



Till
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr I2021/02884

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.

Remissvar - Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Inledning

Sveriges kust är lång, den motsvarar mer än ett varv runt jorden vid ekvatorn. Vi har också enligt vissa statistiska källor flest öar i Världen. Huruvida det stämmer eller inte, ligger vi i alla fall på andraplats i Europa vad gäller antalet helårsbebodda öar utan fast landförbindelse (Finland har flest). Vi har därför en utvecklad infrastruktur med allmänna och enskilda vägfärjor och en förhållandevis bra kollektivtrafik i storstadsnära skärgårdsområden. Förutsättningarna för de övriga regioner som har att tillgodose sina kust och öbor med transportinfrastruktur på helårsbasis är i många fall ansträngd. Resurser behöver också avsättas för att säkerställa att hamnar, kajer och replipunkter förblir funktionsdugliga även vid klimatförändringar.

I Fördraget om Europeiska Unionens Funktionssätt (EUF fördraget) artikel 175 står det; ”Medlemsstaterna ska bedriva och samordna sin ekonomiska politik i syfte att uppnå de mål som anges i artikel 174”.

Att Sverige satsar cirka en sjättedel av sitt BNP på miljövänlig och långsiktigt hållbar infrastruktur är hedervärt, men den är för storstadsinriktad.

Allmän väg

I Sveriges finns 392 öar, utan annan fast förbindelse, med en sammanlagd mantalsskriven befolkning på ca. 32 000, varav ungefär hälften har tillgång till allmän vägfärja.

De flesta och/eller största allmänna färjeleder i Sverige trafikerar inte öar utan annan fast landförbindelse, utan trafikerar vikar, fjordar åmyningar, älvar och öar med annan fast förbindelse.

Kollektivtrafik

En färja jämförs oftast med tåg och buss och klassas därför oftast som färdmedel. Tåg och buss framförs alltid på infrastruktur som räls och väg, medan en färja alltid är både infrastruktur och färdmedel och dessutom inte kan begränsas till enbart personbefordran. (Undantag är tex. Djurgårdsfärjan i Stockholm och färjorna över Göta älv i Göteborg).

Angående Trafikverkets inriktningsunderlag.

2.3.4. Tillgänglighet i hela landet och tillgänglighet för alla.

Även om merparten av de inrikes utsläppen av CO₂ kommer från vägtrafiken är öbors CO₂ avtryck per invånare bland de högsta och det beror i huvudsak på sjöfartens utsläpp. Till största delen är det från färjor, men den egna småbåtstrafiken som delvis utförs på grund av brist på kollektivtrafik har inverkan. I inriktningsunderlagets textmassa nämns detta knappast. Vi antar att det beror på att den insulära kommunikationsinfrastrukturen anses vara ett lokalt eller regionalt problem. Den förhärskande praxisen tyder på det. På de ställen man idag har nationellt väghållaransvar för kommunikationerna till öarna, försöker man lägga över ansvaret på de lokala och regionala myndigheterna.

Skall en miljömässigt hållbar utveckling av transportererna i Sveriges inre vatten existera måste de nationella myndigheternas ansvar för detta utökas, inte minskas.

2.3.5. Hantera en snabb teknikutveckling.

Trots att den digitala kommunikationsinfrastrukturen har svårt att nå ut till öarna, sker det trots allt en viss fiberutbyggnad i ö-världen. Det har varit speciellt tydligt under den sista tiden att en ökad digitalisering innebär ett ökat vistande på öarna utanför sommarmånaderna. Detta medför också en ökad efterfrågan av varor och tjänster på öarna, vilket i sin tur kräver en utökad transportinfrastruktur.

Digitala lösningar innebär för ö-världen inte ett minskat transportbehov. För kollektivtrafik på vatten gäller EUs cabotageförordning och omfattar även godsbefordran till öar (ö-cabotage), vilket innebär ett stort ansvar för de Regionala Kollektivtrafik Myndigheterna. Detta har inte i tillräcklig utsträckning beaktats av de nationella lagstiftande organen vid införandet av kompletteringen av kollektivtrafiklagen 2012. Det krävs därför ett ökat nationellt ansvar för kollektivtrafikinfrastrukturen på vatten.

Nationellt organ för dialog och samråd mellan Regeringen och det civila samhället (NOD).

Vi föreslår att Infrastrukturdepartementet och Skärgårdarnas Riksförbund tar initiativ till att tillsammans med NOD skapa en mötesplats eller ett nätverk där de olika organisationer som representerar aktörerna som tillhandahåller transportinfrastruktur och utför transporttjänster till Sveriges öar, för att diskutera de transportpolitiska målen och medlen.

Jungfruskär och Hven
2022-02-28

Lotten Hjelm
Styrelseordförande

Sten-Åke Persson
Styrelseledamot

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND
Borgen 126, 472 95 Varekil
info@skargardarna.se www.skargardarna.se

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND