

## Ringar på vattnet- framtida skärgårdstrafik

Denna skrivelse är framtagen av TÖS-Trafikgruppen för föreningar och företag i Österåkers skärgård. Trafikgruppen består av Stefan Ljungberg, Lotta Ljungberg, Thomas Johansson, Ville Öhman och Nilas Österman.

### Bakgrund

Sjötrafiken i Stockholms skärgård är idag till stor del organiserad enligt principer som har sin grund i behoven som rådde i mitten av 1800-talet. Inom dessa principer har man lappat och lagat efter behov och önskemål som varit aktuella från tid till tid. En rad utredningar har gjorts sedan 1930-talet i syfte att ta ett helhetsgrepp och effektivisera trafiken.

Det skärgårdspolitiska programmet talar om att för att ge förutsättningar för en balanserad befolkningsutveckling och en stabil utveckling av näringsliv och service, behövs en tydligt strukturerad bastrafik året om baserad på replipunkter och kärnöar. Den rådande trafikplanering stärker inte detta. Den nuvarande planeringen är fokuserad på långa båtresor till och från Stockholm vilket inte stödjer vare sig besöksnäringen, då resorna blir för långa eller arbetspendlingen, då det inte finns resor som gör det möjligt att nå kommuncentra inom rimliga tider. Det saknas även möjlighet att nå målpunkter såsom arbetsplatser. Denna beskrivning stärks även av att 85% av resenärerna som använder skärgårdstrafiken är sällanresenärer. En annorlunda sammansättning jämfört med annan skattefinansierad kollektivtrafik som ligger under beslut om allmän trafikplikt där arbetspendling utgör huvuddelen av resenärer.

De senaste RUFsarna har talat om en bastrafik som utgår från replipunkter och ska serva kärnöarna som representerar de områden där huvuddelen av den fasta befolkningen finns.

Resultatet av allt ovanstående pekar i samma riktning. En effektiv trafikplanering bör utgå från replipunkter i form av fastlandsterminaler med landbaserad trafik samordnad med sjötrafiken.

Steg i den riktningen har tagits men ej i form av helhetsgrepp utan som komplettering till den traditionella trafiken.

Utöver den trafik som bedrivs med offentlig finansiering förekommer en omfattande flora av sjötrafik som går parallellt för att täcka upp andra behov i skärgårdssamhället.

Exempel på detta är slamsugning, sophantering, diverse gods, farligt gods, hemtjänst, post, sjukresor, bibliotek, veterinär, fotvård, skolskjutsar, taxibåtsresor mm. Det innebär en omfattande mängd transporter med mindre båtar som inte är samordnad.

## Ringar på vattnet

Nästan all ovanstående trafik kan samordnas i betydligt färre fartyg.

Dessa fartyg bör vara av RoRo (roll on roll off)typ. Lastdäcket används för lastning av rullande trafik som tex varubilar, slamsugning mm samt diverse gods som hanteras med truck.

Över lastdäcket finns passagerar- och besättningsutrymmen samt utrymmen för diverse annan service. Exempel på sådan service: distriktssköterska, fotvård mm som nämnts ovan.

Detta arrangemang gör att man kan separera passagerare och gods. Man får också en mycket effektiv godshantering. I dag används endast kran på de fartyg som kombinerar gods och passagerare. Detta får till följd att endast några få m<sup>2</sup> går att nå med kranen. Dessa är samma m<sup>2</sup> som passagerare och gods till-från båten ska använda.

Med RoRo lösningen kan man utnyttja ytor innanför kajen till betydligt mindre kostnad samt separera gods och passagerare via avbalkning.

Förutsättning för att ovanstående ska fungera optimalt är en omläggning av trafikmönstret.

Trafiken organiseras i ringlinjer med replipunkterna som utgångspunkt. Detta kan visualiseras som en blomma med blad som överlappar.

Överlappningarna läggs med fördel på de öar som idag är utsedda som kärnöar. Om man så vill kan man istället se det som kärnområden pga att systemet i sig gör att områden knyts till varandra.

