

Malöleden och Ängöleden – Indragning av färjeturer 2023-02-01

Sammanfattning.

1 februari 2023 ändrades turlistan och 16 turer per dygn drogs in. Beslutet skedde utan samråd och utan att några underlag presenterades. Efter flera påstötningar fick vi se trafikstatistik för färjorna. Den visade att Malöleden senaste året hade något minskad trafik medan Ängöleden hade ökat något.

Bakgrund

Föreningen Flatön har sedan 2016 haft årliga, regelbundna möten med Färjerederiets (FR) Distriktschef, DC. Sedan 2013 har vi deltagit på Skärgårdarnas Riksförbunds (SRF) möten två gånger/år med Trafikverket (TRV) /Färjerederiet. Båda dessa möten har vi upplevt som mycket positiva då vi har haft konstruktiva och respektfulla diskussioner om stora, små och viktiga frågor.

Uteblivet samråd

2021-01-13

bjöd Föreningen Flatöns Trafikgrupp in Färjerederiets DC till ett digitalt möte. Närvarande var DC samt fyra deltagare från Flatön.

På mötet diskuterades bland annat statistik, pandemieffekter, synkronisering med Gullmarsleden mm. DC visade en lista på punkter som Färjerederiet hade diskuterat, bland annat:

- a) ÄNDRAD TURTÄTHET FRÅN 20 TILL 30 MINUTER
- b) INFÖRA NATTRAFIK PÅ ÄNGÖLEDEN
- c) 15-MIN AVGÅNGAR VID RUSNING
- d) BÄTTRE ANSLUTNING TILL BUSS

Vi diskuterade inte dessa punkter mer än att vi efterfrågade underlag för driftskostnader och energibesparingskalkyl.

Trafikgruppen frågade hur och när ett samråd i dessa frågor skulle ske men blev då UPPMANADE AV DC ATT INTE GÅ UT MED NÅGRA AV OVANSTÅENDE PUNKTER TILL ÖBOR OCH ANDRA BERÖRDA då det i dagsläget inte fanns något förslag och att vi skulle bli involverade i god tid om det skulle bli aktuellt.

Vi respekterade DCs uppmaning. Mötesanteckningar fördes av oss och skickades över till DC.

Av Margus Pöldma (trafikchef på TRV) har vi, på möten med TRV och SRF, vid ett flertal tillfällen också blivit lovade att bli involverade vid en ev. turlisteförändring.

Med det kände vi oss lugna och trygga.

2022-12-08

Inkom mail från DC att turlistan skulle ändras från och med årsskiftet 2022-2023 enligt det samrådsmöte som DC menade hade ägt rum 2021-01-13.

Vi svarade samma kväll att "vi är vi öppna för en dialog om olika färjefrågor. Vi ser gärna fram mot att diskutera ditt förslag som påverkar oss och vår kommun i stor utsträckning. Vi ber dig därför återkomma med förslag på tidpunkt då vi kan mötas för att starta ett samråd".

2022-12-09

Inkom nytt mail från DC: "Samråd är alltid viktigt. Därav har ni mottagit information om avsikten att genomföra en justering av tidtabellen i linje med vad som fördes en dialog om på samverkansmötet för tidtabellsjustering den 2021-01-23.

Som förmedlat bakom ligger en samhällslägesituation som utvecklats ytterligare mot påtalad inriktning vid tidpunkten för samrådet, för att tillse att en aktuell och långsiktig verksamhet bedrivs.

Era synpunkter är värdefulla och om ytterligare åsikter önskas belysas, än angivna vid samverkansmötet eller repeteras, vänligen återkom med dessa för ett väl berett ärende.

Inkommen information, önskemål och synpunkter som berör ärendet kommer att besvaras.

För det första: Vi har aldrig blivit kallade till något samverkansmöte.

Mötet 13 januari kom till på vårt initiativ. Dessutom fick vi inte gå ut och informera allmänheten om något.

För det andra: DC nämner ett samverkansmöte 23 januari som ingen i Trafikgruppen känner till. Var finns protokollet från det mötet, vilka deltog, vilka underlag presenterades?

2022-12-30

Nytt mail från DC: Er inkomna information samt synpunkter är beaktade gällande en justering av tidtabellen.

Effekten av beslutet är att de sammantagna ekonomiska och miljömässiga fördelarna, kostnadsförebyggande utgifter och besparingar uppgår till faktor x3 samhällsnyttan.

Det är den sammantagna situationen baserat på trafikstatistik, verksamhetens behov, regeringens förordning om myndigheters klimatanpassning inkl. besparingsbeting av energi tillsammans med tabelljusteringens utformning där samhällsfunktioner beaktats som ligger till grund för den nya tidtabellen.

