



# Skärgårdstrafikanten

Nr 1/2013

Organ för Skärgårdens trafikantförening

Årgång 49

# 50 år

” En oro spred sig bland skärgårdsresenärerna. Denna oro ledde till att en samling skärgårdsintresserade, bland annat redaktör Berndt Friberg, docent Bertil Hedenstierna, skriftställare Åke Janhem, Nils Kruskopf, konstnären Harald Lindberg, Hans Löwing, journalisten Bertil Perrolf, Leif Rasmusson, redaktör Per-Gösta Selking och Menna Swartling samlades hemma hos civilingenjör Stig Dingertz för att dryfta problemen. Innan aftonen den 23 april 1963 var till ända hade Skärgårdens trafikantförening bildats. Föreningen skulle under devisen *”Skärgårdstrafik för alla”* tillvarata resenärernas intressen till en utökad, utvecklad och flexibel skärgårds- trafik till nytta och nöje för hel- och deltidsoende och besökande i skärgården. ”

# Skärgårdstrafikanten

Organ för Skärgårdens Trafikantförening

Ansvarig utgivare

Bengt Adamsson (ordförande)

Redaktör

Marianne Jonsson 08-662 89 02

E-post [info@skargardstrafikanten.se](mailto:info@skargardstrafikanten.se)

Expedition Nybrogatan 76 nb

114 41 STOCKHOLM

Tel/fax 08-662 89 02, 11.00-14.00

Postgiro 70 17 48 - 6

Hemsida [www.skargardstrafikanten.se](http://www.skargardstrafikanten.se)



## ETT STÄNDIGT FÖRSVARANDE

Den första befästningen för försvar av Kodjupet, den dåtida segelleden till Stockholm, började byggas 1548. Under flera århundraden kom vi alltså att försvaras mot objudna gäster, främst österifrån.

Under slutet på 1800-talet kom allt fler att bygga sommarvillor i skärgårdsmiljö och hantverk, handel och fiske kom att ha stor betydelse för livet i skärgården. Utvecklingen har sedan lett till ett stort resande till och från vår vackra skärgård. För drygt femtio år sedan skedde en utveckling som inte var önskad och, som framgår på annan plats, kom skärgårdstrafiken att bli föremål för nya, sett i ett perspektiv, tokiga förslag.

För 50 år sedan, 23 april 1963, kom några kloka och engagerade personer, med Stig Dingertz i spetsen, att bilda Skärgårdens trafikantförening och lyckades att stoppa eländet och i stället fick vi en trafik som bara har blivit bättre och bättre för varje år. Stig Dingertz kom sedan att vara engagerad i föreningens verksamhet, och är fortfarande, vilket skapat en stabilitet i föreningen. En stabilitet och kunskap som är få föreningar förunnat. Dessutom har han fortsatt att vägleda styrelsen och inte minst undertecknad, i det löpande uppdraget som vi gemensamt har i styrelsen. Vi är skyldiga de framsynta personerna ett stort tack. Det arbete som gjorts under de gångna femtio åren går inte nog att uppskatta.

Personligen tror jag inte att den första styrelsen kunde tro att föreningen femtio år senare åter skulle behöva engagera sig för att säkerställa en god trafik inom och till skärgården. En trafik som är lika viktig idag som för femtio år sedan, om vi ska kunna behålla en levande skärgård som alla talar om och förespråkar.

En förutsättning för detta är att trafiken inte enbart utgår från turister och andra sommargäster, utan att den har en omfattning som möjliggör arbetsresor året runt. Boende och verksamheter i skärgården måste kunna verka året runt – detta är den enda förutsättningen för att vidmakthålla *En livskraftig skärgård*.

Året som vi nu lägger bakom oss har präglats av arbetet med att söka påverka politiken i de förslag som man har ute och som avser trafiken från våren 2014. Upphandlingsunderlaget har mött stor kritik såväl inom den politiska majoriteten som hos oppositionen och inte minst från oss i Skärgårdens trafikantförening och alla andra berörda skärgårdsorganisationer såsom SIKO, Företagarna Skärgården, Öppen Skärgård och Skärgårdsstiftelsen. Vi har alla kunnat följa reaktioner, uppfattningar och synpunkter i många insändare och tidningsartiklar. Det var länge sedan ett landstingsbeslut har blivit så ifrågasatt som upphandlingsunderlaget inför 2014. Vi måste fortsätta arbetet med att få politikerna i landstinget att ändra attityd i skärgårdstrafiksfrågan.

Vid trafikantföreningens vintermöte den 14 mars 2013,  
som var mycket välbesökt, antogs följande uttalande:

- Skärgårdens trafikantförening anser att upphandlingen med nuvarande utformning bör avbrytas.
- Att det görs en konsekvensanalys av vad förändringar i skärgårdstrafiken kan komma att medföra för skärgården och för dem som bor och verkar där.
- Vid en upphandling utgå från 2012-års turlistor för skärgårdstrafiken med förbättringar eller varsamma anpassningar av trafik på berörda sträckor enligt Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFS)

På dagen femtio år efter föreningens bildande håller vi årsmöte. Detta i en annan miljö, mer vattennära, och det är ett årsmöte som vi hoppas ska glömma problemen för dagen och i stället umgås och utbyta kunskaper och erfarenhet. Inte minst ska vi tacka de kvarvarande av föreningens grundare.

*Bengt Adamsson*  
*ordförande*



# Skärgårdstrafik för alla

## — Skärgårdens trafikantförening 50 år

En oro för skärgårdstrafiken och hur denna framgent skulle gestalta sig, ledde till att Skärgårdens trafikantförening bildades.

Fram till slutet av 1930-talet utvecklades skärgårdstrafiken. Den förlustbringande vintertrafiken finansierades i allt väsentligt av överskott under den övriga tiden av året. Under 1930-talet kom även skärgårdstrafiken att uppmärksammas av det allmänna på ett nytt sätt. Stockholms stad hade köpt stora jordområden och öar i skärgården ämnade för stadsbor som ville söka natur och rekreation. En ny semesterlag innebar att fler kunde få tid och möjlighet att besöka övärlden och år 1938 kom den första skärgårdsutredningen, som belyste kommunikationer, levnadsvillkor och natur.

Under samma decennium drabbades den omfattande båttrafiken på Mälaren för passagerare och gods mellan städer, samhällen, öar och gårdar av att en stor del av godsmängderna ej längre transporterades med ångbåt. Huvudstadens behov av jordbruksprodukter och livsmedel tillgodosågs genom andra transportmedel, trader försvann och antalet ångfartyg minskade.

Efter andra världskriget gick skärgårdstrafiken ekonomiskt allt sämre och inte ens sommartrafiken förmådde att täcka förluster under övriga året. Vägnetet byggdes ut i skärgårdsnära områden och busstrafik övertog trafikunderlag från många tidigare lukrativa trader. Under 1950-talet fortsatte denna utveckling, och dessutom ökade privatbilismen, systemet med vägfärjor byggdes ut och det åldrande skärgårdstonnaget räknade för varje år allt färre fartyg. Det dåvarande Waxholmsbolaget, det privatägda rederiet som bildats 1901, blev allt mer beroende av subventioner från det allmänna; stat, landsting och kommuner för att klara trafiken.

År 1959 var Waxholmsbolagets ekonomi urholkad och en stor del av den kvarvarande trafiken i mellersta skärgården ställdes in. Genom landstingets försorg kom en ersättningstrafik till stånd under en kort period maj-juni. Ett nytt avtal med Waxholmsbolaget sommaren 1959 garanterade fortsatt trafik under ytterligare några år.

Fyra år senare tog Stockholms stad, landsting och stat ett ansvar som ekonomisk garant när ett nytt rederibolag som ägdes av Vaxholms stad bildades i maj 1963 för att på hösten 1964 överta skärgårdstrafiken.

En oro spred sig bland skärgårdsresenärerna. Det nya rederiets planer var att till stor del lägga om trafiken till en ren passbåtstrafik i likhet med den södra och norra skärgården. I mellersta skärgården skulle Vaxholm bli knutpunkten, varifrån resenärerna skulle resa med buss till Stockholm. Denna oro ledde till att en samling skärgårdsintresserade, bland annat redaktör Berndt Friberg, docent Bertil Hedenstierna, skriftställare Åke Janhem, Sören Thomasson, Nils Kruskopf, konstnären Harald Lindberg, Hans Löwing, journalisten Bertil Perrolf, Leif Rasmusson, redaktör Per-Gösta Selking och Menna Swartling samlades hemma hos civilingenjör Stig Dingertz för att dryfta problemen. Innan aftonen tisdagen den 23 april 1963 var till ända hade Skärgårdens trafikantförening bildats. Föreningen skulle under devisen ”Skärgårdstrafik för alla” tillvarata resenärernas intressen till en utökad, utvecklad och flexibel skärgårdstrafik till nytta och nöje för hel- och deltidsboende och besökande i skärgården. Föreningen fick omedelbart stor uppmärksamhet, skärgårdstrafikfrågor gavs stort utrymme i massmedia och många delade initiativtagarnas önskan om en bättre trafik. I föreningens stadgar, paragraf 2, uttrycks detta: ”Föreningen har till syfte att verka för goda kommunikationer mellan Stockholm och Stockholms skärgård samt inom nämnda skärgård. Föreningen skall härvid tillvarata alla trafikanters – skärgårdsbornas, sommargästernas samt turisternas och andra tillfälliga trafikanters – intressen. För att uppnå detta syfte skall föreningen upprätthålla goda kontakter med vederbörande trafikföretag och myndigheter.” Vidare talas det om i samma paragraf ”Föreningen må bedriva upplysningsverksamhet i syfte att sprida kännedom om Stockholms skärgård och dess vattenvägar som turistisk sevärdhet och rekreationsområde. Föreningen är partipolitiskt neutral.”