En rundtur i en ring bör inte överskrida 3 tim. Då ringarna överlappar får då de befolkningstätaste områdena 1,5 tim trafik. Dock blir detta till två olika replipunkter.

Lösningen är inte heltäckande då vissa områden behöver komplettering med snabbare trafik för att uppfylla målen för arbetspendling mm. Dock kan hela trafikbehovet ske med samma besättning i de flesta fall och kostnaden minimeras därför.

Då fartygen även bör kunna hantera farligt gods erfordras besättning behörig för detta.

Då får man på köpet en besättning med gedigen utbildning i brandbekämpning, sjukvård, hantering av krissituationer mm.

Då fartygen täcker hela skärgården finns då beredskap för de flesta situationer varje dag året om inom någon timme.

Den allt tätare kryssningstrafiken in till Stockholm och Nynäshamn fordrar en högre beredskap inför en olycka. Om en evakuering av en kryssare med exempelvis 4000 passagerare skulle bli nödvändig är de nya fartygen en ovärderlig resurs.

En mer flexibel lösning på längre sikt med flytande färjelägen är ytterligare en möjlighet. Det är troligen mer ekonomiskt att producera sådana än att bygga och reparera befintliga kajer.

En sådan resurs skulle tex vid brohaveriet i Södertälje kunnat etablera en färjelinje inom några timmar.

Lösningen går även att kombinera med Trafikverkets färjor och utgör därmed resurser för bägge verksamheter.

För att uppnå en optimal livstidsekonomi för nämnda fartyg bör de konstrueras för minst fartområde D. Då har man en betydligt större eftermarknad samtidigt som fartygen fungerar inom hela skärgården.

Då bör de även uppfylla bostadskungörelsen. Då behoven per dygn i ringarna överskrider 14 tim/dygn behövs två besättningar/dygn. Med en smart schemaläggning behöver besättningen ej övernatta ombord. Då kan dessa hytter användas för tex distriktssköterska mm.

En förutsättning är att busstrafik samordnas vid replipunkterna för att möjliggöra arbetspendling mm. Det finns även behov av möjlighet till godshantering och service i form av väntsal och toalett.

Reseplaneraren måste bli bättre på att beskriva resemöjligheterna och tidtabellerna måste vara mer lättillgängliga.

Replipunkter måste även kunna erbjuda goda parkeringsmöjligheter.

## Miljö

Fartygen samordnar många transportbehov. De minskar därför det totala antalet driftstimmar oerhört mycket. Då ringarna ej är så långa kan farterna hållas på en ekonomisk/ekologisk nivå.

Svallbildning är ett direkt mått på energi och därmed miljöpåverkan. Detta kan reduceras radikalt med denna lösning.

Skärgården består av sprickdalar i huvudsak i nord/sydriktning. Att köra i huvudsak på tvären mot dessa vilket föreslagen lösningen gör minimerar svallpåverkan på stränderna.

De flesta fartyg har cirka samma bränsleåtgång då man trycker mot kajen som vid normal fart mellan öarna.

Att minska liggtiderna genom effektivisering av lasthanteringen sparar därför betydande bränslemängder.

### **Synergieffekter**

Man knyter ihop ö-samhällen. Arbetspendling mellan och från/till skärgården blir drastiskt förbättrad. Därmed blir en satsning på en ö även en satsning på de närmaste ringarna.

Besöksnäringen kan utvecklas hela året. Vi skapar ett ö-luffningsområde som är tillgängligt och lätt att röra sig inom varje dag året runt.

Skärgården blir tillgänglig för hela regionen på ett helt nytt sätt.

Vi skapar en plattform för praktik i sjöman/sjöbefälsyrket vilket är ett mycket stort problem för branschen idag.

### **Nackdelar**

En resa från Stockholm ut till skärgården tar längre tid. Det blir fler byten. Om detta ses som bastrafik bör den kompletteras helger och högsommar. Troligen suger branschen upp detta då sådan trafik oftast är lönsam.

Fler isrännor bryts i skärgården. Istället blir andra områden tillgängliga.

Lösningen innebär med stor sannolikhet en kraftig expansion av både bofasta och besökare. Detta kräver planering i sig.