

# **Förbindelsefartygstrafiken på Utö- rutten**

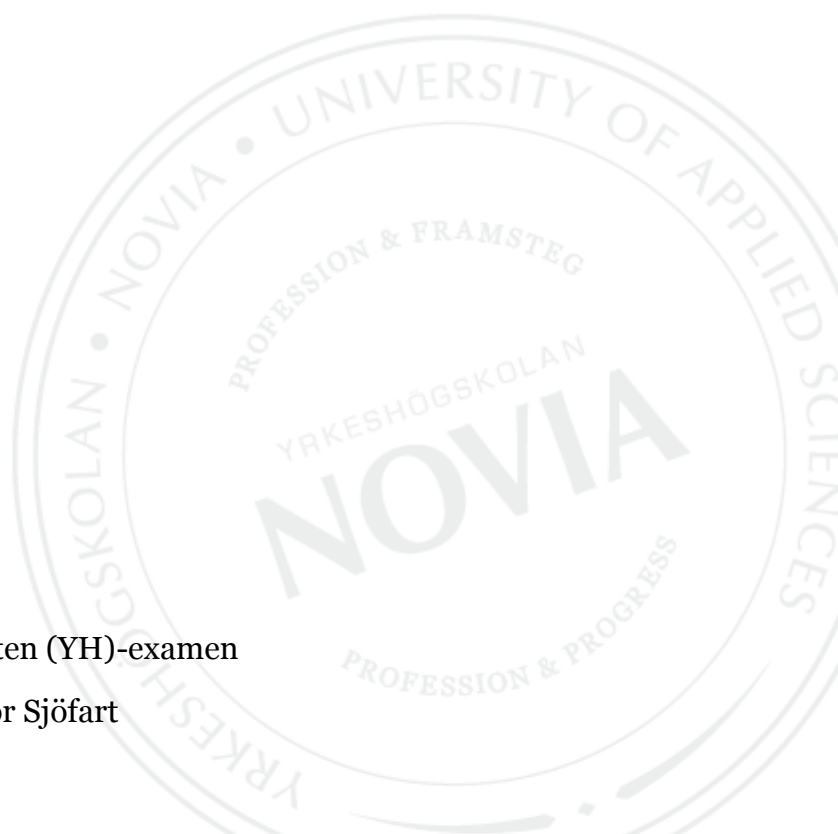
## **Studie i ruttens arrangemang och användarrespons**

Robin Rosenberg

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för Sjöfart

Åbo 2013



# EXAMENSARBETE

Författare: Robin Rosenberg

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Thomas Friis

Titel: Förbindelsefartygstrafiken på Utö-rutten – Studie i ruttens arrangemang och användarrespons

---

Datum: 14.12.2012

Sidantal: 35

Bilagor: 3

---

## Sammanfattning

Detta examensarbete är en undersökning av förbindelsefartygstrafiken på den rutt som går mellan Pärnäs och Utö. Arbetet består av tre delar. Den första delen presenterar ruttens bakgrund och nuvarande situation. Den andra delen består av intervjuer och ett referat från NTM-centralens diskussionstillfälle kring Utö-ruttens framtid, samt resultaten av intervjuerna. I den tredje delen presenterar jag mina egna slutsatser och tankar kring arbetet och undersökningen.

Syftet med examensarbetet var att undersöka de huvudsakliga användargruppernas och myndigheternas åsikter om trafiken och de praktiska arrangemangen på rutten. Målsättningen har varit att skapa en bild av problemen på rutten och förbättringsförslag till ruttens arrangemang.

Problem som kom fram i undersökningen var upphandlingarnas kortsiktighet och strukturen i finansieringen av förbindelsefartygstrafiken. Vid sidan om dessa framkom praktiska problem hos fartyg, tidtabeller och bryggornas konstruktion och skick.

Längre kontrakt skulle möjliggöra modernare utrustning och säkra trafiken för 10-15 år framåt. En skild budget för själva trafiken och för t.ex. bryggprojekt eller dylikt skulle möjliggöra satsningar på det ena, utan att negativt påverka utvecklingen på det andra.

---

Språk: svenska

Nyckelord: skärgård, förbindelsefartyg, Utö-rutten

---

Förvaras: Examensarbetet finns tillgängligt i webbiblioteket Theseus.fi

# BACHELOR'S THESIS

Author: Robin Rosenberg

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisor: Thomas Friis

Title: Ferry traffic on the Utö route – A study in arrangements and user response

---

Date: 14.12.2012

Number of pages: 35

Appendices: 3

---

## Summary

This thesis is a study in the ferry route between Pärnäs and Utö. The thesis consists of three parts. The first part presents the background and current situation on the route. The second part consists of interviews with inhabitants and entrepreneurs and a summary from a discussion concerning the route. In the third part I present my own conclusions and thoughts about the thesis and the study.

The purpose of this thesis was to collect opinions about the route from main different users and authorities. The goal was to create an overlook of the problems on the route and improvements that could be made.

Problems that were discovered were the shortsightedness of the contracts and the structure in the financing of the traffic. There were also practical problems regarding the vessel, schedules and quay constructions.

Longer contracts would allow modern vessels and secure the traffic for 10-15 years at once. Two different budgets for the traffic and quay projects etc. would make it possible to improve one, without impairing the other.

---

Language: swedish

Key words: archipelago, ferry, Utö-route

---

Filed at: The examination work is available at the electronic library Theseus.fi

# Innehållsförteckning

1 Inledning .....	1
1.1 Målsättning .....	2
1.2 Problemformulering .....	2
1.3 Avgränsning.....	2
1.4 Beställare .....	3
1.5 Metodval.....	3
2 Bakgrund.....	4
2.1 Tidigare forskning.....	4
2.2 Utö-rutten .....	5
2.3 Fartyg .....	7
2.3.1 M/s Eivor.....	7
2.3.2 M/s Aspö.....	7
2.3.3 M/s Pontus.....	8
2.4 Bryggor och inlopp .....	8
2.5 Tidtabeller.....	9
2.6 Utvecklingen i skärgården.....	10
3 Upphandling av förbindelsefartygstjänster .....	11
3.1 Budget .....	11
3.2 Lagstiftning.....	11
3.2.1 Lagen om främjande av skärgårdens utveckling.....	12
3.2.2 Lagen om offentliga upphandlingar .....	12
3.2.3 Övriga lagar, förordningar och direktiv.....	13
3.3 Servicenivå .....	13
3.4 Modell på fastställda servicenivåer.....	14
4 Praktisk undersökning .....	16
4.1 Intervju 1, Tiina Johansson och Gunnar Andersson, 7.6.2012.....	16
4.2 Intervju 2, Johan Salminen, 18.10.2012.....	18
4.3 Intervju 3, Ralf Nyman, 19.10.2012 .....	20
4.4 Intervju 4, Eero Laaksonen, 22.10.2012 .....	21
4.5 Intervju 5, Christjan Brander, 24.10.2012.....	23
4.6 Observationer från NTM-centralens diskussionstillfälle, 19.10.2012 .....	25
5 Resultat .....	29
5.1 Fartyg och utrustning .....	29
5.2 Bryggor och hamnar.....	30
5.3 Rutt och tidtabeller.....	30
5.4 Upphandling .....	31
6 Sammanfattning.....	31
7 Förslag till vidare studier.....	33
Källförteckning.....	34

Intervjufrågor.....	Bilaga 1
Vintertidtabell för Utö ruttområde.....	Bilaga 2
Karta över Utö-rutten.....	Bilaga 3

## 1 Inledning

Förbindelsefartygstrafiken i skärgården är livsviktig för att människor i dagens samhälle skulle kunna fortsätta bo och arbeta i skärgården. Fastän en stor del av den finska befolkningen bor i glesbygden, är utmaningarna i skärgården geografiskt sett mycket annorlunda än i andra glesbygder i och med att sjövägen i flera fall är det enda alternativet att ta sig fram.

Servicenäringen i skärgården har blivit allt viktigare och den unika miljön besöks årligen av tusentals gäster. För att företagen skall kunna erbjuda konkurrenskraftig service, som gynnar deras verksamhet, krävs att förbindelserna är i ett sådant skick att varor, gäster och företagare kan röra sig till och från öarna smidigt och utan fördröjelser.

Intresset för att undersöka förbindelsefartygstrafiken speciellt på Utö-rutten uppstod, då jag arbetade på m/s Aspö i trafik mellan Åbo och Utö. Det som fick mig att tänka på förbindelsefartygstrafiken på Utö-rutten som ett möjligt forskningsämne var de blandade känslor som trafiken väcker. Då jag talade med diverse skärgårdsbor och stuggäster under sjöresorna fick jag den uppfattningen att trafiken inte lever upp till de krav som finns på rutten i dagens läge.

Jag har stor respekt för folk, som vill hålla skärgården levande genom att själv bosätta sig, eller idka någon form av företagsamhet ute på öarna, trots den avskildhet som förhållandena för med sig. Därför tycker jag också att det är viktigt att det finns regelbundna och pålitliga förbindelser till fastlandet, både för invånarna och för de varor som de behöver för sitt dagliga liv.

## 1.1 Målsättning

Målsättningen med detta examensarbete är att undersöka hur lokala näringsidkare, fast bosatta och sommargäster på de öar som berörs av "Utö-rutten" upplever den nuvarande situationen i förbindelsefartygstrafiken. Genom att samla in åsikter från folk längs förbindelsefartygets rutt vill jag undersöka ifall de upplever att ruttens behov har ändrat i och med en ändrad näringsstruktur och om så är fallet, hur man i så fall borde reagera på det. Jag kommer i arbetet att föra fram synpunkter och möjliga brister som ruttens huvudsakliga användargrupper har att komma med. Genom att samla information och idéer som jag fått genom intervjuer och övrig korrespondens kommer jag att lägga fram problemen, men också förbättringsförslag till förbindelsefartygstrafiken. Examensarbetet kommer att kunna användas som hjälpmedel då kartläggningar inför framtida beslut om bl.a. längre befraktningsavtal fattas.

## 1.2 Problemformulering

I detta examensarbete försöker jag få fram svar på följande frågor:

- Vilken är situationen på Utö-rutten i dagsläge och hurudan har den varit tidigare? Hurudana är förhållandena längs rutten, vilken utrustning har använts hittills och hur stort antal människor berörs av förbindelsefartygstrafiken?
- På vilka faktorer (t.ex. lagstiftningar, förordningar, beslut och behov) baserar sig upphandling och idkande av förbindelsefartygstrafik?
- Vilka problem upplever invånare, företagare, stuggäster och att finns för tillfället?
- Vilka förbättringsförslag till förbindelsefartygstrafiken finns att presentera baserat på resultaten av den teoretiska och praktiska undersökningen?

## 1.3 Avgränsning

Examensarbetet är begränsat till förbindelsefartygstrafiken på Utö-rutten. Det tar inte i beaktande andra trafikområden eller rutter, förutom i den mån de kan anses påverka Utö-ruttens effektivitet och användas som jämförelse. Examensarbetet kommer inte detaljerat att behandla ekonomiska detaljer, vad gäller t.ex. olika fartygs driftskostnader i förhållande till budget, offerter på ruttens trafikering eller befraktningsavtal. Däremot lyfter

examensarbetet fram problem och förslag gällande praktiska arrangemang, användarvänlighet och tillgänglighet.

#### **1.4 Beställare**

Beställaren, Suomen Saaristolaivat Oy är ett Åbo-baserat rederi, vars fartyg trafikerar i Åbolands skärgård. Rederiet har två passagerarfartyg, varav det större, m/s Aspö var i förbindelsefartygstrafik på Utö-rutten under åren 1996-2006, medan det mindre, m/s Kökar var insatt som reservfartyg. SSL Oy tillhör samma ägare som Utö Havshotell Oy, som bedriver hotell- och restaurangverksamhet på Utö. För tillfället trafikerar m/s Aspö på egen bekostnad på rutten Åbo-Pärnäs-Utö under sommarens högsäsong.

#### **1.5 Metodval**

Den teoretiska delen består av en undersökning av Utö-rutten och NTM-centralens principer för anskaffandet av förbindelsefartygstrafik. Den praktiska delen består av kvalitativa intervjuer med personer som berörs av förbindelsefartygsrutten och ett referat från ett diskussionstillfälle gällande rutten.



## 2 Bakgrund

Förbindelsefartygstrafiken i Skärgårdshavet, också på Utö-rutten, har tidvis väckt livlig debatt på lokaltidningarnas insändarspalter och skärgårdsbor och tjänstemän emellan. I detta kapitel presenterar jag Utö-ruttens historia, den nuvarande situationen gällande fartyg, rutt och tidtabell samt de tidigare forskningarna som jag använt mig av i mitt arbete.

