



Till Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
Samt per mail till registrator@enterprise.ministry.se

3.10.2011

Skärgårdarnas Riksförbund, SRF, organiserar den fastboende befolkningen runt hela kusten från Luleå i norr till Koster i väster samt på öarna i de stora insjöarna. SRF arbetar med förutsättningarna för boende, arbete och service året runt i landets skärgårdar.

Remiss över departementspromemorian Komplettering av kollektivtrafiklagen (Ds 2011:19)

Om tre månader träder en ny lag om kollektivtrafik i kraft. Riksdagen tog beslut om denna 2010. Viktiga huvuddrag i denna är att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ersätta de tidigare trafikmyndigheterna. Dessa nya myndigheter ska besluta om regionala trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretag ska också fritt kunna etablera kommersiell kollektivtrafik var som helst i hela landet. Alla kollektivtrafikföretag ska också lämna information om sitt trafikutbud till en gemensam trafikantinformation.

Denna lag gäller all trafik på väg, järnväg, spårväg etc. Nu föreslår regeringen att lagen kompletteras så att regelverket även ska gälla kollektivtrafik till sjöss. Idag ligger denna trafik utanför "linjetillstånd" och man har egentligen inte haft kunskap om vilken omfattning kollektivtrafiken till sjöss har. Minst åtta län har sådan trafik. Utöver detta finns Vägverkets färjor som dock formellt anses vara en del av vägnätet och därmed inte beröras av det nya lagförslaget.

Intresset att få med sjötrafiken i lagstiftningen beror säkert också på att man i flera städer diskuterar hur man ska kunna utnyttja vattendragen för snabba transporter och därmed undvika trängseln i vägtrafiken. I de storstadsnära skärgårdarna finns sedan länge utbyggd skattefinansierad kollektivtrafik till sjöss organiserat genom Waxholmsbolaget i Stockholms skärgård och Västtrafik i Västra Götalands län.

Ett bra förslag

Skärgårdarnas Riksförbund anser att förslaget är bra. Sjötrafiken kommer på ett naturligt sätt in i de nya myndigheternas arbete. Kunskaper och erfarenheter kring hur denna trafik kan byggas upp och administreras blir kända på olika håll i landet. Vi ser att lagförslaget blir en stimulans för kollektivtrafik till sjöss och vi ser fram emot att flera regioner i landet engagerar sig i detta.



Speciella förutsättningar

Regelverken kring upphandling av kollektivtrafik till sjöss är i vissa avseenden mer komplicerade än för trafik till lands. Förutsättningarna med exponering mot öppet hav, varierande isförhållanden etc. gör att trafiklösningarna kommer att se olika ut på olika håll i landet. För trafiken till vissa öar kommer det att krävas både ett system för trafik i öppet vatten och ett system för trafik på isen. Trafiken till Holmön är utmärkt exempel på denna problematik.

Generellt kan sägas att dagens standard för kollektivtrafik till landets mer än 500 bebodda öar är mycket varierande. En modernisering av kollektivtrafiken till sjöss kommer också att ställa krav på anläggningar på fastlandet med angoringar och anslutningar till annan kollektivtrafik som t.ex. buss. För att klara en bra uppbyggnad av kollektivtrafik till sjöss med kvalitet, bör man tillåta relativt långa avtalstider i upphandlingarna för att klara kostsamma avskrivningar på investeringar i fartyg.

Konkurrens med annan kollektivtrafik

SRF anser att myndigheterna normalt bör överväga om det är möjligt att utnyttja vattenvägarna för att avlasta vägtrafiken. En naturlig utgångspunkt blir då också att kollektivtrafik till sjöss bör ges samma grad av subventioner som övriga transportslag.

Kollektivtrafik till sjöss måste samordnas med godstrafik

En mycket vanlig lösning i Sverige är kombinerade gods/bil och passagerarfärjor. Alla Vägverkets färjor har också ett passagerarcertifikat och kan lika gärna uppfattas som led i kollektivtrafiken. Man har ordentliga uppvärmda passagerarutrymmen med sittplatser etc. Vägverket driver till och med vissa fartyg på några linjer som inte tar några fordon allas utan bara passagerare. Det är bra och visar att man kan utveckla bra lösningar på olika sätt.

Ett annat talande exempel på hur olika utvecklingen kan bli är trafiken i Göteborgs norra respektive södra skärgård. I norr går stora gula vägfärjor för bilar och passagerare. De är kostnadsfria för passagerarna och finansieras genom vägtrafikens ekonomi. I söder går rena passagerarfartyg som inte tar några bilar. De drivs av länstrafikbolaget och är avgiftsbelagda för passagerarna.

SRF anser att den trafik som bedrivs genom Vägverkets färjerederi ska inordnas i de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Motivet är att för de samlade resurser som samhället satsar, kunna ge en mer likartad service till landets ö-bor i de olika skärgårdarna. Vare sig man behöver frakta bilar eller inte.

Som vi uppfattar det är det aktuella lagförslaget inte anpassat för de många situationer där kollektivtrafik sker i kombination med andra transporter av fordon eller gods. Men så ser alltså inte verkligheten ut. Vi anser att man istället ska bejaka en utveckling där det sker en ökad samordning av transportbehoven till och från öarna.

Kostnader och administration

I alla nya system av samordnande karaktär finns det uppenbara risker att kostnader och administration kan öka. Man måste bevaka denna risk eftersom vi vet att många av de företag som arbetar med kollektivtrafik till sjöss är relativt små och arbetar med lokal aktionsradie i sina olika skärgårdsområden. Vi vill alltså markera att förslaget om ett gemensamt system för trafikinformation inte får utvecklas så att det stöter bort de lokala mindre företagen.

Bengt Almkvist
Ordförande

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND
Borgen 126, 472 95 Varekil

info@skargardarnasriksforbund.se

www.skargardarnasriksforbund.se