



Rindö, den 4 maj 2026

Till: Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Diarienummer: TN 2025-1049

Ärende: Kompletterande remissvar avseende förslag om dynamisk trafik för linje 688 på Rindö och Skarpö, T27

Avsändare: Föreningen Rindöborna

Till Region Stockholm, Trafikförvaltningen,

Föreningen Rindöborna vill härmed lämna ett kompletterande remissvar inom ramen för Trafikförvaltningens remiss TN 2025-1049, avseende föreslagna trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2026/2027 (T27). Vårt remissvar avser den del av remissen som gäller förslaget om dynamisk trafik för linje 688 på Rindö och Skarpö.

Rindöborna är inte formell remissinstans och har därför inte ombetts att yttra sig. Eftersom förslaget direkt påverkar boende på Rindö och Skarpö har vi ändå valt att samla in lokala synpunkter och lämna detta kompletterande underlag.

Vi vill inledningsvis understryka att vi är positiva till ambitionen att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik på Rindö och Skarpö. Ett dynamiskt upplägg kan potentiellt ge flera fördelar: bättre geografisk täckning, färre tomma bussar, lägre resursförbrukning och en mer flexibel trafik under tider då dagens resandeunderlag är lågt. Särskilt för Skarpö, som i dag saknar reguljär kollektivtrafik, kan en väl utformad lösning innebära en tydlig förbättring.

Samtidigt innebär förslaget en grundläggande förändring av kollektivtrafikens funktion. En ordinarie linje med fasta avgångar är en förutsägbar basfunktion. Ett system som kräver förbokning innebär högre trösklar för resenären och kan skapa osäkerhet kring restid, kapacitet och anslutningar. För ett ö-samhälle, där resor ofta är beroende av färja och vidare bussanslutningar, är detta särskilt känsligt.

Sammanfattning och ståndpunkt

Föreningen Rindöborna är positiv till ambitionen att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet på Rindö och Skarpö. Dynamisk trafik kan potentiellt ge bättre geografisk täckning, färre tomma bussar och ett mer resurseffektivt trafikupplägg, särskilt under tider då dagens resandeunderlag är lågt och på platser som i dag saknar kollektivtrafik.

Samtidigt anser vi att förslaget, i sin nuvarande form, inte bör genomföras som en permanent eller i praktiken permanent ersättning för dagens linjetrafik på 688. För Rindö och Skarpö är kollektivtrafiken inte en isolerad lokal tjänst, utan en del av en resekedja med färja, linje 670 och i vissa fall vidare koppling mot Värmdö/Oxdjupet. För boende utan egen bil, skolungdomar, äldre och arbetspendlare är förutsägbarhet och tillförlitlighet avgörande.

Rindöborna anser därför att dynamisk trafik endast bör prövas som en tydligt avgränsad pilot och under följande minimivillkor:

- att ordinarie linjetrafik kvarstår under morgon- och eftermiddagsrusning samt vid skolstart och skolslut,
- att anslutningar till färja, linje 670 och kopplingen mot Värmdö/Oxdjupet säkerställs,
- att bokningssystemet är enkelt och tillgängligt för alla, inklusive via telefon,
- att kapacitet, väntetider, omvägar och hantering av störningar definieras i förväg,
- att vägnätets lämplighet och trafiksäkerhet utreds innan trafik på nya sträckor införs,
- att piloten följs upp med tydliga och öppna kriterier, inklusive delavstämningar under försöksperioden,
- att Rindöborna, Vaxholms stad och berörda boende involveras i dialogen före och under piloten.

Vår sammanfattande ståndpunkt är därmed: **ja till att pröva dynamisk trafik som ett komplement och utvecklingsspår, men nej till att ersätta en robust grundtrafik utan tydliga garantier för tillgänglighet, anslutningar och användbarhet i vardagen.**

Nedan utvecklar vi bakgrunden till vår ståndpunkt, redovisar det lokala underlag vi samlat in och beskriver vilka frågor vi anser behöver hanteras innan en eventuell pilot kan införas.

Lokalt underlag

Rindöborna genomförde en enkät bland boende på Rindö och Skarpö. Enkäten fick 137 svar.

Resultatet visar ett mycket starkt stöd för de minimikrav som föreningen formulerat:

- 129 av 137 svarande, cirka 94 procent, instämmer i våra föreslagna minimikrav.
- Stödet är starkt både bland boende på Rindö och bland svarande från Skarpö.
- 39 svarande uppger att de saknar tillgång till egen bil.

Vi vill vara tydliga med att enkäten inte gör anspråk på att vara statistiskt representativ för hela befolkningen. Samtidigt är det tydligt att en betydande andel av de svarande saknar egen bil. Detta gör underlaget särskilt relevant, eftersom just denna grupp påverkas mest av förändringar i kollektivtrafikens tillgänglighet, förutsägbarhet och användbarhet.

De öppna svaren visar återkommande oro kring:

- behovet av att kunna resa utan att alltid behöva förhandsboka,
- risken för bristande tillförlitlighet vid arbete, skola, vård och andra tidkritiska resor,
- fungerande anslutningar till färja, linje 670 och även vidare mot Värmdö/Oxdjupet,
- tillgänglighet för äldre, barn, personer utan smartphone och andra som kan ha svårt att använda appbaserade lösningar,
- kapacitet vid flera samtidigt bokningar,
- kvälls-, natt- och helgtrafik,
- vägars lämplighet och trafiksäkerhet, särskilt på Skarpö och på mindre vägar.

Varför Rindö och Skarpö kräver särskild hantering

Rindö och Skarpö har särskilda förutsättningar som skiljer sig från många andra områden där dynamisk eller anropsstyrd trafik har prövats.

För det första är linje 688 inte bara en lokal anslutning inom ett avgränsat område. Den är en del av en längre resekedja där färja, linje 670 och i vissa fall vidare koppling mot Värmdö/Oxdjupet

och linje 439 är avgörande. Om passningen inte fungerar påverkas hela resan, inte bara den lokala transporten.

För det andra är många resor tidskritiska. Det gäller arbetsresor, skolresor, vårdbesök och fritidsaktiviteter. Ett system som fungerar väl för planerade inköpsresor eller spontana lågtrafikresor är inte nödvändigtvis tillräckligt för resor där resenären måste vara framme vid en viss tid.

För det tredje är boende utan tillgång till egen bil särskilt beroende av att kollektivtrafiken är förutsägbar, tillgänglig och enkel att använda. Om systemet upplevs som osäkert eller för krångligt riskerar det att förstärka bilberoendet i stället för att minska det.

För det fjärde behöver vägnätets lämplighet bedömas innan trafik på nya sträckor införs. Detta gäller särskilt smala och känsliga vägar på Skarpö samt mindre vägar på Rindö. Frågor om trafiksäkerhet, mötesmöjligheter, vändplatser, vägbelastning och underhåll bör klargöras innan en pilot startar.

Erfarenheter från andra on demand-lösningar

Vi noterar att anropsstyrd och dynamisk trafik redan har testats eller införts på ett flertal platser i Sverige, både som pilotprojekt och som mer permanenta lösningar. Erfarenheter från bland annat Mörkötrafiken, Paxa i Sollefteå och Sundsvall, SkåneFlex, X-linjen i Värmland och olika regionala former av anropsstyrda turer visar att denna typ av trafik kan bidra till bättre geografisk täckning, färre tomkörningar, lägre resursförbrukning och ökad flexibilitet för vissa typer av resor.

Samtidigt skiljer sig förutsättningarna på Rindö och Skarpö från många andra exempel. Här handlar trafiken inte enbart om lokal förflyttning inom ett avgränsat område. För många boende är linje 688 en del av en längre resekedja med färja, linje 670 och i vissa fall vidare koppling mot Värmdö/Oxdjupet. Det gör tillförlitlighet och passning särskilt viktiga.

