorgan för intresse- och skärgårdsföreningar inom Stockholms läns kust och skärgårdsområde från Arholma i norr till Landsort i söder.

SIKO skall i gemensamma frågor företräda den bofasta befolkningen inför myndigheter och politiska samhällsorgan, och därvid slå vakt om de bofastas intressen i fråga om markanvändning, näringsliv, kulturliv och samhällsfunktioner. SIKO ser det som en viktig och meningsfull uppgift att som remissinstans lyfta fram skärgårdsperspektivet och i detta arbete representerar vi 13 lokala skärgårdsföreningar mellan Arholma och Landsort.

### **Inledning**

**En väl utvecklad, stabil och pålitlig skärgårdstrafik är en grundläggande förutsättning för en livskraftig skärgård. Det betyder inte bara att det ska finnas trafik enligt ungefär samma basturlista året om, utan också bra möjligheter för alla kategorier resenärer att ta sig till och från skärgården på ett rimligt enkelt och inte alltför dyrt sätt.**

**Under den tid som den nu aktuella diskussionen om skärgårdstrafiken pågått, har många rykten om politiska viljor hörts både i skärgården och på olika möten. Här väljer vi att lämna svar på de RFI-frågor som ställts, såväl som att ge SIKO:s generella åsikter om skärgårdstrafikens hela utformning. Vår starka förhoppning är att landstingspolitikerna i alla partier, nu efter en lång och oroande process, kommit till insikt om vikten av kontinuerlig offentlig styrning och öppenhet när det gäller kollektivtrafiken till sjöss. Vi hoppas också att politikerna verkligen står för alla fina ord om utveckling och ökade satsningar på båttrafik, såväl i Stockholms närhet som i skärgården!**

**Vårt RFI-svar har arbetats fram i en bred och grundlig process med en särskild arbetsgrupp som stått för sammanställning av inkomna åsikter. SIKO överlämnar åt de lokala skärgårdsföreningarna att framföra mer detaljerade förslag när det gäller t ex. turlistor och exakta linjedragningar**

### **Kollektivtrafik till sjöss**

Båttrafiken i skärgården är en del av länets kollektivtrafik där man inte kan skilja ut olika resenärsgupper, det gör man ju inte i den landbaserade trafiken. Ingen skulle väl komma på

tanken att säga till någon som tänker ta SL-bussen till Djurgården för att promenera: "Nej du, det blir till att söka upp ett särskilt turistbussbolag, vi kör bara folk som arbetspendlar!" För att en livskraftig skärgård ska fortsätta att utvecklas, är det också avgörande att de många öföretag som på olika sätt arbetar för och med deltidsboende och turister kan lita på att en tydlig, stabil sjötrafik med rimliga taxor är garanterad.

Diskussionen om trafiken bara ska gå från yttre replipunkter eller även från Stockholm upplever vi som verklighetsfrämmande. Om all skärgårdstrafik skulle starta från replipunkterna, skulle det kräva en gigantisk utbyggnad av vägnät, busslinjer, P-platser och även kringsservice på replipunkterna. Redan idag finns på flera replipunkter utrymmesproblem och markfrågorna är svårösta. Väg 222 ut på Värmdö, med sina viktiga replipunkter, är också redan hårt belastad med köer t o m på motorvägen under helger. När man i andra landstingssammanhang talar varmt om att använda vattenvägarna mer, så skulle det ju vara precis motsatsen att tvinga alla resenärer som nu väljer båt ända till/från Stockholm, att ta sig landvägen till replipunkterna. SIKO vill gärna se mer båttrafik till fler ställen, inte färre!

Skärgårdstrafiken har pågått sedan mitten av 1800-talet och under den tiden har massor av olika former och rederier kommit och gått. Sedan slutet av 1960-talet har landstinget genom ägandet av WÅAB tagit ansvar för att det ska finnas en stabil skärgårdstrafik och därigenom har skärgårdsresenärerna äntligen fått en pålitlig båttrafik. Inom WÅAB har sedan dess byggts upp en mycket stor kunskapsbank när det gäller att leda och utföra trafik i en skärgård som har alldeles speciella förutsättningar, nästan unika i världen!