Föreningens första månader präglades av ett idogt arbete med möten, skrivelser, kontakter med tidningar, uppvaktningar, annonsering och sammanträden. Skärgårdens trafikantförening vann snart gehör hos intressenterna i det nya rederiet samtidigt som förbättringar kom till stånd i den trafik som det dåvarande Waxholmsbolaget bedrev. Bland de första påtagliga framgångarna var att skärgårdsbåtarna började att anlöpa Klippuddens brygga på Lidingö sommaren 1963.

En av initiativtagarna till Skärgårdens trafikantförening var den framstående konstnären Harald Lindberg, en av de som bäst har fångat skärgården, dess natur, människor och fartyg i både text och bild. Harald Lindberg ritade den ångbåt föfifrån som alltsedan 1963 har varit trafikantföreningens emblem och signum liksom den stadssiluetten från sjösidan, från Riddarholmskyrkan till skyskraporna vid Hötorgs city och med finlandsbåtarna vid Skeppsbron och vid deras speglingar i vattnet skymtar en djurgårdsfärja.

Bland de engagerade i Skärgårdens trafikantförening fanns också en uppskattning av de ångdrivna skärgårdsbåtarna, en flotta som än gång räknades i hundratals fartyg men som under decennierna av nedgång i skärgårds- och målartrafiken, decimerats till en bråkdel. Den 17 december 1963 bildade ledamöter i Skärgårdens trafikantförening en systerförening som fick namnet Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten.

Alltsedan dess har de två föreningarna verkat sida vid sida, haft gemensamma expeditionslokaler och med olika utgångspunkt verkat för att öka uppmärksamheten kring



Det nya Waxholmsbolaget lät åren 1964-1965 bygga sex nya fartyg, snabbåten m/s Viggen var en av dessa.

skärgårdsbåtarna samt en utvecklad båttrafik. År 1963 visade sig vara ett bra år att grunda långlivade båtföreningar, förutom Stiftelsen Skärgårdsbåten och Skärgårdens trafikantförening, bildades i augusti detta år i Helsingborg föreningen för sjöfartsitresserade Klubb Maritim.

Under augusti 1963 skickade Skärgårdens trafikantförening ett A5-blad till medlemmarna med information om föreningens verksamhet under de gångna fyra verksamhetsmånaderna. Ett följande medlemsblad om åtta sidor skickades ut i april 1964. Vid därpå följande utskick hade medlemsbladet fått ett namn; Skärgårdstrafikanten.

### **Årsbok och Skärgårdsbåtens Dag från 1964**

Till sommaren 1964 började trafikantföreningen att ge ut en årsbok, med de olika skärgårds- och målarrederiernas turlistor. Denna var en utveckling av den sommarturlista som Waxholmsbolaget dittills gett ut i häftesform i 50 år. År 1974 utvecklades trafikantföreningens sommarturlista till Skärgårdsboken som jämte turlistorna kompletterades med information och artiklar om skärgården. Den 10 juni 1964 arrangerade trafikantföreningen för första gången Skärgårdsbåtens Dag som därefter har blivit ett årligen återkommande evenemang en försommarafton när sommaren står för dörren.

Den 1 oktober 1964 övertog det nya kommunalägda rederiet Waxholms Ångfartygs AB (Waxholmsbolaget) ansvaret för trafiken, en skärgårdstrafik som utgick från Stockholm. Det kommunala Waxholmsbolaget hade ställts inför en grannliga uppgift som varken bolag eller ägare i längden hade tillräcklig ekonomisk stabilitet nog att klara av och våren-sommaren 1967 blev rederiet en regional angelägenhet när ägandet övertogs av KSL, Kommunalförbundet för Stockholms läns regionala frågor. Ett halvår senare övertog Waxholmsbolaget även trafikansvaret för hela Stockholms södra skärgård, från Möja till Utö. Hösten 1970 övertog Waxholmsbolagets organisation Djurgårdsfärjorna med trafik i Stockholms hamn, Allmänna gränd-Slussen och Allmänna gränd-Nybroplan. När nuvarande Stockholms Läns Landsting bildades 1971 övertog denna organisation ägandet av Waxholms Ångfartygs AB.

Skärgårdens trafikantförening verkade för att trafiken skulle återupptas till bryggor, på sträckor och trader som tidigare haft trafik men förlorat den under decennierna efter andra världskriget. I många fall blev detta framgångsrikt men i ett par fall blev det ej mer än kortlivade försök såsom traderna till Lagnö, Blidös östra sida och traden genom Calle Schewens skärgård, från Vättershaga till Spillersboda.

Att rädda samt utveckla skärgårdstrafiken och passagerarbåttrafiken i Stockholms hamn och Mälaren är en ständigt pågående process. Vid åtskilliga tillfällen har förslag till neddragningar av trafiken krävt att föreningen har agerat, oftast med framgång. När trafiken har ställts inför besparingskrav har trafikantföreningen verkat för att neddragningarna inte skall bli alltför kännbara för resenärerna. Stundom har föreningen fått agera i helt andra spörsmål rörande trafiken, ett exempel på detta var när boende i stavsuddaskärgården klagade på snabbåtarnas höga hastigheter och framförallt de kraftiga svallvågorna i trånga farleder. Detta ledde till att Waxholmsbolaget drog in de moderna snabbåtarna och ersatte dem i trafiken med m/s *Kung Ring* under en sommar.

Alltsedan mitten av 1960-talet har skärgårdstrafiken upplevt en exempellös utveckling, fler trader har tillkommit, passagerarantalet har i genomsnitt ökat med 4% årligen, från 476.000 år 1968 till omkring 1,8 miljoner fyrtio år senare och Landstingets rederi har under denna tid låtit bygga tjugo nya fartyg och fyra färjor.

Skärgårdstrafikens utveckling speglas genom att i fartygsförteckningen i trafikantföreningens Sommarturlista; år 1965 fanns 48 fartyg uppräknade och i Skärgårdsboken 2013 finns 183 fartyg representerade.

Föreningens senaste månader präglas av ett idogt arbete med möten, skrivelser, kontakter med tidningar, uppvaktningar och sammanträden. Situationen för skärgårdstrafiken samt föreningens verksamhet är på många sätt märkligt lik den som för femtio år sedan ledde till att trafikantföreningen bildades.

### **Skärgårdens trafikantförenings ordförande från år 1963:**

Uno Oldenburg, Stockholm (V.Granholmen) 1963-1964

Bertil Hedenstierna, Stockholm (Svartlöga) 1964-1967

Åke Janhem, Stockholm 1968-1972

Anders Lindstedt, Stockholm (Tynningö) 1973-1974

Bertil Hedenstierna, Stockholm (Svartlöga) 1975

Åke Öhman, Stockholm (Husarö) 1976-1981

Bert Ekengren, Stockholm (Linanäs) 1982-1990

Stig Dingertz, Stockholm (Vaxholm) 1991-2007

Bengt Adamsson, Södertälje 2007—

*En mer utförlig historik om Skärgårdens trafikantförenings tillblivelse och verksamhet under fem decennier finns på föreningens hemsida [www.skargardstrafikanten.se](http://www.skargardstrafikanten.se)*



## Våren kommer till skärgården

Skärgårdstrafiken har fortgått under vintern ungefär som vanligt, som vore den oberörd av de stormar som har härjat kring trafiken och Waxholmsbolaget de senaste månaderna. I knappt ett år till skall väl trafiken fungera i stort sett såsom hittills och nu väntar en vårturlista som endast skiljer sig marginellt från tidigare år.