Tidtabellen som går fram med efter beaktade synpunkter har bibehållen 20 minuters trafik under morgon och eftermiddag för pendlingstrafik vardagar och stöttar en fortsatt nattrafik för Malö och Lyrleden.

Även en justering av införandeperiod tills efter högtidshelgerna har passerat är inkluderad.

En kompletterande dialog med samhällsfunktioner som operatörer inom kollektivtrafik, skolskjuts och kommun (Orust & Uddevalla) har skett.

Inga ytterligare hinder med justeringen till den anpassade tidtabellen har lyfts.

Eftersom något samråd aldrig har skett har vi heller aldrig diskuterat turlistan i detalj.

Något underlag för driftskostnader, energibesparing, statistik eller samhällskostnads kalkyl har aldrig presenterats för oss.

Vi känner inte till att någon dialog har förts med andra samhällsaktörer.

2023-01-27

En uppmärksam öbo noterade att information om turlisteförsämringen hade lagts ut på TRVs hemsida 23/1 och att nya turlistan skulle införas redan 2023-02-01.

Vi mailade DC och först då kom detta svar från DC: (fyra dagar innan ändringen)

Med anledning av tidtabellsjusteringen önskar vi informera om att Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se) har uppdaterats med information om de nya tidtabellerna.

För tidtabell och trafikinformation i realtid har även appen Trafikinfo Färjerederiet uppdaterats, samt med en notis om den kommande förändringen.

För att tillgängliggöra information om förändringen skyltas även fysisk med "gatupratere" vid de aktuella lederna.

2023-01-29

Trafikgruppen skickar en skrivelse till Trafikverket där

Vi överklagar och kräver inhibition av Färjerederiets/Trafikverket beslut att dra in turer på Malöleden och Ängöleden fr o m 1 februari 2023.

Vi kräver att turlistan bibehålls som den är idag och att skyltar mm. tas bort.

Vi har med ingångsvärden från Trafikverkets anvisning för samhällsekonomiska bedömningar, kommit fram till att den totala kostnadsminskningen av utglesningen av de två färjeledernas tidtabeller, uppgår till ca 1000 per vardagsdygn och att den samhällsekonomiska förlusten uppgår till ca 6000 kr per dygn.

Detta är de beräkningsbara kostnaderna.

Därtill kommer icke kvantifierbara effekter där förlustsidan överväger.

Något samråd har heller inte skett med oss i denna fråga.

Svar direkt att Trafikverket har nu tagit emot ditt meddelande. Tack för att du har kontaktat oss! Vi kommer behandla ditt ärende så snart som möjligt. Men utan ärendenummer.

2023-02-06

Svar igen från TRV att de "har tagit din synpunkt vidare för kännedom till ansvariga för lederna". Nu med ärendenummer trv#1503110

2023-03-03

Påminnelse från Trafikgruppen, Flatön: Vi noterar att efter en dryg månad sedan vi skickade vår skrivelse (29/1-2023) har vi fortfarande inte hört något från de ansvariga för lederna, trots att de enligt er fick kännedom om den 6/2 2023.

Vi bifogade också förtydligande svar på de tre "argument" som förts fram från Trafikverket/Färjerederiet till flera av de öbor som också skickat in synpunkter.

TRV: Aktuell anpassning av turtätheten är baserad på trafikstatistik

Flatön: Den årsvisa statistik som förs av färjerederiet för färjelederna visar inga större förändringar i trafikmängderna som motiverar en neddragning av trafiken. Det förekommer inga tomturer, finns det ingen väntande så går inte färjan. Därtill har Malöledens kallelsetur 00:30 tagits bort och den tidigare borttagna kallelseturen har 03:00 inte återinförts, båda förändringarna utan motivering.

TRV: Utformningen och införandet av nya tidtabellen har följt våra rutiner där samråd med olika intressenter och samhällsaktörer ingår

Flatön: Dessa samråd har inte redovisats.

TRV: De ekonomiska och miljömässiga fördelarna uppgår till faktor x3 samhällsnyttan.

Flatön: Beräkningen av denna nytta måste redovisas. Enligt en beräkning som följer Trafikverkets anvisningar för samhällsekonomiska analyser av åtgärder i trafiksystemet (TASAM) så uppgår den samhällsekonomiska förlusten minst 6 gånger vinsten av tidtabellsändringen. Den beräkningsbara vinsten uppgår till blygsamma 1000 kr per dygn.