### **Flexibilitet, stabilitet, risker och kundnöjdhet**

Skärgårdstrafiken har unikt höga siffror när det gäller nöjda resenärer och folk i allmänhet tycker att den aldrig varit så bra som det senaste decenniet. Under denna tid har samarbetet med mindre skärgårdsrederier utvecklats. Det har gjort att man under kunnig och stabil ledning från WÅAB också kan dra nytta av erfarenheter från mindre sjötrafikföretag, med för sitt trafikområde särskilt lämpliga båtar och även på senare år svävare. Hela organisationen präglas numera av flexibilitet och vilja att på praktiska sätt göra mesta möjliga för de pengar man tilldelas. Avtalen med olika trafikutövare finns i flera olika former, som kan te sig svårbegripliga för en oinsatt. Men i de flesta fall finns en praktisk/ekonomisk och/eller juridisk bra förklaring till att det ser ut som det gör.

SIKO har naturligtvis en hel del förslag till ytterligare förbättringar, men i den avgörande frågan om ledning och huvudmannaskap, kan vi inte tro att en eller flera privata aktörer skulle göra verksamheten vare sig billigare eller bättre. Tvärtom är vi oroliga för att en uppdelning på fler ansvarsområden, såväl geografiskt som ledningsmässigt, skulle leda till instabilitet, allmän röra och otydliga ansvarsförhållanden.

När det gäller satsningar på ny teknik, nya fartyg, miljöinvesteringar, nya bränslen- ja allt det som framtiden kräver, så är vår övertygelse att det behövs en sammanhållen ledning med kontinuerligt politiskt inflytande. En öppen organisation där man varje år i budgetarbetet inom SLL har möjlighet att föra in nya satsningar och projekt, inte en lösning med kontrakt som spänner över 10 år. Det förefaller helt omöjligt att i en upphandling för så lång tid, kunna förutse allt som kommer att hända och skriva in relevanta upphandlingsvillkor för alla tänkbara förändringar.

I RFI:n finns en avdelning om risker, där tas frågan upp om ersättning för risktagande som en eventuell upphandlad koncessionär eller trafikutövare måste ha och även vilken risk som ska

kvarstå hos SLL. Men den största risken i hela skärgårdstrafikfrågan, tycker SIKO är risken för tredje man, att en stabil och säker sjötrafik slås i spillror genom olika mer eller mindre kortsiktiga förändringar. Vad händer med alla människor och verksamheter som är beroende av sjötrafiken om en eventuell koncessionär går i konkurs? Finns då omedelbar beredskap från SLL att ta över hela verksamheten?

### **RUFS-trafik och ekonomi**

SIKO anser att den turtäthet och trafik som anges i RUFS respektive skärgårdspolitiska programmet utgör en bra bas, som tyvärr ännu inte genomförts över hela skärgården. Det finns fortfarande områden där en hel del återstår innan målen är nådda. Det finns också områden som idag har linjenät, utöver vad som stadgas i RUFS, och dessa områden ska självklart behålla minst sin nuvarande trafik och också utvecklas över tid.

Det framförs olika skäl till den nu pågående översynen av skärgårdstrafiken. Det påstås att WÅAB inte är kompetenta nog när det gäller upphandling och uppföljning, det påstås att trafiken inte bedrivs effektivt. Man oroas över att det behövs mer skattepengar för finansiering framöver, men det gör det ju i den landbaserade trafiken också! Vi som bor och verkar i skärgården, på hel- eller deltid, tycker att satsningar på stabil och utvecklad kollektivtrafik är bland de allra viktigaste landstingsuppgifterna. En bra grundservice betyder mycket mer för skärgårdens utveckling än aldrig så många medfinansierade turistprojekt.