Vintern har varit lång och när dessa rader skrivs i början av april är den långtifrån över, snön faller och isarna ligger. Det är till och med så att vårturlistans start senareläggs med en vecka till den 26 april på grund av issituationen. Vintern har varit ganska normal och trafiken har fungerat utan större problem. Utöbåten *Waxholm II* har fått besöka varv vid ett par tillfällen men annars har det fram till mars varit en normalvinter. Sedan slog ett högttryck till, det första på mycket mycket länge. Det blev ett typiskt vinterhögttryck men när det knappt har varit något stabilt väder över huvudtaget sedan 2011, kom det som något av en överraskning. Dessutom brukar högttryck höra midvintern till och inte när det är vårvinter och nästa årstid borde göra sig påmind. Med högttrycket följde inte bara att isen åter växte i skärgården, det blev ett extremt lågvatten vilket medförde att trafiken till bland annat Gruvbryggan och Skälvik drogs in. Det var helt enkelt inte tillräckligt vattendjup för att kunna trafikera dessa bryggor. I Kodjupet erbjöd inte heller farlederna tillräckligt djup för Waxholmsbolagets vinterbåtar varför all trafik fick gå omvägen söder om Rindö, genom Ramsösund och Oxdjupet. Detta innebar regelmässig försening om ca. 30 minuter på varje tur från Vaxholm ut mot Saxaröarna-Fåglarö, Lindalsundet, Grinda och Husarötraden med anslutande förbindelser.

Under vintern har Waxholmsbolagets nya terminalbyggnad vid Strömkajen tagits i bruk. Byggnaden har en särpräglad utformning och har därför av folkhumorn har döpts till "krematoriet". Hittills har terminalen mest uppmärksamats för ett antal brister i konstruktionen men den kommande sommarsäsongen får väl visa om terminalbyggnaden motsvarar förväntningarna.



Det höll på att bli strejk på waxholmsbåtarna i påsk. Sjöbefälsföreningen hade varslat om stridsåtgärder som skulle ha trätt i kraft till påskdagen men nästan i sista stund, onsdagen den 27 mars, accepterades ett medlingsbud och strejken avblåstes och trafiken kunde fortgå som vanligt.

Det blev nära sju månaders provtrafik men den 5 mars upphörde djurgårdsfärjornas trafik **Slussen-Fotografiska museet-Skeppsholmen Västra-Slussen**. Provtrafiken skall utvärderas och blir det någon fortsatt båttrafik till Stadsgården beror det mer på behov av kompletterande trafik under ombyggnad av Slussen, snarare än att passage-rarunderlaget på traden till Fotografiska museet skulle motivera det. I slutet av mars framförde Folkpartiet ett förslag om att inrätta trafik mellan Stadsgården och Nybroplan under ombyggnaden av Slussen och några dagar senare var det dags för nästa förslag om utbyggd kollektivtrafik till sjöss. Kristdemokraterna föreslog den 5 april att inrätta båttrafik, en pendellinje mellan Tappström vid Ekerö centrum och Gamla stans tunnelbanestation.

I kommande budgetförhandlingar ämnar Kristdemokraterna driva frågan om att starta ett nytt pilotprojekt med pendelbåttrafik under hösten år 2014. Pendelbåtstraden skulle trafikeras i rusningstid och avlasta den hårt ansatta kollektivtrafiken mellan Ekerö och Stockholms innerstad. En sådan trafik skulle också kunna komma de boende på Kungshatt till del. I så fall skulle äntligen denna ö med hel- och deltidsboende att få tillgång till reguljär båttrafik året runt.



Trafiken på Sjövägen; **Nybroplan-Nacka strand-Lidingö-Frihamnen** integrerades helt i SL:s trafik och taxesystem den 1 april och fartygen på traden försågs med flaggor med SL:s emblem samt destinationsskyltar. Fartyget m/s *Ballerina* har under vintern byggts om med större förskepp, fördäck och för lättare ombord- och avstigning och därmed bättre lättillgänglighet. Fartyget har även utrustats med handikapptolett. Första veckan med den nya trafiken ersattes *Ballerina* av tradens vinterfartyg *Kanholmen* eftersom isen ännu låg på delar av sträckan. Under vintern har Rederi AB *Ballerina* köpt motorsluppen m/s *Kung Ring*. Detta fartyg har sedan 1978 varit hemmahörande i norra skärgården för trafik på traderna **Solö-Högmarsö-Furusund-Gräskö-Söderöra-Rödlöga**.



Detta område lämnar nu *Kung Ring* för att söka sig tillbaka till rötterna; fartyget byggdes 1902 för Stockholms Ångslups AB:s omfattande kollektivtrafik till sjöss med färjor och ångslupar i Stockholms hamn och angränsande områden. Nu, 111 år senare är *Kung Ring* tillbaka. Fartyget skall efter motorbyte komma i trafik för Sjövägen tillsammans med m/s *Gurli* som med sina 141 år är betydligt äldre än nytillskottet i trafiken. Under vintern har *Gurli* har gjort god tjänst i isarna.



Waxholmsbolagets emblem, ett W på blågul botten fyller 100 år. Emblemet tillkom, enligt uppgift i mars 1913, för att skapa en enhetligt profil för ett rederi som vid den tiden i rask takt köpte ett stort antal mindre skärgårdsrederier. Från att Waxholmsbolaget tidigare främst ha varit en angelägenhet för resenärerna i vaxholmsområdet och några trader i mellersta skärgården, snabbt fick ett trafikområde som sträckte sig från Utö i söder till Östhammar i norr. Från 1913 och under de följande fem åren tillfördes flottan 25 nya fartyg genom köp av andra rederier samt byggandet av två nya ångslupar, *Hugin* och *Munin*. Det fartyg som har burit W-emblemet längst tid är m/s *Västana* som i år har varit rederiet troget i 75 år. Ytterligare ett fartyg har varit Waxholmsbolagets ägo i 75 år och det var ångfartyget *Waxholm*, kallad "Gamlingen". Fartyget byggdes 1881 och kvarblev i flottan till 1956.

Ångfartyget *Waxholm* var dock drygt 32 år gammalt när ett W anbringades på skorstenen och prydde denna i 43 år innan "Gamlingen" skrotades. *Västan* köptes av Waxholmsbolaget 1938 och slår därmed under år 2013 rekordet att ha varit Waxholmsbåt längst tid.

Både emblem och rederinamn är mycket äldre än de olika företag som har kallats Waxholmsbolaget. Det nuvarande Waxholmsbolaget bildades i slutet av maj 1963 och kan därför fira sitt 50 årsjubileum någon månad efter Skärgårdens trafikantförening, dock räknar rederiet vanligen sina anor ända till 1869 då det första rederiet med namnet Waxholms Ångfartygs AB bildades.



Ångfartyget *Waxholm*, "Gamlingen", var waxholmsbåt 1881-1956, i 75 år. Det rekordet slås i år av m/s *Västan*. Fartygsnamnet *Waxholm* återkom i flottan när rederiet gav s/s *Express II* detta namn år 1964. Foto ur Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåtens arkiv.

Upphandlingsunderlaget av skärgårdstrafiken blev offentligt i december 2012. Det består av fyra delar. En del innefattar Stockholms norra skärgård, trafiken Stockholm-Blidösundet-Söderöra-Rödlöga/Gräskö-Marö-Arholma samt trafiken Högmarsö-Hemmarö-Furusund-Söderöra-Rödlöga som utförs av separata rederier med egna fartyg på uppdrag av Waxholmsbolaget. Nästa del består av mellersta skärgården, i vid bemärkelse, omfattande all trafik från Husarö till Nämndö inklusive bemanning av 18 av Waxholmsbolagets skärgårdsbåtar samt trafikledning. En tredje upphandlingsdel berör södra skärgården, trafiken kring Ornö och Utö och Nättarö-Ålö, bemanning av två waxolmsbåtar och några externa fartyg. Härutöver finns trafiken med Djurgårdsfärjorna i ett separat fjärde paket. Kritiken mot upplägget av upphandlingen, som redan tidigare varit hård, blev under vintern massiv. Det visade sig att de med upphandlingsunderlaget publicerade turlistorna för åren 2014-2015 skulle medföra betydande försämringar i trafiken. Ansvariga försökte att i någon mån rädda situationen genom att påstå att turlistan inte var en slutlig version tvärt emot vad som anges i upphandlingsunderlaget.

Det skulle upphandlas mer trafik än den som presenterades i underlaget. Det kan dock konstateras att även med upphandling av kompletterande turer kan skärgårdens resenärer räkna med försämrad trafik från den 17 april 2014. Mycket beror detta på att Waxholmsbolagets hittillsvarande flexibilitet i trafiken, ersätts av ett till stor del oflexibelt system.

Det lämnas motstridiga besked i upphandlingsunderlaget och det har kommit så många tveksamma utspel från ansvariga att allt förtroende för den nu pågående upphandlingen är förlorad. Kritiken även från politiskt håll inom den styrande landstingsalliansen är stark, både inom och mellan de fyra partierna och den politiska hanteringen av upphandlingen har saknat all fingertoppskänsla. Kritiken riktas främst mot det nuvarande trafiklandstingsrådet Christer G. Wennerholm som kategoriskt har undvikit all kontakt med media och allmänhet, undvikit möten, skickat meddelanden genom Sveriges hårdast arbetande pressekreterare samt konsekvent undvikit kompromisser med andra politiska företrädare som förmodligen hade kunnat gagna trafiken och resenärerna. Till problemen med upphandlingen hör att de mindre skärgårdsrederierna som utför en betydelsefull del av trafiken med taxibåtar och mindre skärgårdsbåtar, hittills har upphandlats direkt av Waxholmsbolaget. Dessa rederiers trafik skall nu upphandlas i andra hand av en större entreprenör i en monopolliknande ställning, en upphandlingsform som står utanför Lagen Om Offentlig Upphandling. Här har trafiklandstingsrådet Christer G. Wennerholm svikit ett tidigare löfte samt överenskommelse med övriga allianspartier om att denna trafik skulle upphandlas separat.