Samhällsekonomisk beräkning av minskad turtäthet på Malö- och Ängöleden framtagen av Trafikgruppen Flatön:

Minskade kostnader

En övergång till halvtimmestrafik från 20 minuters trafik innebär en minskad driftskostnad av färjorna. En stor del av kostnaderna är fasta. De rörliga kostnader är energikostnader och övriga rörliga kostnader som tex underhåll av linor och smörjning av linarrangemangen. Övergång till 30 minuters trafik ger c:a 10 färre turer per färja, dvs 20 färre turer med de två färjorna. Vi har antagit att en färjetur förbrukar 10 kWh (30 kr) och att de rörliga driftkostnaderna antas till 10 kr per tur. Detta ger en besparing på c:a **800 kr** per dygn för de två färjorna.

Ökade kostnader

Trafikantkostnaderna ökar med ökade väntetider, från 20 minuters trafik till 30 minuters trafik ökar väntetiden i medeltal med 5 minuter per tur och fordon. Då vi inte fick tillgång till färjestatistiken har vi hämtat trafikmängderna från Trafikverkets trafikflödeskartor som visar trafiken på till färjorna anslutande vägar.

(Dragsmarksvägen 400 fd/årsdygnstrafik och vid Fröjdendal 530 fd /årsdygnstrafik). Som trafikantkostnader har Trafikverkets anvisade restidskostnader för regional biltrafik använts (bil i arbete 101 kr/tim, bil övrigt 69 kr/tim). Här antas att restidskostnaden till 80 kr/tim. Detta ger en ökad trafikantkostnad på c:a **6 000 kr** per dygn.

2023-03-14

Svar från TRV/Kundtjänst på påminnelsen samt tilläggsskrivelsen:

Hej igen och tack för ert mail och er skrivelse.

Jag har skickat även den till vår ansvarige för leden för kännedom.

2023-04-06

Mail från DC: *Vi önskar tacka för er skrivelse inkommen till Trafikverket Färjerederiet. Den har besvarats i samkommunikation mellan Färjerederiets Trafikchef, Fleet manager och ledansvariga samt Trafikverkets beställare av Färjetrafik och bifogas detta mail.*

Vi har eftersökt den av er refererade skrivelse från Orust kommun och besvarat en skrivelse inkommen från Orust kommun inkommen den 14.e mars 2023.

Korrespondensen med tillhörande skrivelser finns tillgängliga att hämtas ut via Trafikverkets utlämningsfunktion. (TRV2023/40165) Färjerederiet har samsyn med kommunens yttrade om utvärdering av förändringen. Vår verksamhet, trafik och tidtabeller är under kontinuerlig uppföljning och utveckling.

Vi beklagar att ni upplevt svarstiden dröjsam och önskar förtydliga att vi ser vi ser färjetrafiken som mycket viktig. Vi arbetar för att verksamheten skall bedrivas hållbart, långsiktigt och vara aktuell i alla avseenden.

Vår skrivelse om inhibition 29/1 har fortfarande inte besvarats.

Men i mailet 6/4 bifogades ett svar på våra tilläggsfrågor av 3/3 2023. Det var i princip samma text som vi tidigare fått men gav fortfarande inga svar på det vi efterfrågat.

Två faktafel finns dessutom i svaret.

TRV: *Malö hade vid upprättande av aktuellt avtal 138 boende.*

Vår kommentar: *(Flatön, Malön och Ängön utgör en befolkningsenhet. De senaste åren har vi legat stadigt på drygt 200 mantalsskrivna personer. Räknar vi in deltidsboende blir vi många fler. Malön har ca 30 boende.*

TRV: *Leder med nattrafik har normalt en avgång per timme mellan 22.00 och 06.00.*

Vår kommentar: *Malön bytte för många år sedan turen 03.00 mot en tur 00.30. När*

00.30-turen nu drogs in kom inte 03.00-turen tillbaka. Vi har uppehåll mellan kl. 02.00-04.00. Alla natturer är kallelseturer.

2023-04-06

Samma dag skickade Trafikgruppen, Flatön ett mail till TRV med begäran att få ut SAMTLIGA handlingar som vi har efterfrågat i ärendet ovan:

1. Svar på vår skrivelse om inhibition av 20230129
2. Svar på Orust kommuns skrivelse i ärendet.
3. Trafikstatistik
4. Samhällskostnadsanalys
5. Energibesparingsanalys.
6. Protokoll från ett samrådsmöte som enligt Färjerederiets Distriktschef har ägt rum i detta ärende. Varken Föreningen Flatön eller Flatöns Trafikgrupp har blivit kallade av DC till något samrådsmöte. (Datum, närvarande samt samrådspunkter önskar vi få ta del av.)

2023-04-17

Mail från TRV: Bifogar dom handlingar/sammanställningar vi avser att lämna ut i detta ärende.

Fem filer bifogade:

Svar på tilläggskrivelse 3/3, men inte 29/1

Svar på Orust kommuns skrivelse

Trafikstatistik för Ängön och för Malön samt en allmän skrift om turlistor men inga beräkningskalkyler eller protokoll från några samrådsmöten.