### **Godstrafiken**

I den föreliggande RFI:n nämns inte den WÅAB-ledda godstrafiken mer än i frågan om typ av tonnage och hantering. SIKO har tagit del av den KPMG-rapport som togs fram 2009 om WÅAB:s effektivitet. Där skriver utredaren att godstrafiken eventuellt skulle vara olaglig ur ett EU-perspektiv och rekommenderar att alla som behöver frakta gods skulle handla upp egna fraktfartyg och sedan söka fraktstöd! Den samordnade fraktrafik på särskilda gods färjor som finns idag, är rationell, kostnadseffektiv, miljömässigt effektiv och utgör en grundförutsättning för skärgårdsföretagens verksamhet. Även för privatpersoner är gods båtarna (och under lågsäsong möjligheten att boka in gods på kombinationsfartygen) en utmärkt service. Taxorna är redan idag marknadsmässiga och inte konkurrenshämmande. Om godstrafiken inte skulle samordnas på gemensamma färjor skulle det inte bara innebära en praktisk och miljömässig katastrof, det skulle också öka landstingets kostnader för fraktstöd många gånger om. Om inte godssändningarna samordnas till samma fartyg skulle mängder av mindre, ofta oförsäkrade/ej klassade båtar åka om varandra, de skulle debitera sin timtaxa till kunderna vilka i sin tur skulle söka fraktstöd för 2/3 av beloppen, vilket blir väldigt mycket mer än dagens fraktstödkostnader.

### **Förbättringsmöjligheter**

SIKO har gått igenom de utsända frågeställningarna i RFI:n och i nedanstående svar framför vi en del av de förbättringsförslag vi har. Ett viktigt förbättringsområde är att vi vill införa regelbundna möten mellan WÅAB, trafiknämnden, sjötrafikberedningen å ena sidan och SIKO, Trafikantföreningen+ ev andra större föreningar å andra sidan. Detta för att få en bättre diskussion och höja kunskapsnivån hos alla inblandade.

### **Sammanfattning**

**SIKO förutsätter att skärgårdstrafiken i allt väsentligt även i framtiden får ungefär samma generella driftsform/utformning som idag, men med en fortsatt utveckling, utbyggnad och kontinuerlig förbättring av trafiken.**

## **SIKOs svar på RFI om skärgårdstrafiken utsänd på uppdrag av trafiknämnden i Stockholms Läns Landsting 2011-12-21.**

### 4.1

SIKO anser det orealistiskt att ha olika operatörer för olika resenärskategorier liksom att dela upp ansvarsområdena geografiskt. En uppdelning skulle leda till att båtar trafikerar samma rutter parallellt vilket skulle vara förkastligt både ur ekonomisk och miljömässig synpunkt. Vi ser en omöjlighet i att skilja resenär från resenär, vem ska göra det och hur? Exemplet på orimliga scenarier är oändliga, men ett skulle kunna vara då den på en ö mantalsskrivna familjen umgås i Stockholm med ett besökande sällskap och de sedan måste dela på sig vid hemresan till ön för att åka med varsin båt som utgår från olika bryggor vid olika tidpunkter – eller ännu värre vid samma.

Samordningen mellan de geografiska områdena är också nödvändig för att kunna ha den sedan länge omtalade och i dagsläget dåligt utbyggda trafiken i nord-sydlig riktning mellan exempelvis norra och mellersta eller mellersta och södra skärgården. Även då t ex skolskjutsar behöver gå mellan olika geografiska områden eller då man behöver hyra in operatörer från andra områden, är den geografiska samordningen oundgänglig. Vi ser också att man bör eftersträva ett bättre samarbete ur allmännyttigt perspektiv där man slår samman skolskjuts/hemtjänst-resa och även låter "vanliga" resenärer åka med på en sådan tur.

Hamntrafiken skall enligt SIKOs mening vara sammanhållen med skärgårdstrafiken och de synergier som finns dem emellan är bl a de ekonomiska. Givetvis är det en fördel om man kan föra över pengar från lönsam trafik till icke lönsam. Vi ser också en fördel i att skärgårdstrafiken i kombination med hamntrafiken kan avlasta det landburna nätet av kollektivtrafik. Med dagens diskussioner om mer trafik på Stockholms inre vatten skulle gränsdragningsproblem kunna uppstå om det är olika huvudmän för vissa linjer. Regelverket för sjötrafik gäller dessutom så fort man framför fartyg på vatten, och därmed behövs specialistkompetens hos trafikhuvudmannen. Att då skilja ut vissa båtlinjer för att sammanföra dem med landtrafiken verkar oklokt.

I det fall där trafikverkets vägfärja är en del av hela resan, ser vi det självklart som positivt om tidtabeller synkroniseras med skärgårdstrafiken och den landburna kollektivtrafiken.

SIKO anser att kommunerna skulle kunna få upphandlingsstöd av WÅAB när det gäller sjötrafik och att olika tjänster upphandlas gemensamt för att uppnå kostnadsbesparingar. Vi förutsätter också att dessa lokala förbindelser kommer med i de allmänna turlistorna.

SIKO-Skärgårdens Intresseföreningars Kontakorganisation

Att. Pia Södergren

Box 146, 130 39 Sandhamn

[www.siko.org.se](http://www.siko.org.se)

[info@siko.org.se](mailto:info@siko.org.se)

Där det transporteras stora mängder gods, och finns ett behov av separata godsfärjor, skall sådana finnas. Där möjlighet finns att kombinera passagerar- och godstrafik, bör detta göras av samma skäl som nämnts ovan – ekonomiska och miljömässiga. Tonnaget anpassas efter behov och godstrafiken bör ha samma huvudman som passagerartrafiken. Det är också viktigt att "hela-resan- perspektivet" används i godstrafiken. Det betyder att samlastning till gemensamma bilar som i sin tur går till replipunkterna/godsfärjelägena ska eftersträvas. Terminaler för gods- och utlämning ska vara strategiskt belägna och ha generösa öppettider, allt för att underlätta för näringsidkare och andra godshaterare.

Där s.k. kompletteringstrafik krävs ser SIKO att den bör vara flexibel och effektiv samt att den kan utvecklas. Den bör ha samma trafik huvudman som övrig skärgårdstrafik. Svävare och/eller helikopter skall användas då båt ej kan gå, och för den trafiken gäller anropsstyrning året om.

SIKO framhåller med bestämdhet att den övergripande samordningen (administration, upphandling m.m.) skall vara kvar i landstingets regi.

Då ALLA delar av den idag välfungerande – men till sin natur komplexa - skärgårdstrafiken är av största vikt för att den just skall vara välfungerande samt ge trygghet åt resenärer och de som lever och verkar i skärgården, bedömer SIKO att inget får riskeras/försvinna/tas bort/bli sämre. Skulle detta ske kan det få negativa konsekvenser i form av förlorade arbetstillfällen och avfolkning, vilket i sin tur leder till att förutsättningarna för en varaktig levande skärgård försämras väsentligt. Detta står i strid med ambitionen i RUFSS att "ge förutsättningar för en balanserad befolkningsutveckling och en stabil utveckling av näringsliv och service".

I dagsläget ser SIKO svagheter i form av outvecklad trafik (där målsättningen om trafik enligt RUFSS-standard inte är uppnådd) och brister i samverkan mellan trafik huvudmannen, politiker och organisationer med skärgårdstrafikintresse. Vi ser också att det är önskvärt att resorna blir billigare för barn och ungdomar med t ex möjlighet att åka med sitt SL-kort.

#### 4.2

Trafiken enligt RUFSS-standard är ej uppnådd. Man kommer inte alltid till samma brygga, vid samma tidpunkt, när tidtabellsbyten sker vilket försvårar arbetspendling. Detta kan även gälla inom tidtabell, men olika arbetsdagar.

Förbättrade former av linjesträckning ser SIKO främst i form av yttre ringlinjer som ansluter till en stomlinje närmare replipunkten. Vi ser också stora vinster med att utöka trafiken i nord- sydlig riktning, vilket för oss innebär att sammanbinda turlisteområden. Gärna med korta rutter som möjliggör byte av turlisteområde i stället för att man måste ödsla timmar på att ta sig i land vid en replipunkt, åka landvägen till nästa och ut i skärgården igen med en annan båt. Vi tänker oss att man i inledningskedet börjar med mindre fartyg som är anropsstyrda för att kunna göra en bedömning av efterfrågan.

