

Föreningen Röda Lanternan

Vår referens:

Daniel Estius

Telefon:

070-623 91 84

E-post:

rodalanternan@hotmail.se

Trafikförvaltningen,

Region Stockholm

registrator.tf@sll.se

Yttrande över TN 2019-0440 Sjötrafikutredning del 1.

Sammanfattning

Röda Lanternan välkomnar en utredning med långsiktiga och hållbara mål för Stockholms kollektiva sjötrafik. Vi anser dock att underlaget till denna rapport är tunt och ställer oss tveksamma till att utredningen så här långt kan ligga till grund för beslut redan 2020. Ytterligare samråd, politisk förankring och en ordentlig genomlysning av de riskanalyser som förvisso finns med krävs innan ett beslut av så omfattande strategisk betydelse.

Av sjötrafikutredningens två olika alternativ förespråkar vi utredningsalternativ 1. Med tillägget att detta alternativ bör utvecklas för att möta ett ökat resande inom länet och få ett utökat fokus på s.k. bastrafik. På så vis kan kollektivresor till sjöss vinna ytterligare i attraktionskraft, till gagn för invånare och besökare, näringsliv och miljö. Waxholmsbolaget och de vita båtarna är ett starkt varumärke för hela Stockholm. Det världsunika i möjligheten att med allmänna transportmedel enkelt ta sig från innerstaden till ytterskärgården stärker mer än bara regionen.

Utredningsalternativ

Givetvis är det av godo att utvärdera och ompröva befintliga institutioner och föreställningar, men att den skattefinansierade skärgårdstrafiken ser ut som den gör i dag är ingen tillfällighet. Fartyg och trafik med tillhörande infrastruktur har anpassats efter förändrade behov, behov som ser olika ut i olika delar av skärgården. Strömkajen har nyligen renoverats och utrustats med ny teknik för omfattande belopp. Att fortsätta utveckla något väl fungerande till något ännu bättre måste vara ett rimligt mål för Region Stockholm, i stället för att avveckla och försöka med något nytt. Ett misslyckande blir alltför kostsamt.

Presentationen av och innehållet i sjötrafikutredningen talar till tydlig förmån för utredningsalternativ 2. Skälen till rekommendationerna i den riktningen redovisas inte genomgripande och relevant faktaunderlag saknas. Ställningstagandet förefaller snarare vara en politisk vision som syftar till att lämna trafiken från Stockholm åt kommersiella aktörer, något liknande målbilden med sjötrafikupphandlingen som fick avbrytas 2013.

Pendelbåtstrafik

Utredningens delar om pendelbåtstrafik och –linjer ser vi som väl genomarbetade, och vi delar bedömningen om bättre framkomlighet på land och att denna trafik bidrar till ett mer hållbart resande avseende vissa sträckor. Uppdelningen av sjötrafiken i SL- och WÅAB-trafik får flera negativa konsekvenser, exempelvis parallellkörning och oklarhet över taxebestämmelser och tidtabeller. Den integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet som utredningen föreslår för endast utredningsalternativ 2 bör även innefattas i alternativ 1. Röda Lanternan anser att Waxholmsbolaget, i stället för att endast vara ett tjänstevarumärke, bör återgå till att vara ett rederi med ansvar för regionens all kollektiva sjötrafik, medan SL är varumärket för all kollektivtrafik i land.

Pågående försök med pendelbåtlinje 83 är så illa genomtänkt och förberett att det bör avbrytas. Resenärer förstår inte vilka taxor eller betalmedel som gäller på vare sig SL- eller WÅAB-turer, eller ens vilken tur eller trafik de ämnar resa med. I synnerhet på turer när samma fartyg växlar mellan trafiktyperna är förvirringen stor. Missgynnade ö-kortsinnehavare, hantering av medhavt gods och resenärer kvarlämnade på bryggor då inga extraresurser sätts in är exempel på frågor som måste redas ut innan försöket fortsätter. Samtliga dessa problem kunde förutses av personalen ombord, därför är det olyckligt att de inte tillfrågas innan trafikförändringar av den här typen sjösätts. WÅAB-tonnage har gått i pendeltrafik i decennier, så erfarenhet och kunskap finns.

Godstrafik

Att utredningen helt utelämnat skärgårdens försörjning av varor och materiel är svårtolkat. Förordandet av mindre och snabbare tonnage talar för att gods inte ska fraktas med det egna tonnaget i framtiden, utan enbart av det operatörsägda. Det skulle ofrånkomligen leda till parallellkörning, vilket inte kan vara förenligt med en hållbar utveckling.

Taxor och zoner

En integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet med en enhetstaxa för all slags trafik med Region Stockholm som huvudman skulle positivt bidra till ett robust trafiksystem. Personer folkbokförda i skärgården bör fortsatt kunna resa med ö-kort på samma sätt som i dag. Att som utredningen peka på nödvändigheten av prishöjningar och kostnadsneutralitet enbart för utredningsalternativ 1 blir inte rättvisande då inga kostnader redovisats för något av alternativen.

En gemensam taxa för SL- och WÅAB-trafiken kommer att innebära ett ökat resande med sjötrafiken, vilket visat sig vid försök med pendelbåtar och under lågsäsong i skärgårdstrafiken. Det medför ett behov av nytt tonnage, utöver vad utredningen behandlar, och måste ingå i kommande budget hos regionfullmäktige.

Effektbedömning

Perspektivet "hela resan", liksom målet om färre antal stopp, framhålls i utredningen. Ändå överskattas resenärers vilja och möjlighet till byten mellan trafikslag, som ett argument för utredningsalternativ 2. Att landtrafiken, i synnerhet till alla bytespunkter, är långt mer störningskänslig än sjötrafiken nämns inte, och att varje byte kräver en buffert i form av tidsmarginaler berörs inte heller. Väder och olyckor kan leda till en kedja av förseningar. Att alternativ 2 ger kortare restid till skärgården året runt stämmer sannolikt inte så generellt som det uttrycks.

Det stora flertalet kommer av bekvämlighetskäl alltid att föredra en båtresa utan byten framför en kombinationsresa. Dagens direkttrafik anlöper dessutom flera fastlandsbryggor och replipunkter och resenärer kliver av och på längs vägen, och erbjuder på så vis flexibilitet. Med utredningsalternativ 2 finns en ökad risk att resa först måste företas på land för att sedan sjövägen, parallellt med land, leda tillbaka mot utgångspunkten. Det finns potential att förbättra anslutningarna med kollektivtrafiken i land, särskilt vad gäller bastrafiken. Effektmålen om att sjötrafiken ska dimensioneras och planeras utifrån befintligt och framtida behov samt vara anpassad för besöksnäringen bedömer vi uppfylls genom fortsatt utvecklad direkttrafik. Turismen i Stockholm kommer sannolikt att fortsätta öka, och direkttrafiken tar skärgården närmare huvudstaden. Med ökat antal turer och längre trafikdygn vill utredningen ändå visa på en ökad belägningsgrad med alternativ 2. En sådan slutsats hävdar vi förutsätter ett ökat resande och avsevärt mycket mindre storlek på fartyg än i dag.

Samhällsekonomiska effekter

Trafikförvaltningens fortsatta rådighet över strategiskt viktiga funktioner, tillgångar och tonnage är en vital del av ett smart kollektivtrafiksystem, liksom principen om att nå stordriftsfördelar. Enligt ägardirektivet ska Waxholmsbolaget aktivt verka för att utveckla eget och entreprenörers tonnage vad gäller tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort. Det tillämpas på det egna tonnaget, beträffande det entreprenörsägda måste dock direktivet ses som långt ifrån uppfyllt. Till avgörande del kan det härledas till brister i upphandling. Tidigare sjötrafikupphandlingar har lett till negativa samhällsekonomiska effekter och lågt uppfyllda effekt- och systemmål, därför bör en fortsatt utredning ha en större andel egenägt tonnage än i dag som fokus.

Bland de strategier som utredningen behandlar nämns att det är av vikt att nya fartyg klarar året-runt-trafik. Det kräver en viss storlek på tonnaget, ett skrov och konstruktion för att klara is på vintern, och utrymme ombord för ett större antal passagerare på sommaren. Att bygga ett fartyg som klarar båda uppgifterna är mer kostnadseffektivt än att bygga två (som inte kan nyttjas effektivt hela året). Behoven varierar emellertid efter säsong, och därför behövs olika typer av fartyg, något som bidrar till redundans och inre flexibilitet.

Waxholmsbolagets tonnage bör fortsätta utvecklas efter dagens skärgårdstrafik, en utökad pendelbåtstrafik och bastrafik. I likhet med i dag kan privata aktörer upprätta en stor del av bastrafiken under sommarhalvåret.

Utredningsalternativ 2 kräver omfattande infrastrukturinvesteringar i land. För fartygen krävs förtöjningsmöjligheter, lastplatser och anläggningar för avfall, vatten, el, drivmedel och laddning. Parkeringsplatser, väntkurer och vägar till bytes- och replipunkter är i dag inte dimensionerade för en ökad trafik. Att på lång sikt öka den här kapaciteten kan i vissa hänseenden vara ett mål för en ökad bastrafik, men att utgå från att det är möjligt är en förutsättning för utredningsalternativ 2 och ett stort risktagande. Vi instämmer i att den standardisering av fartyg och bryggor som utredningen berör kan ge ekonomisk effektivitet.

Miljömässiga effekter

Att sjötrafiken följer beslutad plan för fossilfri drift av kollektivtrafik och att andelen förnybart bränsle ökar är mycket positivt. Det finns många innovativa idéer hos personalen ombord om energieffektivisering av både befintligt och framtida tonnage. Ny teknik och skrovform kan minska svall och stranderosion.

En modernisering och livstidsförlängning bör alltid noga övervägas innan beslut tas om anskaffande av nytt och ersättande tonnage. Den tekniska livslängden för flera av Waxholmsbolagets fartyg är enligt utredningen snart uppnådd. Samma bedömningsgrunder gäller uppenbarligen inte för operatörsägt tonnage. I den senare kategorin återfinns många gånger ett mycket ålderstiget tonnage, ibland tidigare ägt av Waxholmsbolaget. Det får negativa återverkningar inte bara för omgivande miljö och emissioner, utan också för arbets- och resenärsmiljön ombord. Därför ser vi med oro på att ägandeformer för pendelbåtstonnage nu utreds. Samma miljökrav måste ställas på operatörsägt tonnage som på egenägt.

Utredningsalternativ 2 medför mer väg- och biltrafik. Förutom vid ren arbetspendling, och i viss mån besöksresor, så har den genomsnittlige passageraren mer bagage med sig i den sjöburna kollektivtrafiken än vad som är möjligt på buss och tåg. Vid framtagandet av nytt tonnage är det viktigt att beakta möjligheten att medföra vad som krävs i form av gods och bagage för hel- och deltidsboende i skärgården.

Sociala effekter

Med utredningsalternativ 2 riskerar andelen länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken att minska, med fler byten hamnar staden längre från skärgården, och när många sällanresenärer riskerar att utebli drabbas näringslivet.

Att i stort sett helt lämna direkttrafiken åt privata aktörer skulle med all sannolikhet ge avsevärt dyrare biljettpriser och därmed verka socialt segregande. Priserna i skärgårdstrafiken är höga redan i dag och en enhetstaxa i hela kollektivtrafiken skulle främja den sociala hållbarheten och tillgängliggöra skärgården för fler. Tillgängligheten har försämrats de senaste åren, fysiskt genom sämre standard i operatörsägt tonnage och stängda kajterminaler, och även genom begränsad tillgång till tidtabeller och information.

Personal

Röda Lanternan bedömer att utredningsalternativ 2 kommer att innebära färre arbetstillfällen för sjögående personal, och arbetsdygn med delade turer. Utöver mindre attraktiva anställningar riskerar det att på sikt leda till kompetensbrist för det kulturhistoriska och kvarvarande större tonnaget.

Vid planering och framtagande av nytt tonnage är en ingående samverkan med erfaren ombordpersonal en mycket viktig del för att erhålla fartyg optimerade för sin trafikuppgift. Upphandlingen av nya fartyg ska enligt utredningen vara funktionsinriktad, utan stor detaljkunskap riskeras vid ett sådant förfarande en lång period med ombyggnad och justeringar innan driften fungerar tillfredsställande. Utredningens förordande av alternativ 2 med mindre och snabbare fartyg får inte förta faktumet att besättningarna behöver beredas godkänt boende ombord.

För Röda Lanternan

Daniel Estius, ordförande