

Till  
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se).

Diarienummer LI2023/03919

*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 - Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Skärgårdarnas Riksförbund, SRF, har tagit del av materialet och lämnar följande synpunkter.

### Bakgrund

Sverige är ett av de länder i Europa som har flest bebodda öar, vi har ca 390 öar utan fast förbindelse men med bofast befolkning. Till skillnad från EU och SCB räknar SRF öar med en bofast person, som en ö med en bofast befolkning. Det är ca 32 000 personer som är mantalsskrivna på öar utan fast förbindelse i Sverige. Många fler bor på öarna om man inräknar alla deltidboende.

Transporter är en stor fråga för öbor eftersom det påverkar sättet man kan leva på och tillgången, eller den totala frånvaron av service. Även näringslivet i skärgården och på öar är starkt och för företagen är goda transportmöjligheter helt avgörande för en bra tillväxt och samhällsutveckling. Att resa med olika typer av färjor är ett kollektivt och hållbart sätt att resa, både socialt, ekonomiskt och miljömässigt.

Trafikverket servar flest öbor med trafik, 25 leder som går till öar utan fast förbindelse. Dessa öar har sammanlagt en åretruntdbefolkning med ca 21 600 invånare. (Alla 38 leder skeppar över ca 15 000 000 fordon per år.) Där man har en gratis Trafikverksfärja är det inte så vanligt att man åker med egna båtar, de flesta leder till öarna är gratis, men inte alla.

I Sverige bor det ca 9 300 personer på 160 öar som har kollektivtrafik i någon form, som ofta brukar vara vita båtar. Det varierar väldigt mycket hur många turer som erbjuds, i den här kategorin är även anropsstyrd trafik inräknad. Kollektivtrafiken med båt är bekostad av regionerna där kommunerna har möjlighet att köpa in sig på olika tjänster som skolskjuts och annat. Dessa resor kan ingå i kollektivtrafiksystemet och är då till rimliga priser men som alltid när det gäller öar är det inte säkert. I flera skärgårdar är det dyrt att åka till öarna med kollektivtrafik exempelvis får man betala 700kr för att ta med bilen till Ven, det är exklusive förare.

Där man har anropsstyrd trafik, eller där det är glest mellan turerna är det vanligare att man åker med egna båtar och öborna ser mer kollektivtrafiken som ett komplement. När det blir is så finns det olika lösningar i olika regioner. I norra Sverige skapar man isvägar, i andra skärgårdsområden åker man svävare.

Det finns knappt 200 öar där det bor ungefär 700 personer där man inte har någon reguljär trafik alls, det kan finnas skolskjuts, postutdelning som man kan åka med, men inget reguljärt. På öarna med liten befolkning är det oftast helt upp till skärgårdsborna själva att kunna ta sig fram och man är inställd på att man kommer vara "isolerad" under vissa perioder med dålig framkomlighet, det som i Finland kallas "menföre". Det är helt beroende på väderlek hur många dygn per år som öborna inte kan ta sig från och till ön. I Stockholm har man löst det hela med att erbjuda dessa personer helikoptertransport en eller ett par gånger i veckan vintertid. Men det är ingen annanstans i Sverige det finns något liknande.

För oss som bor i skärgården är färjor, båtar, svävare, hamnar, bryggor och replipunkter vår infrastruktur för transporter och alla dessa är viktiga för att ha ett hållbart system för våra fysiska kommunikationer under hela året för att bibehålla goda kommunikationer och transporter.