### 2.1 Tidigare forskning

Jag har inte hittat någon tidigare publicerad studie kring denna enskilda rutt, som kunde jämföras med detta examensarbete. Förbindelsefartygstrafiken som helhet har dock granskats tidigare. I mitt examensarbete har jag använt källor från bl.a. dessa undersökningar:

Kommunikationsministeriets (KM) publikation nr. 24/2007: *Yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen kilpailuttaminen*, undersökte den dåvarande konkurrensutsättningen och hade som syfte att klargöra anskaffningen av förbindelsefartygstrafik och försäkra anskaffningen av nya och ändamålsenliga fartyg. Det största enskilda problem som fördes fram i denna utredning var att utrustningen som används i allmänhet är rätt föråldrad. Andra synpunkter som lyftes fram var att utrustningen inte fyller EU:s miljökrav, eller krav på tillgänglighet för t.ex handikappade personer. Förbindelsefartygsbryggornas delvis dåliga skick nämns i rapporten.

KM:s publikation 4/2009: *Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen* är en fortsättning, som bygger på den ovannämnda undersökningen. Denna undersökning kartlägger de olika rutternas utrustning och behov och presenterar en modell för uträkandet av en poängskala, som kan användas för bestämmandet av en skälig basservicenivå på olika rutter. Undersökningen, som publicerades år 2008 föreslog att förbindelsefartygstrafiken skulle göras avgiftsfri för alla passagerare, ett förslag som togs i bruk fr.o.m. september 2010. Vidare föreslogs att anskaffningsförfarandet av servicenivån skulle fastställas enligt den modell som presenteras i undersökningen och att anskaffningarna skulle bindas med långvariga kontrakt.

*Valtakunnallinen saaristopoliittinen toimenpideohjelma 2012-2015 – Saaret, meri, järvet, joet ja rantavyöhyke aluekehitystyöntekijöinä* är det senaste godkända åtgärdsprogrammet för utveckling och bevaring av skärgården under åren 2012-2015, som godkänts av arbets-

och näringsministeriet (ANM). Denna utgåva presenterar skärgårdens nuvarande situation och ett program för utveckling av skärgården under åren 2012-2015. I programmet, liksom i dess föregångare presenteras åtgärder för att främja skärgårdens näringsliv, service och befolkningsstruktur. Som en punkt behandlas utvecklingen av bl.a. kommunikationer och förbindelser. Arbetet är sammanställt av Skärgårdsdelegationen, som fungerar som en permanent delegation under ANM.

## **2.2 Utö-rutten**

Utö-rutten är det namn som används för den förbindelsefartygsrutt som börjar i Pärnäs och slutar på Utö. Den totala längden på rutten är 37,8 sjömil, då längden på de enskilda etapperna är följande: Pärnäs- Berghamn 9,2 sjömil, Berghamn- Nötö 4,6 sjömil, Nötö - Aspö 4,4 sjömil, Aspö - Jurmo 9,2 sjömil och Jurmo - Utö 10,4 Jurmo. (NTM-centralen 2009, s. 2). I och med kommunsammanslagningar befinner sig hela rutten nuförtiden på kommunen Pargas område. En karta över trafikområdet finns som bilaga i slutet av examensarbetet.

Pärnäs är en färjeplats och förbindelsefartygsbrygga som befinner sig på östra sidan av ett sund mellan Nagu och Korpo och ligger vid Skärgårdsvägen. Från Pärnäs är det möjligt att ta sig vidare med buss eller eget fordon både i riktning mot Åbo eller Korpo. Pärnäs fungerar som lastningshamn för all last som skall från fastlandet ut till holmarna.

Berghamn är den minst befolkade holmen på Utö-rutten. På ön finns endast fem fast bosatta invånare, men antalet fritidsboende kan som bäst öka invånarantalet med 68 personer (Arbets- och näringsministeriet, 2012, s.77). Därtill finns logi för 16 personer tillgänglig. Till Berghamn trafikerar även förbindelsebåten m/s Cheri, som har möjlighet att transportera människor och små laster såsom post- och mattransporter (NTM-centralen, 2012).

Nötö är den andra och geografiskt sett största ön på rutten. Nötö ligger på östra sidan av Nötö fjärd, ungefär i mitten av Skärgårdshavets nationalpark. Också på Nötö varierar invånarantalet mycket mellan vintern och sommaren. Nötö har 12 fast bosatta invånare, men under semestersäsongen kan invånarantalet öka med 204 personer tack vare stuggäster. (Arbets- och näringsministeriet, 2012, s. 78). På ön finns en handel, ett sommarcafé och ett pensionat med logi för 16 personer, som får sina varor med

förbindelsefartyget. Nötö hör också till Nagu södra trafikområde, vars trafikering sköts av m/s Nordep (NTM-centralen, 2012).

Aspö ligger på andra sidan om Nötö fjärden, väster om Nötö. På ön finns en gästhamn och en liten handel. På Aspö finns enligt ANM:s statistik 10 invånare, men endast 32 fritidsboende och plats för 15 gäster.

Jurmo är den näst yttersta ön på ruttan. Ön befinner sig i yttre skärgården invid Jurmo fjärd, i sydöstra delen av Vidskärs fjärd. Invånarantalet på ön är 12, medan antalet fritidsboende som mest kan vara upp till 70 (Arbets- och näringsministeriet, 2012, s. 78). På Jurmo finns övernattningsmöjligheter för turister och totalt finns övernattningskapacitet för 48 övriga gäster.

Utö är den yttersta bebodda ön i Finland och även den mest befolkade av ruttens öar. Ön befinner sig i södra kanten av Skärgårdshavet och är den sista större ön innan öppet hav. På ön finns ca.33 invånare och som mest 150 fritidsboende och stuggäster (Arbets- och näringsministeriet, 2012, s. 79), samt utrymme för omkring 150 personer på pensionatet och hotellet. På ön finns en handel som är öppen året runt och en skola för årskurserna 1-9. Dessutom finns ett café, mindre ateljéer, museer och andra attraktioner. Försvarens gamla byggnader och öns landmärke fyren, tillsammans med ett rikt fågelstånd lockar många turister till ön året runt.

Totalt finns på öarna som hör till Utö-ruttan nästan 70 fast boende, över 500 fritidsboende och sommargäster samt sängplats för omkring 250 övriga gäster och turister. Förutom dessa kan mängden potentiella användare av förbindelsefartyget öka märkbart tack vare t.ex. invånarnas och sommargästernas gäster och turister som bosätter sig på annat sätt. Invånarantalet på öarna kan ha varierat något efter att den statistik jag använt mig av har skapats, men siffrorna torde röra sig nära de ovan nämnda.