Vi har inte funnit något tydligt exempel där dynamisk trafik har införts under fullt jämförbara förutsättningar: ett ö-samhälle med kritiska färjeanslutningar, anslutande busstrafik på flera sidor och behov av bibehållen linjetrafik i rusnings- och skoltider. Mot denna bakgrund bör Rindö/Skarpö inte behandlas som en direkt tillämpning av tidigare modeller, utan som en egen, tydligt definierad pilot med särskild uppföljning av anslutningar, kapacitet och användbarhet för boende utan egen bil.

Vaxholms stads pågående behandling av frågan

Vi noterar att Vaxholms stads planeringsutskott den 22 april behandlade frågan och föreslog att kommunens yttrande inför Kommunstyrelsens beslut ska kompletteras med bland annat tydligare skrivningar om försöksperiod, uppföljning före permanent införande, möte med invånare, passning mellan buss 670 och 688 samt behovet av ordinarie linjebussar i rusningstid och vid skolstart/skolslut på Rindö.

Kommunstyrelsen väntas fatta formellt beslut den 7 maj. Rindöborna delar i huvudsak denna inriktning och vill med detta remissvar bidra med ett lokalt förankrat underlag från boende som direkt berörs av förslaget.

Utvärderingen måste vara konkret och transparent

En pilot bör följas upp med mätbara indikatorer, exempelvis:

- antal genomförda resor,
- antal nekade eller ej genomförbara bokningar,
- genomsnittlig väntetid,
- punktlighet i relation till färja och linje 670,
- resor under skol- och arbetspendlingstid,
- användning bland boende utan bil,
- användning bland äldre och ungdomar,
- kundnöjdhet,
- påverkan på kvälls- och helgresor,
- eventuell påverkan på bilberoende,
- trafiksäkerhets- och infrastrukturpåverkan.

Resultaten bör redovisas öppet och diskuteras med boende innan beslut om permanent införande fattas.

Rindöborna som dialogpart

Rindöborna vill gärna bidra konstruktivt i det fortsatta arbetet. Föreningen kan hjälpa till att samla in synpunkter, sprida information, bidra med lokal kunskap och följa upp hur trafiken fungerar i praktiken för olika grupper av boende. Vi vill därför uppmana Trafikförvaltningen att i den fortsatta processen bjuda in Rindöborna, Vaxholms stad och berörda boende till dialog innan detaljerna i en eventuell pilot fastställs.

Vi föreslår också att en eventuell pilot följs upp genom återkommande avstämningar under försöksperioden, exempelvis efter tre och sex månader, där Trafikförvaltningen, Vaxholms stad och representanter för boende deltar. På så sätt kan problem med kapacitet, bokning, anslutningar, restider eller trafiksäkerhet fångas upp tidigt och justeras innan beslut om permanent införande övervägs.

Sammanfattande ståndpunkt

Rindöborna är öppna för att dynamisk trafik prövas som ett sätt att förbättra tillgängligheten, minska tomkörning och ge kollektivtrafik till områden som i dag saknar sådan. Men lösningen får inte innebära att den nuvarande grundläggande kollektivtrafikfunktionen på Rindö försvagas.

Dynamisk trafik kan därför accepteras endast om den införs som en tydligt avgränsad pilot, med bibehållen ordinarie linjetrafik vid kritiska tider, säkra anslutningar till färja och linje 670, tillgänglig bokning för alla, tillräcklig kapacitet, tydliga utvärderingskriterier och verklig lokal dialog. En sådan pilot bör följas upp löpande tillsammans med kommunen och lokala företrädare, inte enbart utvärderas i efterhand.

Med vänlig hälsning,

Föreningen Rindöborna

Michel Annink, vice ordförande

E: michel@annink.com | M: 073-9978993 | W: www.rindoborna.se