### Våra synpunkter

- SRF vill ha ett större fokus på öar och skärgård inom infrastrukturplaneringen. Ordet öar nämns en gång i texten på 260 sidor i Trafikverkets rapport. Öar och skärgård är en speciell typ av landsbygd. Infrastrukturen för transporter har andra förutsättningar än på fastlandet, det här bör tas i beaktande i infrastrukturplanen. Ett exempel är att befolkningen på Sveriges öar varierar mycket under året, under vår, sommar och höst mångdubblas antalet personer som vistas på öarna och det här ställer höga krav på infrastrukturen av transporter till öar. Ett av funktionsmålen är att "ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet". Att 700 personer på 200 öar inte har någon form av stöd till infrastruktur för transporter kan inte anses som en grundläggande tillgänglighet.
- SRF anser att regeringen bör överväga att öka de ekonomiska ramarna med den högsta angivna nivån i inriktningsunderlaget. Det innebär 20 procents ökning för att klara behoven av underhåll av befintlig infrastruktur och nya investeringar. Öbor och de "längst ut på linjen" drabbas "värst" av trafikstörningar och SRF föreslår att anslagen till färjetrafik i skärgården bör ökas med 10%. Samt att regionerna får ett tydligare uppdrag och ansvar att säkerställa en god tillgänglighet till öar som idag har persontrafik eller saknar kollektiv trafik. SRF vill också ha en årlig kvalitetsuppföljning av läget på alla färjeleder tillsammans med berörd myndighet. SRF anser också att man bör överväga att se över formerna för anslagsfinansiering där EU kan vara en finansieringsmöjlighet speciellt för transporter till öarna.
- Ett förslag är att väg- och banhållare bör ha ekonomiska incitament att minska trafikstörningar och det borde ju även gälla de gula färjorna. Det här skulle kunna ge hopp åt Holmön som har en Trafikverksfärja, som har haft mer än 30 dygn helt utan trafik mellan den 1/3 2024 till 12/4 2024.
- Trafikverket har fått ett utökat ansvar för civilt försvar, SRF vill påpeka att en bibehållen infrastruktur för transport i skärgården gör att människor kan bo på öarna och vara ögon och öron längs Sveriges kust, som utgör en viktig del i ett civilt försvar. Om det å andra sidan blir en försämrad infrastruktur för transporter så minskar antalet öbor som finns längs kusten.

- Knappt 5% av investeringarna kommer till transportsektorn till sjöss. Sverige är ett land som har 4300km kust, SRF tycker att det låter lite med knappt 5% till sjöfart. Det är kommersiell sjöfart som får knappt 5% investeringar inte kollektivtrafik och transporter till sjöss som vi är mest intresserade av. Ordet färjleder nämns två gånger i rapporten, Trafikverket lägger 11700 miljoner kronor årligen på färjeleder som är en del av det allmänna vägnätet men omnämns knappt i rapporten, trots att det är en stor årlig kostnad för Trafikverket. SRF anser att vägfärjorna ska omnämnas som en del av infrastrukturplaneringen.
- SRF ställer oss positiva till satsning på forskning och innovation.
- Man skriver i rapporten att bilåkandet kommer öka med 25% till 2040 och att i dagsläget är 75% av bilåkandet fritidsresor. SRF tycker att Trafikverket ska jobba för att minska bilåkandet, när man vet att så stor del är fritidsresor. Förslag till Trafikverket om att kroka arm med civilsamhället för att minska bilåkandet. Detta utifrån att resmönstren från öbor säger oss att det finns möjligheter att minska på resandet med planering. Om öbor klarar att planera sina resor för att minska dem så klarar även befolkningen på fastlandet att göra det. Det här är en fråga om sociala mönster och information inte infrastruktur.
- Staten har ett ansvar att ställa upp med infrastruktur för elektrifiering, biobränsle och vätgas. Idag ställer regionerna högra krav på entreprenörerna att driva trafiken med koldioxidneutrala metoder men det är dyrt att bygga infrastrukturen för koldioxidneutralitet. Regionerna kan få statligt bidrag för infrastrukturåtgärder för investeringar och drift men då måste regionen äga fartyg och bryggor. SRF vill att Regionerna uppmuntras till det här systemet. I Region Stockholm jobbar man utifrån det här systemet och man har kommit i gång med elektrifieringen av fartygen vilket är bra men det går relativt sakta.
- I Trafikverkets rapport står det att man måste hitta nya lösningar för kollektivtrafik på landsbygden och att man ska använda de resurser som finns. SRF har några förslag. Många regioner har ett system med närtrafik eller anropsstyrd trafik där man får beställa kollektivtrafik till närmaste centralort med bussanslutningar under en viss tidsperiod på dagen. Det här tycker vi är ett bra system, som alla regioner bör använda och vi vill även att det gäller till sjöss så att de ca 700 personer som bor på öar utan någon kollektivtrafik alls har möjlighet att ta sig från och till sin bostadsort.
- Inom vissa kommuner har man som privatperson möjlighet att åka med skolskjutsen på vatten och land, men långt ifrån överallt. I områden där länsbussar och kollektivtrafik till sjöss har dragits in skulle det vara mycket värdefullt att det finns möjlighet för alla att åka med i skolbussen/båten i mån av plats. Skolskjutsar brukar nämligen passa till anslutande bussar, båtar och färjor. Det här borde vara ett miljövänligt och kostnadseffektivt sätt att ge fler tillgång till kollektivtrafik.

Jungfruskär 2024-04-15  
Lotten Hjelm  
Ordförande

Vinön 2024-04-15  
Rose-Marie Hellén  
Sakkunnig, SRF

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

www.skargardarna.se