Utö-ruttan är den längsta och mest vidsträckt av förbindelsefartygsrutterna i Skärgårdshavet. Första delen av ruttan består av skyddad innerskärgård, men då man går söderut blir havet konstant öppnare och senast vid korsandet av Jurmo fjärden och Vidskärs fjärden på vägen till Utö kan förhållandena tidvis vara väldigt krävande och jämförbara med öppet hav. Under hårda vintrar kan vinden då den kommer in från en viss riktning bilda packis och höga isvallar på ruttan.

## 2.3 Fartyg

Förbindelsefartygstrafik har funnits i Skärgårdshavet redan i en längre tid. Till vissa öar fanns redan under första delen av 1900-talet förbindelsefartyg, t.ex. s/s Nagu och s/s Östern som körde till via diverse rutter till Nötö (Nötö hemsidor, 2012). Det första förbindelsefartyget som insattes på den så kallade Utö-rutten var m/s Utö, år 1963. Fartyget körde rutten ända in på 1980-talet då det ersattes av ett nytt fartyg, m/s Harun. Sedan mitten av 1990-talet har trafiken upphandlats av staten via en konkurrensutsättning (Kommunikationsministeriet, 2009). Det första fartyget som vann en konkurrensutsättning var M/s Aspö, som trafikerade Utö-rutten mellan 1996-2006. M/s Eivor har skött om trafiken sedan 2006 fram till skrivande stund. (NTM-centralen, 2012).

### 2.3.1 M/s Eivor

M/s Eivor har skött om trafiken på Utö-rutten sedan 2006. Fartyget, som ägs av Rosita Oy är byggt på Island år 1990 och kan ta 196 passagerare, 12 personbilar och en maximal däckslast på 100 ton. Huvuddimensionerna är 39,40 m x 9, 20 m. Fartygets servicehastighet är 11 knop, djupgång 3,4 m och isklass 3. Maskineffekten är 1038 kW. Fartyget är utrustat med akterport och däckskran samt serviceluckor på bägge sidor. Under huvuddäcket finns en restaurang/kiosk och högre upp sittsalonger samt ett soldäck. På fartyget finns en hiss och utrymme för kylvaror. (NTM-centralen, 2012)

### 2.3.2 M/s Aspö

M/s Aspö, som är i trafik under sommaren är en gammal norsk fjordfärja som byggdes om till ett förbindelsefartyg då det hämtades till Finland i mitten av 1990-talet. Fartyget fungerade som förbindelsefartyg på Utö-rutten mellan åren 1996-2006, med två veckoturer till Åbo på egen bekostnad, men har efter det fortsatt i privatdriven, avgiftsbelagd trafik på rutten Åbo-Pärnäs-Utö under sommarsäsongen. På huvuddäck finns en sittsalong med utrymme för bagage och under huvuddäck finns ytterligare sittplatser samt tio passagerarhytter och två bastun. På övre däck finns en restaurang/kiosk samt ett soldäck i två nivåer. (Suomen Saaristolaiivat, 2012).

### 2.3.3 M/s Pontus

M/s Pontus, ägt och drivet av Rederi Ab Fakir, har från och med början av 2012 skött om tunga transporter till de öar i Skärgårdshavet som inte har fast vägförbindelse. Fartyget trafikerar i öppet vatten mellan maj och december och inom de ramar som är budgeterade för denna typ av transporter. Fartygets bruttodräktighet är 121 ton och det är utrustat med en däckskran vars kapacitet är 5300 kg (vid 11,5 m) och 23900 kg (vid 2,5 m). (NTM-centralen, 2011).

## 2.4 Bryggor och inlopp

Bryggorna i hamnarna längs med Utö-rutten är av olika typ och storlek. Även bryggornas skick är varierande. I Pärnäs, på Berghamn, Nötö, Jurmo och Utö är det i princip möjligt att få i land rullande laster, ifall fartyget är utrustat med en nedfällbar port. På Aspö finns inte en ramp. Inloppen och utsättning för väderförhållanden på de olika öarna är också varierande.

I Pärnäs finns en ramp som möjliggör lastning av rullande laster på ett fartyg utrustat med bog- eller akterport. I samband med hamnen fanns tidigare en terminal för last och ett väntetrymme för passagerare, men enligt information från NTM-centralens representanter den 19.10.2012 har kontraktet med terminalen sagts upp.

På Berghamn finns en betongkaj som kan angöras med aktern eller sidan till. Farledsdjupet enligt sjökortsmätningar är 2,4 m, medan djupet vid kajen är uppmätt till 3,6 m.

På Nötö går det att förtöja med sidan till, samtidigt som man kan lägga ner akterporten. Bryggan är belyst och har ett väntetrymme vid sidan om. Från bryggan går en väg till byn. Farledsdjupet vid ingången till Nötö är enligt mätningar från 1986 minst 3 m, medan djupet vid kajen är 3,2 m.

Aspö är den enda ön där det inte finns någon sorts möjlighet att angöra kajen för att fälla ner en bog- eller akterport och få i land rullande varor. Att angöra med sidan till är den enda möjligheten för förtöjning.

På Jurmo finns två skilda bryggor, en där man kan lämna i land passagerare via sidoporten och en ramp som kan angöras med aktern före och där man kan ta iland rullande last och större enheter. Farledsdjupet vid inloppet till Jurmo är enligt sjökortsmätningar minst 3 m,

medan djupet vid kajen är 3,8. Bryggan är något utsatt för västliga vindar och sjögång och i allmänhet är ingången till Jurmo förhållandevis trång och även besvärlig i opassliga väderförhållanden.