På vissa ställen saknar man anropsstyrda turer 2 dagar per vecka, och 1 kvällsbåt per vecka skulle vara till stor nytta för många som nu inte har möjlighet att åka med befintliga "sena turer" som går ca. 16.30-18.30 .

SIKO anser att kommunerna skulle kunna få upphandlingsstöd och att man samverkar så att skolskjutsar/andra serviceturer/turer för alla inte körs var för sig utan gemensamt och kommer med i turlistan.

Ett "hela-resan-perspektiv" bör finnas med vid planering av tidtabeller/linjesträckning och synkronisering med annan trafik.

#### 4.3

Dagens tonnage är enligt SIKO ändamålsenligt för att det är flexibelt. Det största tonnaget ägs med fördel av landstinget liksom i dagsläget. Underentreprenörer bör fortsatt äga det tonnage de gör idag. Denna utformning medför störst flexibilitet och är kostnadsbesparande.

Det historiska tonnaget ser vi som viktigt och ett mervärde för skärgårdstrafiken ur marknadsföringssynpunkt. Det bör finnas med i kollektivtrafiken/turlistorna men bör också få någon form av "museistöd".

För att privata aktörer skall våga investera i tonnage krävs avtalsperioder som liksom i dagsläget är relativt långa (minst 5+3 år). Möjlighet måste finnas att omförhandla avtal om nya krav/regelverk tillkommer under avtalstiden – t ex från sjöfartsverket.

#### 4.4

SIKO förordar en ej differentierad taxa, d v s. samma pris för olika resenärskategorier som åker samma sträcka med kollektivtrafik. Som undantag från den huvudprincipen vill vi införa att barn och ungdomar bör kunna resa billigare. SLs terminkort bör gälla i skärgårdstrafiken. Rabatter och åldersgränser ska vara som inom annan kollektivtrafik, t ex. för pensionärer och små barn. Dessutom tycker vi att ökortet bör finnas kvar. Samma betalssystem bör användas för kollektivtrafiken på land och skärgårdstrafiken för att värna "hela resan" oavsett var i Stockholms län man reser och av vilken anledning.

Att öka resandet mer än marginellt under lågsäsong ser vi som väldigt svårt. Det handlar inte om incitament för entreprenörerna. Den erfarenhet "våra" entreprenörer har visar på att man inte ser något rejält ökande av resandet under vintern, trots riktade satsningar och strålande vackra vinterdagar.

#### 4.5

När det gäller risker och kostnader vill SIKO framhålla att den absolut största risken inom hela skärgårdstrafiken, är den som skulle kunna bli aktuell i det fall en privat koncessionär går omkull, och därmed hela driften akut äventyras. Den samhällskostnad som då skulle uppstå går knappast att värdera i pengar, då den skulle få enorma konsekvenser för såväl

skärgårdsbornas vardagsliv som alla aktörer som är beroende av en stabil och pålitlig kollektivtrafik på vattnet. Det är huvudargumentet för att behålla en övergripande offentligt styrd, daglig ledning av skärgårdstrafiken.

SIKO är av förklarliga skäl inte intresserade av att överta ansvar för några delar av trafikarbetet enligt 4.5. Vi har heller inte några exakta synpunkter när det gäller uppstartstider. Eftersom vi är motståndare till en total upphandling av en koncessionär vill vi förstås inte se någon uppstartstid alls där. När det gäller andra upphandlingar som t ex. av trafikoperatörer, är det alltid viktigt att alla som är berörda i god tid får information om eventuella förändringar. Ett tråkigt exempel på motsatsen var den ganska nyligen gjorda förändringen när det gäller godsbokning/godshantering. En välfungerande verksamhet sades upp med kort varsel, vilket ledde till omfattande ryktesspridning och oro bland skärgårdsföretagarna. Nu återstår att se hur det nya oerfarna företaget klarar att organisera den komplexa skärgårdsgodstrafiken när högsäsongen kommer igång.

Skärgården den 9 februari 2012

Pia Södergren  
ordförande