En ytterst vällovlig tolkning av upphandlingen är att man från ansvarigt håll har trott att den operativa driften av skärgårdstrafik är ungefär som att upphandla busstrafik, en entreprenör och ett område. Istället skapas en monopolentreprenör.

Så fungerar inte skärgårdstrafiken. Det krävs flera operatörer, rederier, för att få trafiken i skärgården att fungera och det krävs en från operatörerna fristående trafikledning som är konkurrensneutral och som i första hand ser till trafikanternas bästa. Uppmärksamheten riktas främst mot upphandlingsdelen "Mellersta skärgården", i väldigt vid bemärkelse i och med att det också innefattar delar av nuvarande södra skärgårdens trafikområde, där tio entreprenörer och en trafikledning skall bli en enda och som i sin tur får upphandla underentreprenörer. Det gagnar inte resenärerna att en enda operatör har operativt ansvar för 18 av Waxholmsbolaget. Den pågående upphandlingen syftar till ett avtal som sträcker sig 10-15 år i ett trafikområde, skärgården, där förutsättningarna ständigt skiftar.

En handfull tänkbara anbudsgivare har räknat på upphandlingsunderlaget och för närvarande pågår en utvärdering av de inkomna anbuden. Följden av upphandlingen kan mycket väl bli en "Arriva-situation", i likhet med den som bussresenärer i nordostdelen av länet har upplevt av inställd trafik och regelmässigt försenade turer under vintern 2013. En liknande situation kan uppkomma där en helt ny entreprenör, helt utan gedigen tidigare praktisk erfarenhet av reguljär skärgårdstrafik, lovar guld och gröna skogar, vinner upphandlingen och sedan när väl trafiken drar igång våren 2014, inte mäktar med åtagandet gentemot Landstinget, gentemot andra samarbetspartners och ansvaret gentemot skärgårdens fastboende, deltidboende och andra resenärer i skärgårdstrafiken.

Utvärderingen av inkomna anbud pågår nu för fullt och eftersom den mellersta skärgården omfattar så stor del av den totala verksamheten tilldrar sig denna störst uppmärksamhet. Några av den handfull anbudsgivare har gett sig till känna. Först ut var Strömma Turism & Sjöfart som tillsammans med det brittiska företaget Serco vid en ytterst tankeväckande tidpunkt, några dagar efter årsskiftet, i ett pressmeddelande offentliggjorde att man ämnade lägga bud på Waxholmsbolagets trafik.

Pressmeddelandet andades självförtroende och optimism; ”De två företagen bildar ett gemensamt bolag som kommer att lämna anbud och även driva verksamheten efter en lyckad upphandling.”. Hur kan dom veta det så säkert? Vad är det då för företag som Strömma har valt som samarbetspartner? Företaget Serco beskrivs enklast som Storbrianniens svar på Carema möter Bofors. Förutom vård och vapen ägnas verksamheten åt det mesta av privatiserade samhällstjänster och infrastruktur. Företrädare för Serco har under vintern visats runt i Waxholmsbolagets verksamhet och knappt en månad innan upphandlingsanbuderna skulle lämnas in, var Strömmas företagsledning i London.

Nästa gruppering som gav sig till känna var en konstellation bestående av bland annat Blidösundsbolaget och Utö Rederi AB. Tillkännagivandet från denna gruppering skedde någon dag efter det att anbuderna skulle vara Waxholmsbolaget tillhanda. Offentliggörandet andades inte mindre tillförsikt än Strömmas pressmeddelande två månader tidigare; ”Tack vare att vi går ihop och gör gemensam sak hoppas vi nu få möjlighet att ta med oss den kunskap och den tradition vi samlat på oss genom att bedriva skärgårdstrafik under de senaste hundra åren säger Göran Ahlqvist, VD på Blidösundsbolaget AB”. Ytterligare ett företag som har lämnat anbud är känt; Stockholms Sjötrafik AB, det företag som bemannar en majoritet av Waxholmsbolagets skärgårdsbåtar. Fler intressenter har räknat på upphandlingsunderlaget eller delar av detta. För närvarande råder fullständig sekretess men Waxholmsbolaget har vid offentliggörandet bland annat uppmärksammat ett par norska och andra utländska rederier om den pågående upphandlingen.



Årets varturlista är till största del identisk med förra årets. Möjligen kan man läsa den med ett visst vemod; det kan vara den sista varturlistan med bekant trafikutbud. Alldeles oavsett fagra löften om framtiden har de presenterade tabellerna för 2014 förlorat det mesta av den hittillsvarande flexibilitet i trafiken som Skärgårdens trafikantförening med emfas har hävdats under processens gång är så väsentlig att slå vakt om. Waxholmsbolaget har i högsång ett optimalt utnyttjande av tillgängligt tonnage.

I tabell 2, **Stockholm-Höganäs-Vaxholm**, noteras att vid **Hasseluddens** brygga anges anslutande bussförbindelser till och från Orminge måndagar-fredagar för att underlätta arbetspendling båtledes Nacka-Stockholm.

Stora byggnadsarbeten med nytt färjeläge vid **Norra Lagnö** brygga, medför att färjetrafiken till Östra Tynningö hänvisas till ett provisoriskt färjeläge; Norra Lagnö ångbåtsbrygga. Under arbetes gång kan därför inte bryggan användas av skärgårdsbåtarna. Intill dess att bryggan är återställd går alla turer **Vaxholm-Knutsholmen-Skogsö**.

Anlöp vid Norra Lagnö anges i röd text och trafiken dit återupptas så snart arbetena med färjeläget är avslutade och bryggan kan börja användas av skärgårdsbåtar. Måndag-lördag införs en ny förbindelse 22.00 **Vaxholm-Norra Tynningö-Ramsö** och åter från Ramsö 22.10 till Vaxholm. Denna tur tillkommer som ersättning för den indragna trafiken i Vaxholms stads regi kvällstid på traden som fanns fram till december 2012. Fredagar finns anslutande båt i Vaxholm till Nacka, Lidingö och Stockholm med *Sjögull* eller *Sjöbris*. Ångfartyget *Norrskärs* torsdagstur från **Ramsöberg** kl. 20.00 via Ramsö och Norra Tynningö till Vaxholm anlöper denna vår mellanliggande bryggor på vägen till Vaxholm.

Det blir ett aningen minskad trafik med *Cinderella I*, under vårens första del, den korta perioden innan den 8 maj, körs söndagar en tur från Stockholm kl. 13.00 till **Vaxholm-Grinda-Svartsö-Ingmarsö-Husarö-Möja**. Från den 8 maj finns såsom brukligt förbindelser kl. 10.00 och 16.30 från Stockholm.

Morgonens första förbindelse med taxibåt från **Möja** via **Stavsudda** till **Sollenkroka** måndag-fredagar, fortsätter till **Boda** för att därifrån avgå 07.00 ut till Möja. **Södra Grinda** får en ny förbindelse söndagar vid 17.30 då m/s *Vaddö* 17.10 från Sollenkroka, till Stockholm får denna brygga som nytt anlöp.

Trafiken på traden **Ropsten-Tranholmen-Storholmen** är tänkt att återupptas den 19 april, efter ett vinteruppehåll sedan trettonhelgen. Trafiken skall då anlöpa den nybyggda bryggan vid **Mor Annas brygga**.

På traden **Stavsnäs-Sandhamn** går 09.40-turen söndagar och helgdagar med m/s *Sandhamn*, som tidigare år bara anlöpt Styrsvik och Långvik på vägen, i år även till Gatan, V. Skarprunmarn, Hasselkobben, Hasselö och Eknö. Nästa förbindelse på traden; 11.10-turen med *Vaxö*, som förra året anlöpte samtliga mellanliggande bryggor, anlöper bryggorna till och med Långvik och därefter endast Mjölkkilen och Idholmen före Sandhamn. Nästa förbindelse från Stavsnäs, 12.10 anlöper flertalet bryggor på traden vilket inte var fallet under våren 2012 då det närmast var att betrakta som en direkttur. Bryggan vid Eknö får nya anlöp lördagar 14.40-turen samt söndagar 10.40-turen från Sandhamn till Stavsnäs.

På **nämdötraden** finns en ny förbindelse med taxibåt torsdagar med avgång 06.35 från Nämdöböte via Nämdös bryggor, Mörtö och Rögrund till Björkvik. En förbindelse från Saltsjöbaden fredagar är tidigare lagd med 40 minuter till 13.40. och lördagens eftermiddagstur från Saltsjöbaden är å andra sidan senarelagd med 30 minuter till 16.25.