På Utö används i dagens läge den gamla militärbryggan som befinner sig på Enskärs norra udd, ungefär i NW-SE riktning. Förbindelsefartygsbryggan, som är av trä, går att angöra både med sidan till, och därtill finns bredvid bryggan en betongramp, där det går att lägga till med aktern och få iland rullande last. Enligt trafikministeriets bryggregister är det uppmätta farledsdjupet på inloppet till Utö 4,5 m och djupet vid förbindelsefartygskajen 5,5 m. Vid rampen är vattendjupet 3,6 m. Utöver denna brygga finns den så kallade stora bron i mitten av byn, som använts av tidigare förbindelsefartyg och även idag används av m/s Aspö, lotsbåtarna och fritidsbåtar. Båda bryggorna är belysta. Under hårt väder kan den nuvarande förbindelsefartygsbryggan vara utsatt för både västliga vindar och sjögång samt strömmar. (Kommunikationsministeriet, 2012)

## 2.5 Tidtabeller

Rutten trafikeras dagligen under sommaren och sex gånger i veckan under vintern. På vintern ligger förbindelsefartyget med för nuvarande gällande tidtabeller i Pärnäs på onsdagar. På sommaren går rutten regelbundet via alla öar, förutom Berghamn, som angörs vid behov. Under vintern följer man en så kallad x-tidtabell. Då anlöps Nötö, Aspö och Jurmo vid behov och Berghamn vid behov eller om isläget tillåter. Under vintertidtabellen är endast avgångs- och ankomsttiderna till Utö och Pärnäs fasta, medan andra tider kan variera enligt förhållanden och behov av anlop. Anloppen till mellanhamnarna sker enligt beställning och behov av transport skall meddelas i förväg till fartyget. Trafiken kan i undantagsförhållanden ställas in, eller skötas med annan utrustning och annan tidtabell, dvs. ett reservfartyg som rederiet tar in på rutten. Då farligt gods transporteras med förbindelsefartyget, kan begränsningar gällande passagerarmängder träda i kraft (NTM-centralen, 2012). M/s Eivors vintertidtabell för säsongen 2012-2013 finns som bilaga i slutet av examensarbetet.

## 2.6 Utvecklingen i skärgården

Livet i skärgården har ändrats mycket från det som det varit tidigare. Ändringarna i landets näringsliv har, som i andra glesbygder, orsakat förflyttandet av viss service till större centralorter och samtidigt en minskad befolkning. Den fasta bosättningen har försvunnit helt från en del öar och andra har krympt i storlek sedan årtionden tillbaka. På Utö har stora ändringar skett under de senaste årtiondena, då staten dragit sig tillbaka, bl.a. genom att lägga ner garnisonen på ön och göra lotsstationen obemannad. I dagens läge har turism- och servicebranschen blivit allt viktigare för lokala företagare i och med att den finska skärgården blivit ett intressant rese-mål både för inhemska och utländska resenärer. (Arbets- och näringsministeriet, 2012, s. 5). Den ökade turismen innebär att en större mängd passagerare och varor skall ut till öarna, vilket i sin tur kräver fungerande logistik. På samtliga öar på Utö-rutten finns i dagens läge någon sorts turismnäring, som varierar mellan några personers logi till ett fulländat hotell. Som bieffekter till den växande turismnäringen kan tänkas en ökning i affärsverksamhet och småföretagande på öarna.

De övriga kommunikationsmöjligheterna i utskären har i likhet med resten av samhället blivit bättre och bättre tack vare den tekniska utvecklingen av telefon- och internetförbindelser. Denna utveckling ger förbättrade möjligheter till att arbeta på distans från skärgården. Rapporten Saaristopoliittinen toimenpideohjelman lyfter fram möjligheten till att utveckla arbetsplatser som är oberoende av plats, t.ex. call center-typens service. I och med denna sorts arbetsplatser kunde nya potentiella invånare hitta ut till öarna.

Medelåldern hos befolkningen i skärgården är högre än medelåldern hos den övriga befolkningen (Arbets- och näringsministeriet, 2012, s. 4). Detta innebär att de behöver tillgång till läkar- och sjukvårdstjänster rätt ofta, vilket ute i skärgården i många fall betyder att ta sig in till en tätort. Kraven på förbindelsefartygen ser annorlunda ut ur äldre människors synvinkel, då fartygen och deras utrymmen måste vara lättillgängliga även om man använder sig av t.ex. rollator.

### **3 Upphandling av förbindelsefartygstjänster**

Förbindelsefartygstrafiken i hela landet är centrerad till NTM-centralen i Egentliga Finland. Tidigare ansvarade Sjöfartsverket för de ärenden som förknippades med förbindelsefartygstrafiken. Sjöfartsverkets verksamhet upphörde i slutet av år 2009 i samband med reformer av statens ämbetsverk och dess uppgifter delades upp och förflyttades fr.o.m. 1.1.2010 till nya myndigheter, däribland till NTM-centralen i Egentliga Finland, som tog ansvar över skärgårdstrafiken som helhet. (NTM-centralen, 2011).

Upphandlingen av förbindelsefartygstrafik och servicenivån på de olika rutterna baserar sig, enligt Timo Laaksonens utsago på NTM-centralens diskussionstillfälle gällande trafiken på Utö-rutten 19.10.2012, i första hand på politiska beslut och lagstiftningar.

#### **3.1 Budget**

Enligt underhållschef Timo Laaksonens redogörelse får finansieringen av förbindelsetrafiken användas till:

- Förbindelsefartygstjänster och de utgifter som orsakas av dem
- Reparationer och underhåll av de bryggor som används av förbindelsefartygen
- Understöd till underhållet av privata isvägar som ersätter förbindelsefartyg
- Understöd till personer eller företag som sköter om sjötransporter i skärgården på sådana sträckor där det inte finns förbindelsefartyg

Enligt Laaksonens redogörelse är de anslag som finns reserverade för förbindelsefartygstrafiken budgeterade som en total summa, som uppdelas mellan rutterna enligt behov och möjligheter. Tilläggsatsningar på en enskild rutt, t.ex. extra turer måste rymmas i samma budget, vilket kan orsaka besparingar annanstans.

#### **3.2 Lagstiftning**

Förbindelsefartygstrafiken styrs av många lagar, eftersom den i flera fall sköter om alla behov som invånarna har. I detta avsnitt redogör jag de enligt mig två viktigaste lagstiftningarna som gäller vid upphandling och skötande av förbindelsefartygstrafiken;



lagen om främjande av skärgårdens utveckling, som hela förbindelsefartygstrafiken baserar sig på samt lagen om offentliga upphandlingar, som bestämmer principerna för upphandlingsförfarandet.

### **3.2.1 Lagen om främjande av skärgårdens utveckling**

Lagen om främjande av skärgårdens utveckling (26.6.1981/494) har som syfte att möjliggöra fortsatt boende och idkande av näring i skärgårdskommunerna, med samma förutsättningar som finns i övriga delar av landet. I paragraf 1 stadgas att man med åtgärder av staten och kommunerna bör sträva efter att bevara den fasta bosättningen i skärgården genom att för befolkningen skapa tillräckliga möjligheter till utkomst, samfärdsel och basservice samt efter att skydda skärgårdens landskapsbild och natur för miljöskador. Gällande transport- och trafikservice stadgas i paragraf 5 att staten bör försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning har en *”med hänsyn till boendeförhållandena, utkomstbetingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig.”* Enligt lagen skall viss basservice, bl.a. hälso- och socialvård, skolväsen och handel kunna erbjudas åt skärgårdsbor till skäligt pris och på skäligt avstånd. Vad gäller näringslivet anses skärgårdens särförhållanden vara en faktor, som ökar behovet av stöd. Lagen utvecklar inte vidare vilka som är de exakta kriterierna för att lagen skall uppfyllas.

### **3.2.2 Lagen om offentliga upphandlingar**

Förbindelsefartygstjänster har upphandlats via konkurrensutsättningar sedan 1980-talet. Vid upphandlingar av dessa tjänster gäller lagen om offentliga upphandlingar (348/2007), vars syfte enligt 1 § är att *”effektivisera användningen av allmänna medel, främja upphandling av hög kvalitet och garantera jämlika möjligheter för företag och andra sammanslutningar att erbjuda varor, tjänster och byggtreprenader vid anbudsförfaranden för offentlig upphandling.”*

Enligt 2 § skall den upphandlande enheten *”utnyttja befintliga konkurrensförhållanden, behandla deltagarna i upphandlingsförfarandet på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt förfara öppet och med beaktande av proportionalitetskraven.*

*De upphandlande enheterna skall sträva efter att ordna sin upphandling så att den kan genomföras på ett så ekonomiskt och systematiskt sätt som möjligt samt i form av så ändamålsenliga helheter som möjligt med beaktande av miljöaspekterna.”*

I 62 § om val av anbud stadgas följande:

*”Det anbud skall antas som för den upphandlande enheten totalekonomiskt sett är det mest fördelaktiga utifrån kriterier som är kopplade till föremålet för upphandlingen eller det som har det lägsta priset. Kriterier för valet av det totalekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan vara till exempel kvalitet, pris, tekniska fördelar, estetiska och funktionella egenskaper, miljöegenskaper, driftskostnader, kostnadseffektivitet, eftermarknadsservice och tekniskt stöd, underhållsservice, leveransdag, leveranstid eller tid för fullgörandet eller livscykelkostnader.”*

### **3.2.3 Övriga lagar, förordningar och direktiv**

Förutom de ovan nämnda lagarna gäller bl.a. följande lagar för förbindelsefartygstrafiken och garanterandet av service ute i skärgården:

- Lagen om grundläggande utbildning 21.8.1998/628
- Lagen om posttjänster 6.4.2001/313
- Avfallslagen 3.12.1993/1072

För själva förbindelsefartygens del gäller de nationella och internationella lagstiftningar samt konventioner som gäller fartyg.

## **3.3 Servicenivå**

Servicenivån baserar sig på de lagstiftningar som skall göra det möjligt att leva, bo och arbeta i skärgården. Det är ett svårt begrepp, eftersom behoven på olika rutter är varierande och en tillräcklig servicenivå kan betyda olika saker på olika rutter.

Enligt servicenivåansvariga Sirpa Vanhala (E-postkorrespondens, 6.11.2012) på Egentliga-Finlands NTM-central är utgångspunkten vid upphandling av förbindelsefartygstjänster, att den gällande servicenivån på en rutt skall kunna tryggas, dock med de begränsningar som lagstiftning och budgetramar ställer.

I det senaste regeringsprogrammet stadgas, att servicenivån på förbindelsefartygstrafiken skall tryggas. Noggrannare detaljer definieras inte. (Statsrådet, 2011, s. 55).

I Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen påpekas att det inte finns ett beslut om fastställda servicenivåer inom skärgårdstrafiken och att det därmed också fattas sammanhängande finansiering av den. Redogörelsen föreslår, att servicenivåer skulle fastställas och att det skulle göras enligt de fast bosatta invånarnas behov. Införandet av avgifter eller ett begränsat antal gratis resor för övriga passagerare är ett alternativ som bör undersökas. I redogörelsen föreslås också att budgetstrukturen för trafiken skall granskas samtidigt då finansieringen fastslås. (Kommunikationsministeriet, 2012, s. 33).

### **3.4 Modell på fastställda servicenivåer**

I Kommunikationsministeriets publikation (KM 4/2009, s. 29-35) presenteras ett förslag på en modell på fastslagna servicenivåer, som baserar sig på den dåvarande (nuvarande) servicenivån, men lägger olika rutter i kategorier som baserar sig bl.a. på ruttens passagerarmängd, längd, betydelse för invånarna etc. Enligt den poängskala som presenteras i publikationen, placerar sig Utö-rutten i klass 2.

Krav som gäller alla klasser:

- Att garantera de för säkerheten nödvändiga transportmöjligheterna, såsom polistjänster, räddnings- och sjuktransporter. Förbindelsefartygstrafiken är en del av denna och kan vid behov kallas in för att uppfylla detta krav.
- Posttransporter sköts åtminstone 1 gång/vecka enligt vad som stadgas i postlagen.
- I svåra väder- och isförhållanden sjunker servicenivåklassningen och ersättande transporter skapas med alternativa medel såsom helikoptrar eller luftkuddefartyg.
- Rusningstopparna jämnas ut med skilt insatta extra fartyg eller turer.

## Klass 1:

- Dagliga skol-, arbets- och postresor samt resor för övriga ärenden till närmaste serviceort enligt regelbunden tidtabellsbunden ruttrafik.
- Möjliggör transporter av varor för näringslivet och handeln, samt jordbruk- och trädgårdsnäringen med förbindelsefartyg. Gäller ej tungtransporter.
- Tidtabellen och fartygets storlek bestäms enligt ruttens betydelse och behovet av transporter, så att samtliga i behov av transport i normalförhållanden rymms med på den tur som de vill.

## Klass 2:

- Skol-, arbets- och postresor samt resor för övriga ärenden till närmaste serviceort enligt regelbunden tidtabellsbunden ruttrafik, flera gånger i veckan.
- Möjliggör transporter av varor för näringslivet och handeln, samt jordbruk- och trädgårdsnäringen med förbindelsefartyg. Detta gäller ej tungtransporter.

Klass 3 och 4 gäller för trafik på mindre rutter än Utö-rutten.

## 4 Praktisk undersökning

Den praktiska delen av examensarbetet utgörs av en kvalitativ undersökning som består av intervjuer med sex (6) personer under fem (5) intervjutillfällen. Dessutom har jag som stöd för undersökningen använt ett referat som jag gjort på ett diskussionstillfälle för intresserade gällande Utö-rutten den 19.10.2012

Intervjuformuläret (bilaga 1) består av centrala punkter i det undersökta ämnet. Intervjuns uppbyggnad är lågstandardiserad och frågorna som ställts semistrukturerade. Jag valde denna metod för att de intervjuade skulle få uttrycka sina åsikter så fritt som möjligt och att tyngdpunkten av intervjun skulle ligga på de punkter, som de intervjuade har mest åsikter om, men för att intervjun samtidigt skulle följa en viss struktur. Med lågstandardiserade frågor menas att det under intervjun går att styra diskussionen enligt hur frågornas ordningsföljd bäst passar för en viss intervjuperson. Graden av strukturering bestämmer vilket "svarsutrymme" intervjupersonen har. I högstrukturerade frågor begränsas svarsalternativen till ja eller nej, medan lågstrukturerade frågor möjliggör ett bredare svar. (Patel & Davidson, 2003, s. 72-73).

Intervjuerna utfördes under fysiska möten med samtliga intervjupersoner under sommaren och hösten 2012. Under intervjuerna gjorde jag anteckningar till pappers, som jag sedan sammanfattade till referat över intervjuerna och överförde till arbetet.

Innan varje intervju tog jag kontakt med intervjupersonen och presenterade kort examensarbetets ämne och syfte och orsaken till varför jag ville intervjua personen. Jag kontrollerade också att det passade för alla intervjuade att de presenteras vid namn. Jag ansåg att en anonym undersökning inte skulle ha varit ändamålsenlig då de intervjuade i varje fall relativt enkelt kunde pekats ut. Undersökningen är inte heller av den natur, att den skulle kräva anonymitet för att skydda intervjupersonernas identitet.

### 4.1 Intervju 1, Tiina Johansson och Gunnar Andersson, 7.6.2012

Som först intervjuade jag Gunnar Andersson och Tiina Johansson på Utö. Gunnar Andersson har tillbringat största delen av sitt liv på Utö och brukar använda sig av förbindelsefartygstjänsterna några gånger i månaden för att ta sig till en tätort där man kan underrätta ärenden. Tiina Johansson är bosatt på Jurmo, men jobbar på fastlandet och försöker tillbringa så mycket tid som möjligt ute i skärgården, genom att distansarbeta.

Hon brukar använda förbindelsefartyget ungefär två gånger i veckan. Johansson arbetar aktivt för en levande skärgård och sitter med i ett antal olika arbetsgrupper som koncentrerar sig på att förvara och utveckla skärgårdens samhällen. Både Andersson och Johansson använder sig av förbindelsefartygstjänsterna året runt.

Då vi talade om resandet och fartyg på rutten kom frågan om kapaciteten snabbt på tal. Johansson sade, att skärgården och speciellt öarna på Utö-rutten under de senaste åren börjat locka mer och mer turister och andra gäster, vilket har orsakat att kapaciteten på Eivor, det största förbindelsefartyget i skärgården, inte alltid räcker till. Som värsta rusningstider nämnde hon påsken och midsommaren samt den övriga semestersäsongen.

Gällande Eivors övriga egenskaper tyckte Johansson att det annars var ett relativt bra fartyg för rutten vad gäller bl.a. sjöduglighet. Det som hon kritiserade var tillgängligheten på fartyget, dvs. möjligheterna för äldre människor och människor med rörelsehinder att röra sig ombord.

Båda tyckte att tidtabellerna speciellt på vintern kunde vara bättre, eftersom de i värsta fall passar ihop väldigt illa. Som exempel nämnde hon följande scenario, som kunde hända även i verkligheten:

Ifall man på vintern önskar ta sig till en överenskommen läkartid, eller ett möte som ordnas på tisdag eftermiddag, t.ex. i Åbo, borde man starta redan på måndagen, då dagens enda tur startar från Utö kl. 5.30. Tisdagsavgång skulle inte gå, eftersom förbindelsefartyget avgår från Utö klockan 13.00 och är i Pärnäs först klockan 17.15. På tisdagen skulle man inte heller ha möjlighet att ta sig tillbaka till ön, eftersom den enda turen ut till öarna avgår från Pärnäs kl. 8.30 på morgonen. På onsdag trafikerar fartyget inte alls. Man skulle alltså komma tillbaka ut till ön först på torsdagen med 11.15 avgången från Pärnäs, vilket skulle betyda att mötesresan tog fyra dagar.

Menförestrafiken tyckte båda borde vara mer pålitlig. De ansåg att ett anständigt reservfartyg borde kunna stå till förfogande ifall det egentliga förbindelsefartyget inte klarade av isen, eller annars var ur spel. Johansson nämnde ett fall där en bogserbåt, som i inget fall kan räknas som ett passagerarfartyg, använts för trafikeringen då isen orsakat problem för förbindelsefartyget.

Gällande bryggorna tyckte båda att underhållet av dem inte fungerar som det borde. Gunnar Andersson berättade att det tidigare inte var några problem med vinterunderhållet

på Utö, eftersom beväringarna skötte om att bryggan hölls fri från is och snö, men att det i dagens läge inte fanns någon som regelbundet skötte om underhållet. Enligt Johansson finns samma problem också på Jurmo. Det som de också fäst uppmärksamhet på var bryggornas oklara ägarförhållanden, vilket gjort det svårt att avgöra på vems ansvar underhållet av bryggorna egentligen borde vara. Som ett tredje problem nämnde Andersson det allmänna dåliga skicket av bryggan på Utö och det faktum att Eivor ofta inte kan angöra rampen pga. vattenståndet.

Den avgiftsfria trafiken ansåg både Andersson och Johansson vara en förbättring.

Som viktigast vid kommande beslut gällande trafiken nämnde de bl.a. följande synpunkter: Ett passligt fartyg till rutten, som direkt kunde bindas med längre kontrakt. Underhållet och reparationer av bryggorna, så att förbindelsefartyget kunde utnyttja dem ordentligt. Tillgänglighet för invalider och åldringar enligt moderna standarder. Möjlighet att ta ombord och få iland rullande last i alla hamnar. Tillräcklig kapacitet under alla omständigheter och förkörsrätt åt lokalbefolkningen i fall av köer.