2023-04-20

Möte med TRV, SRF samt Färjerederiets nationella ledning.

Vi var två representanter från Flatöns Trafikgrupp som föredrog vårt ärende.

TRV menade först att vi hade haft ett samråd med DC!

Sedan menade de att TRV/FR inte behöver ha samråd men att det är bra att ha det.

De anser också att de inte har något krav på att göra samhällsekonomiska analyser inför sina beslut.

Men till slut medgav de att mycket kunde ha gjorts annorlunda i detta ärende!

Vi håller med!

Slutord

Med det avslutar vi vår korrespondens med TRV i denna fråga. Vi har informerat SRF och SRFs Färjegrupp om vad som har hänt och vi kommer att informera BSRs medlemsföreningar och andra som har intresse av skärgårdsutveckling.

SRF hoppas också få träffa Riksdagens Trafikutskott i höst och där ta upp frågan om Trafikverkets roll i samhällsutvecklingen för öar med gula färjor längs Sveriges kust.

Nedan följer lite av den information som Föreningen Flatön har gått ut med till öbor, arbetspendlare och andra som nyttjar färjelederna på Malön och Ängön.

Intention har hela tiden varit att informationen ska vara tydlig, korrekt, faktabaserad och transparent.

Till stort stöd för vårt arbete har varit den stora grupp öbor som stöttat oss i den här frågan. Många har engagerat sig och skickat in egna skrivelser.

Några av deras tankar:



Trafikstatistik

Statistik (PBE)	
PBE=personbilsekvivalent	
Ängön	
2018	94826
2019	91079
2020	84980
2021	91932
2022	93181
Malön	
2018	212244
2019	195306
2020	199596
2021	203439
2022	195345



Vår klimatsmarta kustväg och genomfartsled nr 751 används av arbetspendlare, hantverkare och turister och kortar vägen för många.

Genom att välja vägen över Flatön kan den som pendlar dagligen Ellös-Grundsund spara nästan 5 mil/dag = 100 mil/månad.

Flatön, Orust

Färjerederiets punkter, presenterade på möte i januari 2021

FÄRJEREDERIET

Matchar sänkt hastighet på öarna	Mindre genomfartstrafik	Upplevs som försämrad service
Färre avgångar, större utrymme att utföra våra övriga uppgifter.	Förslag nattrafik Ängö	Näringslivet t ex. restauranter
Färre servicestopp	NKI om vi inför nattrafik och 15min avgångar vid rusning	Köbildning sommartid
Bättre helhetsekonomi för led och färja	Samma tidtabell linleder, enklare administration, grafik och print	
Minskad förbrukning, smörja och vajer m.m.	Anslutning till buss blir bättre	
Flatö-Ängö-Malö två färjor skapar trygghet	Anpassning till ökad sjötrafik (IVV)	

Färjerederiets punkter, reviderade i december 2022

FÄRJEREDERIET

Matchar sänkt hastighet på öarna	Balanserad genomfartstrafik	Upplevs som försämrad service
Färre avgångar, förbättrad möjlighet att utföra driftsnära uppgifter. Säkerhetstillsyn av färjorna	20 minuters turer under klassiska pendlingsleder.	Näringslivet t ex. restauranter
Färre servicestopp	Samma tidtabell för alla linlederna, enklare kunddialog, administration, grafik och print	Köbildning sommartid
Bättre helhetsekonomi för led och färja. Förbrukning av skattemedel.	Anslutning till buss blir bättre	<p>Not. 2022-12</p> <p>Sparbetning myndigheter. En anpassad tidtabell motsvarar en reduktion om ca 15 % i energi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Underhåll på led av färja. Betydande ökad möjligheter att genomföra underhåll på led utan indragen trafik. • Optimala för att väma om genomfartsmöjligheter med två färjor till samma öar. • Ingen tillfällig lösning utan omställning till en ny vardag • Ingen sommarsläta utan man kör extraturer baserat på behov (Linfärjor på distrikt Orust hämtar alltid lämnade bilar vid full färja) • Anpassad fart mellan färjorna – säkrare trafik • En gemensam tidtabell för alla 3 linleder (Lyr har redan idag 30 min turer idag) • Allt sammantaget ger minskade kostnader och förbättrad ekonomi. • Under de turer vid de klassiska morgon och eftermiddagspendlingslederna körs 20 minuter trafik. • Regeringsuppdrag. Framtida inlandsled Uddevalla hamn-via Malö strömmar.
Minskad förbrukning, smörja och vajer m.m.	Anpassning till ökad sjötrafik (IVV) Regeringsuppdrag. Framtida inlandsled.	
Flatö-Ängö-Malö två färjor skapar trygghet, service och bidrar till lokalt näringsliv		