Turerna **Dalarö-Ornö östra sidan-Fjärdlång** har vid veckoslut anpassats efter ändrad bussturlista. Förmiddagsturen lördagar är senarelagd med 15 minuter till 10.25, första eftermiddagsturen senarelagd med 20 minuter och den andra eftermiddagsturen avgår 45 minuter senare; 17.15. Söndagar är justeringen 15 minuter.

Övriga förändringar i Waxholmsbolagets varturlistor rör mindre tidsjusteringar, närmast för att anpassa till anslutande landkommunikationer.



# Skärgårdens trafikantförening

## Skärgårdsresenärer!

Skärgårdens trafikantförening har visat sig fylla ett länge känt behov. Dess första viktiga uppgift har varit att säkra en fortsatt direkt båttrafik mellan mellersta skärgården och Stockholm. Det ser för närvarande ut som om föreningens aktion, stödd av ett 10.000-tal trafikanter, har varit framgångsrik. Några helt bindande garantier för en trafikuppläggning enligt föreningens önskan även på längre sikt har emellertid icke lämnats. Det föreligger också risk för en standardsänkning i övriga avseenden — t. ex. beträffande restider, båtarnas rymlighet och komfort, servicen ombord.

Det är därför av avgörande betydelse, att trafikanterna själva i fortsättningen noga bevakar sina intressen. Och det bör ske inte endast inom det nu aktuella området utan även i andra delar av skärgården.

Skärgårdsresenärerna har tidigare saknat möjlighet att göra sin stämna hörd, när trafikfrågorna diskuterats. Att trafikanterna nu genom en särskild förening fått möjlighet härtill hälsas med tillfredsställelse inte bara av resenärerna själva utan också av de myndigheter och trafikföretag föreningen haft kontakt med. För att föreningen verkligen skall kunna verka så som avsett, är det angeläget, att trafikanterna allmänt sluter upp som medlemmar. **Bli medlem i Skärgårdens Trafikantförening — om Ni inte redan är det!**

Medlemsavgiften för enskild medlem (inkl. samtliga familjemedlemmar) är endast 5 kronor för enbart 1963 och 10 kronor för 1963 och 1964. Den kan inbetalas per postgiro nr 70 17 48, Skärgårdens Trafikantförening, Birgerjarlagatan 18, Stockholm Ö, eller till närmaste ombud:

### Vår förenings stadsgr (1 2):

Föreningen har till syfte att verka för goda kommunikationer mellan Stockholm och Stockholms skärgård samt inom nämnda skärgård. Föreningen skall hävda tillverkare alla trafikanters — skärgårdsbörnas, semesteräktarnas samt turisternas och andra öfverflyttade trafikanters — intressen.

För att uppnå detta syfte skall föreningen upprätthålla goda kontakter

med vederbörliga trafikföretag och myndigheter. Föreningen skall i den utsträckning det visar sig önskvärdt eller nödvändigt även själv kunna ställa för trafik försoms för brygger och andra anordningar för underlättnad av trafik, eller giva öfver till sådana verksamheter. Föreningen må ledrika upptagningsverksamhet i syfte att sprida kända om Stockholm skärgård och dess vattenvägar som turistiskt sevärdhet och rekreationsskåde. Föreningen är partipolitiskt oenast.

### Stockholm och skärgården i juni 1963

NILS KRUSKOPF	GUNNAR KARLSSON	BERNAT FRIBERG	SOREN THOMASSON	LEIF RASMUSSEN
STIG DINGERTZ	HANS LÖWING	BERTIL PERSSOLF	SVEN GRUNDSTROM	LENNART ÖSTERBERG
HARALD LINDBERG	OLLE CARIS	SVEN BARTHEL	MENNA SWARTLING	ARTUR ÖSTERMAN
ERIK LUNDQVIST	TAGE DOGHAMMAR	UNO OLSENHUBG	PER-GOSTA SELKING	SIMON KARLBERG
ROLAND SVENSSON	ÅKE JANHEM	STIG ANDERSSON	BERTIL HEDENSTIERNA	LARS LINDBROM

Med denna medlemsvärningsaffisch 1963 vill vi påminna om att det även 2013 är angeläget att värva nya medlemmar till föreningen. Prata med vänner, bekanta, grannar och andra resenärer på skärgårdsbåtarna. Föreningens arbete med att bibehålla en bra skärgårdstrafik förutsätter många och engagerade medlemmar. Kontakta föreningens expedition för informationsmaterial, exempelvis broschyrer och affischer med information om Skärgårdens trafikantförening.

# Verksamhetsberättelse år 2012

## Styrelsen

Under det gångna året har styrelsen haft sex sammanträden och överläggningar har skett inför uppvaktningar och remissyttranden. Däremellan har presidiet och de olika kommittéordförandena samrått i aktuella frågor. Arbetsgrupperna för Skärgårdsbåtens Dag och Skärgårdsboken har efter styrelsens direktiv självständigt genomfört sina uppgifter.

## Möten

Årets vintermöte avhölls i Hartwickska husets Gästabudssal torsdagen den 15 mars kl 18.30. Anders Lindström, VD i SL och Waxholmsbolaget talade om kollektivtrafik till lands och sjöss.

Årsmötet avhölls i Hartwickska husets Gästabudssal torsdagen den 26 april kl.18.30 och inleddes med sedvanliga förhandlingar. Efter förhandlingarna fick Skärgårdsstiftelsens VD Lena Nyberg presentera organisationen och dess verksamhet.

Höstens möten inleddes med Trafikrådsmöte torsdagen den 18 oktober kl 18.30 i Tellus Fritidscenter. Företrädare från Waxholmsbolaget, Stockholms Sjötrafik AB och SIKO gav sin syn på problemen som uppstått i samband med förestående upphandlingar av trafiken mm.

Rapport från Bryggrådsrådet den 22 november kl 18.30 återfinns i Skärgårdstrafikanten nr 4/2012. Se även Brygghovkommitténs rapport längre fram i verksamhetsberättelsen.

## Skärgårdsboken

Skärgårdsboken har getts ut av trafikantföreningen sedan 1964 då vi fick överta utgivningsansvaret från Waxholmsbolaget. Det unika med vår bok är att den innehåller sommarturlistor från rederier och därmed utgör en samlad tidtabell över sommarens stora utbud av båttrafik. I och med det fullföljs en tradition från början av förra seklet. Boken innehåller inte bara tidtabeller, ca fyrtio av de 224 sidorna utgörs av artiklar om båtar och trafik samt skärgården och dess natur. Boken är också en unik uppslagsbok över fartyg och båtar som trafikerar skärgården och Mälaren och där finns uppgifter om utflyktsmål, muséer och skärgårdsbutiker. Boken har blivit en uppskattad medlemsbok.

Årets skärgårdsbok kom ut dagen före Skärgårdsbåtens dag. Upplagan har varit ca 4.200 med 90 % spridning. Stockholms stad, landstinget och fem kommuner köper boken till sina fullmäktigeledamöter och därmed sprids kännedomen och kunskapen om den betydelsefulla kollektiva båttrafiken.

Alla som på olika sätt medverkat till bokens framställning är värda ett stort tack.

## Skärgårdsbåtens Dag

Skärgårdsbåtens Dag firades den 13 juni 2012. De skärgårdsbåtar som deltog i paraden var *s/s Storskär*, *s/s Norrskär*, *s/s Blidösund* och *s/s Mariefred*, *m/s Söderarm* och från Strömman Kanalbolaget *m/s Angantyr*. Tyvärr hann inte renoveringen av *m/s Västan* bli klar till denna dag. Dagen bjöd på härligt försommarväder med solsken och sommarmoln. Från kl 17.30 och fram till avgången 18.15 låg fartygen under stor flaggning vid Ström-kajen där Musikcorpsen Messingen konserterade.



I väntan på ombyggnad och ny terminal sköttes även detta år biljettförsäljning och information från den provisoriska "baracken" längre bort på kajen.

I Vaxholm möttes fartygen av en stor publik på fullsatta kajer och musik av Sjövärns-kårens musikkår. Lions arrangemang med dansbana och många försäljningsstånd drog som vanligt stor publik. Exakt kl. 21.00 halades flaggorna traditionsenligt och regle-mentsenligt av Sjövärnskåren under musikkårens paradmarsch. Därefter fortsatte dansen och kl. 21.30 blåste ångvisslorna för återfärd till Stockholm i försommarnatten.

### **Trafikkommittén**

Arbetet under 2012 har inriktats på att följa Waxholmsbolagets trafikplanering. Föreningens trafiksekreterare Lars Berglöf har till vår-, höst- och vinterturlistan sammanställt detaljerade analyser samt nyheter i skärgårdstrafiken i artiklar som har publicerats i detta föreningsblad; Skärgårdstrafikanten. Kontakter med skärgårdsrederier, politiska företrädare och medlemmar är en väsentlig del av kommitténs uppdrag. Att fortlöpande följa rederiers turlisteplanering och framföra våra föreningars och enskilda medlemmars propåer är en av trafikantföreningens och trafikkommitténs viktigaste uppgifter. Kring Waxholmsbolagets upphandling av skärgårdstrafiken och hamntrafiken har ledamöter av trafikkommittén i samarbete med Stomlinjegruppens och bryggkommitténs medlemmar varit djupt engagerade genom möten, sammanträden, skrivelser och uppvaltningar.

### **Stomlinjegruppen**

Under året har arbetet koncentrerats på att utöka statistiskt underlag gällande skärgårdstrafiken. Det har varit viktigt att ge en lättfattlig bild av båtresande ut mot och i skärgården. Waxholmsbolagets linjenät har sammanställts på en schematisk karta där alla linjer och bryggor kan avläsas och även omfattningen av trafiken under olika årstider. Statistiken över på- och avstigande vid alla fastlandsbryggor har även presenterats som ett flödesschema med angivande av resande i olika riktningar med Stockholm, Lidingö och Nacka samt Vaxholm som utgångspunkter. Vidare har gjorts några restidsexempel för trafikanter som till exempel ska resa från Lidingö till Vaxholm och Möja samt från Nacka till Vaxholm och norra skärgården. Stomlinjegruppen har därför sett som sin uppgift att ta fram aktuellt faktamaterial kring resandet och kommer att fortsätta med detta arbete. Gruppen har också tillgång till 2011 års statistik för samtliga Waxholmsbolagets bryggor som kommer att summeras linjevis. Under verksamhetsåret har gruppen haft tre protokollförda sammanträden och däremellan överläggningar och framtagning av delrapporter.

### **Pendelbåtsgruppen**

Skärgårdens trafikantföreningars arbetsgrupp för kollektiv båttrafik på Stockholms inre vatten, Pendelbåtsgruppen, har sedan 2004 varit mycket aktiv och har verkat för att pilotprojekt "Sjövägen", Nybroplan-Nacka strand-Lidingö-Frihamnen, startades 23 augusti 2010. Under 2012 har Pendelbåtsgruppen följt pilotprojektet, som skulle avslutas i augusti 2011, men som av Landstingets Trafiknämnd har blivit förlängt till och med 2013. Från våren 2013 har båttrafiken permanentats.

## **Bryggkommittén**

Det årliga brygggräds-mötet hölls den 22 november med ett 20-tal deltagare. Särskilt inbjudna gäster var Waxholmsbolagets tekniske chef Tom Thureborg, Bryggkonsulten Nils-Åke Kadeby samt turistchefen i Dalarö, Lars-Olof Landin. En utförligare rapport från mötet finns i förra numret av Skärgårdstrafikanten (4/12).

Till "Årets brygga 2012" utsågs Grenadjärbryggan på Rindö, som är en helt nybyggd brygga i anslutning till det nya bostadsområdet på det tidigare kasernområdet. Re-presentanter för Trafikantföreningen överlämnade vid invigningen det traditionella "bryggdiplomet" till ägaren Vasallen AB. Vid Södra Grinda revs den gamla bryggan och ägaren, Skärgårdsstiftelsen, kunde inviga en ny brygga på samma plats under våren. Vid invigningen överlämnade Trafikantföreningens representanter till ägaren ett inramat fotografi med ett äldre motiv från bryggan. En ny brygga tillkom också under året vid Kvarnholmen för trafikanter med "Sjövägen" samt även Mor Annas Brygga på Lidingö för trafiken till Storholmen. Under 2012 inleddes också ombyggnadsarbeten på Gatans brygga (Runmarö).

I de tidtabeller för 2014, som presenteras i upphandlingsunderlaget för skärgårdstrafiken har bryggorna Bromskär (som invigdes 2006), Solö, Ängsö Nationalpark och Edesön strukits. Solö anses av Norrtälje kommun som en brygga av högsta prioritet och har under året, ur landstingets skärgårdsanslag, fått ett bidrag på 150.000 kr för ombyggnad. Skärgårdslandstingsrådet Gustav Andersson har uttalat att bryggan är mycket betydelsefull för den reguljära trafiken i de norra delarna av skärgården, inte minst för SL och Waxholmsbolaget. Trafikantföreningen kan inte acceptera att bryggor mister trafik utan några som helst bärande motiveringar från de ansvariga.

Inget bidrag har under året lämnats ur den av Trafikantföreningen förvaltade s.k. Malmströmska fonden. Fondens ändamål är att ge bidrag till smärre åtgärder och reparationer på trafikbryggor i södra skärgården. Ansökningar om bidrag ur fonden kan ställas till Bryggkommittén.

## **Ekonomi och expedition**

Föreningen kan glädja sig åt en stabil ekonomi med små variationer år för år. Genom utnyttjande av samma tryckeri som förra året har tryckkostnaderna för Skärgårdsboken även detta år kunnat hållas nere. Skattnästaren Ove Svensson svarar som vanligt för en stram budgethållning där utgifterna skall vara anpassade till inkomsterna.

Expeditionen har som tidigare varit gemensam med Stiftelsen Skärgårdsbåten. Marianne Jonsson har hållit reda på medlemsregistret, hemsidan och den dagliga bokföringen, sålt biljetter till Skärgårdsbåtens Dag och tillsammans med de förtroendevalda skött föreningens utskick och även som redaktör svarat för Skärgårdstrafikantens tre årliga nummers tillkomst.

## **Avslutning**

När vi framlägger denna verksamhetsberättelse gör vi det i den fasta övertygelsen att det finns ett behov av en stark, oberoende konsumentorganisation för den kollektiva båttrafiken.

Vi kan konstatera att arbetet med att framföra föreningens synpunkter på morgondagens trafik har rönt ett stort gensvar hos våra medlemmar. Slutligen ett tack som riktar sig till Waxholmsbolaget och övriga rederier, landstingets och kommuners olika verksamheter som vi verkat med, liksom skärgårdsanknutna organisationer.

Sist men inte minst ett tack till expeditionen och till alla medlemmar som bidragit med arbetsinsatser vid olika tillfällen.

*Styrelsen*



*Viktigt!*

**Hotet om nedskärningar i skärgårdstrafiken är fortfarande inte avvärvat! Vi behöver många fler medlemmar! Tipsa gärna dina grannar och medtrafikanter om vår förening och..**

**...glöm inte  
Medlemsavgiften 2013**

**110 kr för enskilda medlemmar  
250 kr föreningar/organisationer  
Pg 70 17 48 - 6**

## Resultaträkning 2012

### Inkomster

Medlemsavgifter	157 895:-
Enskilda 132 145:-	
Föreningar 25 750:-	
Bidrag	15 835:-
Arrangemang, möten m m	234 852:-
Räntor och av- kastning på kapital	91:23

**Summa** 408 673:23

### Utgifter

Lokalhyra	27 642:-
Expeditionkostnader	34 481:50
Löner, soc.avg	94 620:-
Arrangemang, tryck- saker, möten m m	150 136:-
Porto, telefon	72 477:31
Trafikfrämjande åtgärder	6 000:-
Avsättning övrig utrustning	10 000:-
Övriga utgifter	9 333:50
Avskrivningar	-
Årets resultat	3 982.92

**Summa** 408 673:23

## Balansräkning 2012

### Ingående balans 2012 -01-01

#### Tillgångar

Kassa	4 028:-
Bank	50 488:01
Aktieindexobligationer	166 860:-
Plusgiro	75 043:54
Diverse debitorer	16 632:50
Inventarier	1:-
Försäljningslager	1:-
Förutbetalda kostnader	17 222:-

**Summa** 330 276:05

#### Skulder

Diverse kreditorer	4 793:-
Medlemsavgifter 2012	68 220:06
Fond trafikfr. åtgärder	148 500:-
Malmströms fond	68 000:-
Kapitalkonto 39 185:81	
Årets resultat + 1 577.18	40 762:99

**Summa** 330 276:05

### Utgående balans 2012 -12-31

#### Tillgångar

Kassa	3 571:-
Bank	74 307:36
Aktieindexobligationer	166 860:-
Plusgiro	56 519:05
Diverse debitorer	19 869:-
Inventarier	1:-
Försäljningslager	1:-
Förutbetalda kostnader	16 736:-

**Summa** 337 864:41

#### Skulder

Diverse kreditorer	6 208:50
Medlemsavgifter 2013	64 410:-
Fond trafikfr. åtgärder	154 500:-
Malmströms fond	68 000:-
Kapitalkonto 40 762:99	
Årets resultat + 3 982.92	44 745:91

**Summa** 337 864:41

# Funktionärer 2012

## **Ordförande**

Bengt Adamsson, Södertälje (Sthlm)

## **1:e vice ordförande**

Gunnar Lefrell, Lervik

## **2:e vice ordförande**

Rickard Gille, Rindö

## **Protokollsekreterare**

Bo Lagerqvist, Stockholm (Skärmaräng)

## **Trafik- och vice protokollsekreterare**

Lars Berglöf, Stockholm (Granolmen)

## **Skattmästare**

Ove Svensson, Edholma

## **Klubbmästare**

Elisabeth Dingertz, Värmdö

## **Övriga styrelseledamöter**

Nils Cronholm, Stockholm (Yxlö)

Hans Friberg, Söderboudt

Jan-Evert Jäderlund, Rindö

Anna Lundin, Vagnsunda Södra

Erik Pettersson, Möja

Anders Rörby, (Gällnönäs)

Rolf Ström, Kummelnäs

Björn Sylvén, Stockholm(Storholmen)

Lars Osterman, Lidingö (Klippudden)

Bo Tyrefors (Gälö)

Hans-Olof Westerholm (Aspö)

Caroline Åkerhielm (Sarpö)

## **Arbetsutskott**

Presidiet samt en ledamot från respektive kommitté.

## **Trafikkommittén**

Bengt Adamsson (ordf), Lars Berglöf (sekr), Nils Cronholm, Stig Dingertz,

Jan-Evert Jäderlund, Erik Pettersson,

Anders Rörby, Ove Svensson, Björn

Sylvén och Bo Tyrefors

## **Bryggkommittén**

Bo Lagerqvist(ordf), Erik Pettersson,

Lars Tengelin och Hans-Olov Westerholm

## **Pendelbåtsgruppen**

Lars Osterman (ordf), Bengt Adamsson, och Anders Rörby

## **Stomlinjegruppen**

Stig Dingertz (ordf), Lars Berglöf (sekr),

Nils Cronholm, Hans Friberg, Bo

Lagerqvist, Gunnar Lefrell, Anna Lundin

och Björn Sylvén

## **Fartygskommittén**

Bengt Adamsson (ordf), Lars Berglöf

(sekr), och Rolf Ström

## **Revisorer**

Ord: Claes Insulander, Jörgen Henriques

Ers: H-J Öhrström, Ann-Marie Hedbäck

## **Valberedning**

Stig Dingertz (sammankallande)

Jörgen Henriques och Bengt Akalla

## **Skärgårdsbokens Redaktion**

Bengt Adamsson, Lars Berglöf, Nils

Cronholm, Stig Dingertz, Marianne

Jonsson, Gunnar Lefrell, Anna Lundin,

Rolf Ström, Ove Svensson och Björn

Sylvén

## **Kommittén för Skärgårdsbåtens Dag**

Bengt Adamsson, Elisabeth Dingertz,

Stig Dingertz, Jan-Evert Jäderlund,

Marianne Jonsson (sammankallande: presidiet)

## **Skärgårdstrafikantens redaktion**

Marianne Jonsson (redaktör), AU och

sekreterarna i huvudkommittéerna.

Ansvarig utgivare: Bengt Adamsson

## **Expedition, kassa,medlemsregister**

Marianne Jonsson (Tynningö)

## **Arkivarie**

Gunnar Lefrell



FOTO CHRISTER SAMUELSSON

*Välkommen till Skärgårdens trafikantförenings*

## *Årsmöte*

**Skärgårdens Trafikantförening — 50 år KOM OCH FIRA MED OSS**

*tisdagen den 23 april 2013 kl 18.30-21.00*

*Jubileumslokal är m/s VINDHEM*

*Stadsgårdskajen vid Slussen, kajplats 151*

Den 23 april 2013 är det på dagen 50 år sedan Skärgårdens trafikantförening bildades. I samband med årsmötet denna dag skall föreningens 50-årsjubileum firas och efter årsmötesförhandlingarna vidtar festkvällen. Vi bjuder på välkomstdrink och subventionerar kuvertavgiften. Under båtfärden med m/s *Vindhem* kommer det att serveras räkbuffé alternativt tacos. Kostnad 145 kr/person exkl dryck.

Ta gärna med fru/man/sambo till en härlig kväll i skärgårdstrafikens tecken. Musiken kommer att ha skärgårdsprägel. Under kvällen får ni ta del av både historia och framtid inom skärgårdstrafiken. Er närvaro behövs för att manifestera vikten av en fungerande skärgårdstrafik. Vill ni vara med vid jubileumskvällen, anmäl er snarast till föreningen. Anmälan om deltagande görs till Skärgårdens trafikantförening genom att betala in deltagaravgift till Plusgiro 70 17 48-6. OBS! Glöm ej att ange namn på dem som ska delta.

***VÄLKOMNA!***

- Programpunkter:
  - Årsmöte kl. 18.30
  - Avfärd med m/s *Vindhem* kl. 19.00
- Välkomstdrink, Jubileumsbuffé, föredrag och diplomutdelning
  - Åter till kaj ca. kl. 21.00

Om ni bara vill närvara vid årsmötet men ej delta i den efterföljande jubileumskvällen med båtresa, behöver ni ej betala kuvertavgift.



*Välkommen till Skärgårdens trafikantförenings*

## *Årsmöte*

*tisdagen den 23 april 2013 kl 18.30*

*Möteslokal är m/s VINDHEM*

*Stadsgårdskajen vid Slussen, kajplats 151*

### **Föredragningslista:**

1. Mötets öppnande
2. Val av ordförande och sekreterare för dagens förhandlingar
3. Val av två justeringsmän att jämte ordföranden justera protokollet
4. Fastställande att mötet stadgeenligt har blivit utlyst
5. Verksamhetsberättelse och ekonomisk redogörelse
6. Revisorernas berättelse
7. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
8. Val av...
  - a) ordförande för ett år
  - b) två vice ordförande för ett år
  - c) övriga ledamöter i styrelsen som står i tur att väljas för två år
9. Val av två revisorer jämte revisorssuppleanter
10. Fastställande av medlemsavgift för 2014 för enskilda och organisationer
11. Val av den del av valberedningen som tillkommer årsmötet att välja för ett år
  - a) sammankallande
  - b) två övriga ledamöter
12. Övriga frågor



## SKÄRGÅRDSBÅTENS DAG 2013

### Sommarens stora folkfest! Dags att boka biljetter.

Onsdagen den 12 juni 2013 firas Skärgårdsbåtens Dag. Deltagande fartyg är från Waxholmsbolaget ångfartygen *Storskär* och *Norrskär* samt m/s *Västana*. Vidare deltar ångfartyget *Mariefred*, ångfartyget *Blidösund* och eventuellt ytterligare några fartyg. Från Strömma Kanalbolaget deltar m/s *Angantyr*.

Båtarna avgår från Stockholm, Strömkajen vid Grand Hôtel kl. 18.15. Ankomst till Vaxholm ca kl 19.45–20.00. På kajen i Vaxholm möter Sjövarnsskårens musikkår. Blåkragade sjövarnsskårester svarar för flaggornas nedhaling kl 21.00. Lions bjuder på fest med försäljning, lotterier, dansbana med musik av Roslagsbålgarna. I Vaxholms stad pågår även andra aktiviteter med öppna butiker.

Kl 21.30 avgår båtarna mot Stockholm. Som sista fartyg avgår Waxholmsbolagets motorfartyg kl 22.00. Alla fartyg utom s/s *Mariefred* avgår till sina ordinarie kajplatser. Biljett bokas för specificerad båt avseende färden till Vaxholm medan återresan får ske med valfri båt, vilket ger alla möjlighet att få färdas med ångfartyg då dessa snabbt blir fullbokade. Biljetter säljs av expeditionen fr.o.m. slutet av april och kan bokas per telefon och fax 08-662 89 02 samt med e-post: [info@skargardstrafikanten.se](mailto:info@skargardstrafikanten.se).

Nästa avgång		Kl. 17:42
Numr.	Destinations	Avgångstid Kl.
S/S Storskär	Skärgårdsbåtensdag	18:15 13
M/S Dalarna	Skärgårdsbåtensdag	18:15 8
S/S Norrkär	Skärgårdsbåtensdag	18:15 16
S/S Blidösund	Skärgårdsbåtensdag	18:15 11
M/S Angantyr	Skärgårdsbåtensdag	18:15 7
S/S Mariefred	Skärgårdsbåtensdag	18:15 15







**Pris för biljetter** köpta i god tid: 180 kr för färd med ångfartyg och 120 kr för motorfartyg. Biljetter köpta efter 15 maj, pris: 200 kr för färd med ångfartyg och 140 kr för motorfartyg. Barn och ungdomar upp till 17 år halvt pris. Barn under 6 år gratis.

Biljetter hämtas på Nybrogatan 76, nb. De kan även sändas per post mot porto 12 kr. Betalning av förbeställda biljetter senast den 1 juni. Biljetter säljs på Skärgårdens trafikantförenings expedition Nybrogatan 76, öppet måndag-fredag 11.00-14.00, eller den 12 juni från kl. 15.00 i Waxholmsbolagets terminal på Strömkajen.

Plats i matsalarna bokas hos respektive rederi och matsalsentreprenör. Vi påminner om att man inte får ta med alkoholhaltiga drycker för förtäring ombord eftersom det strider mot fartygens utskänkingsrätter.

***Välkommen ombord på Skärgårdsbåtens Dag den 12 juni!***

## *Skärgårdens trafikantförening*

Telefon och fax 08-662 89 02 ❖ INTERNET: [www.skargardstrafikanten.se](http://www.skargardstrafikanten.se)

E-POST: [info@skargardstrafikanten.se](mailto:info@skargardstrafikanten.se) ❖ PLUSGIRO: 70 17 48-6



# Inför 50 års-jubileet

## Historik, reflektioner och framtid

Det är snart femtio år sedan Skärgårdens trafikantförening bildades, den 23 april 1963. Det återstående huvuddelen av båttrafiken som bedrevs av det privatägda Waxholmsbolaget hotades av total nedläggning bland annat av att statens stöd för vintertrafiken skulle slopas. Hela mellanskärgården med anslutande trafik till Vaxholm och Stockholm skulle försvinna. Det var en skärgårdsutredning som leddes av Vägverket som kom fram till att det skulle räcka med fyra passbåtslinjer från olika fastlandsbryggor. Mönstret känns igen när okunnighet om en levande skärgårds förutsättningar läggs till grund för trafiklösningar. Då liksom nu vill man inte förstå att kollektiv båttrafik som kan utnyttja billiga sjövägar är lika naturligt som bussnätet på land.

En proteststorm bröt ut mot förslaget med nära nog dagliga artiklar och insändare i hela Stockholms-pressen. Det var inte bar bilden av Stockholm som porten till skärgården som hotades, utan även alla trafikanters normala resvägar liksom skärgårdens näringsliv. Waxholmsbolagets rederikontor blev nedringt av oroliga trafikanter och bolagets legendariske verkställande direktör Wilhelm Rosendahl hänvisade till undertecknad som just blivit ledamot av Stadsfullmäktige i Stockholm. En mötesdag fastställdes till den 23 april i mitt hem. Efter en knapp timmes diskussion beslöt bilda en förening med namnet Skärgårdens trafikantförening. Ett pressmeddelande formulerades som redaktör Berndt Friberg omedelbart meddelade pressen och radion. Nyheten om den nya föreningen fick en ofattbar genomslagskraft i all massmedia den efterföljande tiden.

Nu följde ett intensivt arbete med att utarbeta stadgar, förslag till styrelse och handlingsprogram inför det kommande konstituerande årsmötet. Genom insamlade medel kunde annonsering om kampanjer och medlemsskap ske i alla de stora dagstidningarna. Samtidigt genomfördes flygbladsutdelning ombord på vaxholmsbåtarna och affischer sattes upp på skärgårdsbryggorna. På en månad inregistrerades över tusen betalande medlemmar. Alla som var med i bildandet av föreningen ingick i arbetsgruppen som träffades nära nog dagligen för att författa skrivelser till regeringen, landsting, Stockholms stad och andra berörda myndigheter och politiker. Det massiva opinionsstödet med pressens och radions ständiga rapportering om hotet mot skärgården fick resultat. Det blev en uppgörelse mellan staten, det gamla landstinget och Stockholms stad att låta Vaxholms stad bli huvudman över skärgårdstrafiken och Waxholmsbolaget. Man övertog sju av Waxholmsbolagets bästa i trafik varande fartyg och Staten tillsköt sex miljoner kronor som räckte till att bygga de tre isgående Ö-båtarna *Ramsö*, *Tynningö* och *Skarpö*, samt två långsamt gående passbåtar som inte minst genom föreningens insatser om behovet av snabbgående båtar byttes dessa två ut mot *Havsörnen*, *Viggen* och *Tärnan*.

Med början redan 1968 övergick huvudmannaskapet för den skärgårdstrafiken och

Waxholmsbolaget från Vaxholms stad till det nya Landstinget. Samtidigt övertogs Stockholm Ångslups AB:s trafik i södra skärgården till Waxholmsbolaget liksom Djurgårdsfärjorna i Stockholms ström. I takt med trafikförbättringar och kraftigt ökat resande byggdes skärgårdstrafiken ut samtidigt som skärgårdsbornas behov av bättre godstrafik tillgodosågs. Många nya skärgårdsbåtar, både isgående och kapacitetsstarka snabbgående fartyg, tillkom. Allt i politisk enighet och man var stolt över sin skärgårdstrafik som satte Stockholm på världskartan. Nästa fas i utvecklingen, både vad gäller landtrafiken genom SL och sjötrafiken genom Waxholmsbolaget, var att upphandla entreprenörer att sköta Landstingets trafikmedel. För att kunna öka ut antalet turer för de fast boende i skärgården utnyttjades också allt mer mindre redare och deras större taxibåtar som var mer anpassade för lågtrafikens resandeunderlag. Detta finmaskiga och kostnadseffektiva linjenät med de tunga stomlinjerna från Stockholm, Lidingö, Nacka och Vaxholm där de fritidsboende svarar för större delen av trafikintäkterna håller på att slås sönder på grund av okunniga och dyra konsulter.

Det är ett ödets ironi att händelser som orsakade Trafikantföreningens bildande nu åter är aktuella 50 år senare. Det är tråkigt att det blivit vanligare att ledande förtroendevalda låter sig styras av alltför dominerande politiska tjänstemän. Alla politiker talar sig varma för att man ska resa kollektivt men när det gäller sjöresor blir man diskriminerad. Skärgårdens trafikantförening lyckades på sin tid få gehör för ett tilläggskort på 50% till SL:s periodkort. År 2009 slopades denna möjlighet och nu måste arbetspendlare som har behov av att resa både till sjöss och lands inhandla dubbla månadskort, totalt nära 1500 kronor. När det gäller Djurgårdsfärjorna och den nya båttrafiken mellan Nacka, Lidingö och Stockholm gäller SL-kortet, men resenäer till öarna ett stenkast utanför Vaxholm måste köpa dubbla kort. Det är på tiden att införa ett gemensamt periodkort för arbetsresor till lands och sjöss och det går inte att skylla på tekniken. En reflektion i sammanhanget är hur fritidsboende och turister får ta med bilen gratis på de statliga vägfärjorna medan motsvarande resa för en familj som reser kollektivt kan kosta åtskilliga 100-tals kronor. Man kan konstatera att en förening som Skärgårdens trafikantförening har lika viktiga uppgifter idag som för 50 år sedan. Stockholms skärgård med dess öar är unik genom sin mångfald och kräver goda kollektiva sjöförbindelser. Föreningens närmaste uppgifter är att försvara trafiken till alla skärgårdsbryggor. Dessa har bekostats av trafikanterna, i vissa fall med visst offentligt stöd. Då har också det offentliga trafikföretaget ett ansvar att se till att operatörerna upprätthåller trafiken på ett godtagbart sätt. Jag är övertygad om att föreningen kommer att kämpa brygga för brygga och önskar framgång för de nästa 50 åren.

*Stig Dingertz*

*På nästa sida: omslaget till föreningens första medlemsblad, utgiven i augusti 1963.*



# Skärgårdens trafikanthörelning

## Skärgårdsresenärer!

Hjärtligt tack för det stöd Ni givit aktionen för en fortsatt direkt båttrafik på Stockholm!

Det gensvar vårt upprop mött hos trafikanterna har varit verkligt starkt — över 10.000 sympatyttringar redan efter fyra veckor.

Aktionen har hittills givit vissa resultat som vi givetvis gläder oss åt. Sälunda har det nya Waxholmsrederiet tillförsäkrats större *tonnageresurser* för en fortsatt båttrafik in till Stockholm än det skulle ha fått enligt de planer som förelåg när vår förelning bildades. Dessutom har *löften* om ett flertal dagliga båtturer sommartid mellan Vaxholm och Stockholm, även innebärande direkttrafik mellan Stockholm och ytter-skärgården, lämnats av företrädare för såväl vissa av de beslutande instanserna som det nya rederiet. Dessa löften är emellertid endast allmänt hållna, och vi har *inte* lyckats få till stånd sådana uttryckliga formellt bindande *garantier* för en fortsatt direkttrafik på Stockholm i nuvarande omfattning som vi yrkat på. Trafikavtalet har sälunda ej erhållit den ändrade avfattning vi önskade.

Vi anser oss emellertid på goda grunder kunna hävda, att den nuvarande trafikuppläggningsen måste bibehållas även efter den 1 oktober 1964 — bl. a. därför att det nuvarande Waxholmsbolaget uppställt som ett villkor för försäljningen, att direkttrafiken bedrivs »i sådan utsträckning att resenärernas nuvarande goda förbindelser med skärgårdsområdet fortsättningsvis bibehålles och icke försämras».

Det är absolut nödvändigt, att trafikanterna i fortsättningen effektivt bevakar sina intressen, såväl i fråga om trafikuppläggningsen som då det gäller en god trafikstandard i övrigt — rymliga, bekväma båtar med god service såväl under resan som vid bryggorna samt en kort restid. En försämring av standarden bör icke i något av dessa avseenden tolereras. Mycket tyder dock på att stora risker föreligger för en fortgående standardsänkning.

Skärgårdens Trafikantförelning har sälunda många viktiga uppgifter att fylla. Hur den kommer att lyckas härmed beror i hög grad på trafikanterna själva.