## **4.2 Intervju 2, Johan Salminen, 18.10.2012**

Som andra intervjuade jag Johan Salminen från Åbo. Han har haft kopplingar till Nötö hela sitt liv och ägt en sommarstuga på ön sedan mitten av 1970-talet. Han brukar använda sig av förbindelsefartygets tjänster ungefär 15 gånger per år, mellan ”tidig vår och sen höst”. Under sitt liv har han tagit sig till Nötö med så gott som alla de förbindelsefartyg som någonsin kört rutten. Han brukar använda förbindelsefartyget endast för att ta sig ut till stugan och har oftast inte behov av att få ombord rullande laster, eller varor som kräver specialhantering.

Gällande arrangemang som gäller själva resan tyckte Salminen att de under hans resor alltid fungerat bra och så gott som problemfritt. De olika fartyg som funnits på rutten har alla haft sina för- och nackdelar eftersom de varit lite olika.

Gällande den nuvarande situationen tyckte Salminen att Eivor har väldigt bra lastutrymmen jämfört med sina föregångare. Det stora bildäcket och akterporten för rullande laster är enligt honom en stor förbättring jämfört med tidigare. Dessutom har Eivor visat sig vara ett sjödugligt fartyg även i hårdare väder.

Det som han ansåg var det största problemet med Eivor var dess passagerarvänlighet och den allmänna trivseln. Restaurangen befinner sig under däck och många och trånga trappor delar in fartyget i små utrymmen, vilket minskar på trivseln och kan vara besvärligt för folk med rörelsehinder eller handikapp av något slag. Bristen på ordentlig sjöutsikt i t.ex. restaurangen är också av stor betydelse då man åker i en av världens vackraste skärgårdar, enligt Salminen. Som jämförelse nämnde han t.ex. m/s Aspös restaurang och café, som befinner sig på övre däck i samband med en stor sittsalong och ett soldäck.

Då vi kom in på tidtabellerna och rutten tyckte han att de huvudsakligen var ganska bra, men hade några små invändningar. Enligt Salminen är vinterns "x-tidtabell" ibland oklar, eftersom fartygets ankomsttider till mellanöarna kan variera så mycket. Som en annan detalj nämnde han söndagsavgången, vilken enligt honom kunde vara insatt på en lite senare tidpunkt. Han tyckte även att de avgångar som startade från Åbo under m/s Aspös tid var väldigt bra och gärna kunde tas i bruk på nytt. Ändringen till avgiftsfri trafik har enligt Salminen inte påverkat hans resande, men han sade sig ha märkt en ökning i passagerarmängderna på rutten.

Eftersom Salminen inte brukar åka ut under den hårdaste vintern, har han inte erfarenhet av isförhållandena på rutten. Han sade också att han mycket sällan varit med om sådana väderleksförhållanden under förbindelsefartygsresan, som kunde anses som avvikande.

I frågan om bryggorna, tyckte han att de både på Nötö och i Pärnäs är bra, eftersom man får lasten ombord och i land bekvämt i båda hamnarna och rampen i kombination med akterporten fungerar i både Pärnäs och på Nötö.

Som viktigaste poänger i den framtida planeringen av fartyg och trafiken ansåg Salminen förutom de grundläggande last- och passagerarkapaciteterna, att var trivseln och servicen ombord. På en rutt som Utö-rutten där resan som mest kan ta 4-5 timmar måste bekvämligheten vara i skick. Till trivseln räknade han att tillhör bl.a. möjligheten att njuta av skärgården, restaurangens tjänster och sittsalongernas uppbyggnad. Som övriga kommentarer nämnde han att åldringar och folk med rörelsehinder borde tas bättre i beaktande vid planeringen av nya, eller val mellan gamla fartyg. Han påpekade också att det borde finnas bättre utrymmen för passagerare med sällskapsdjur, eftersom de inte kan vistas i de allmänna utrymmena vid närvaro av en mycket allergisk person, men inte heller kan krävas resa ute på däck.



### 4.3 Intervju 3, Ralf Nyman, 19.10.2012

Den tredje personen som jag intervjuade var Ralf Nyman från Åbo. Han äger en stuga på Nötö och har besökt ön under sextio års tid. Hans vistelser brukar oftast ske under våren, sommaren och hösten och han använder sig av förbindelsefartygets tjänster ungefär tjugo gånger per år.

Nyman sade, att han varit väldigt nöjd med m/s Eivors lastkapacitet och möjlighet att ta iland rullande varor och han har under flera omgångar haft med sig bil eller släpkärria till Nötö, eftersom det går snabbt och effektivt att både köra på i Pärnäs och av på Nötö. Han tyckte att förbindelsefartygsutrustningen blivit förhållandevis bättre för varje fartyg vad gäller att få ut varor till öarna, men ansåg samtidigt att passagerarutrymmena på det nuvarande fartyget inte är ändamålsenliga. Det största problemet ansåg han att gäller passagerarutrymmens struktur, med många branta trappor och många mindre och från varandra avskilda utrymmen. Vidare tyckte Nyman att det borde finnas toaletter tillgängliga på varje däck, så att t.ex. folk med rörelsehinder inte skulle behöva vandra upp och ner i trapporna. Som positivt upplevde han fartygets sjöduglighet, men tyckte att hastigheten är för långsam för rutten, jämfört med t.ex. m/s Aspö, som hade en servicehastighet på knappa 12 knop.

Tidtabellerna var Nyman huvudsakligen nöjd med och tillade att han och hans hustru inte brukar vara så noggrant med vilken tur de måste åka till och från ön. Han påpekade att vintertidtabellen med anmälningsplikt om man skall med inte alltid är så praktiskt, då tidpunkten för fartygets ankomst kan variera. Rutten tyckte han är bra som den redan en längre tid varit.

På frågan om avgiftsfriheten påverkat trafiken svarade han att passagerarmängderna speciellt under högsäsongerna enligt hans åsikt ökat märkbart. Han berättade om att det t.o.m. hänt att folk på Nötö inte haft utrymme att åka med till Pärnäs med söndagsturen, eftersom resenärer som tagit sig till Utö och Jurmo under hela veckan upptagit alla platser på avgången. Enligt hans åsikt kunde han lika gärna ha fortsatt betala för att använda förbindelsefartygstjänsterna.

Då jag frågade om hans åsikt om ifall det kunde finnas ett snabbgående och ett långsammare fartyg på rutten, tyckte han att man nog kunde tänka sig det, men att det i sig skulle kunna vara en för stor kostnadsfråga då det är svårt att hitta medel för den nuvarande

trafiken. Han tyckte också att ett snabbgående fartyg kunde vara mer aktuellt för dem som skall ut till Jurmo och Utö, eftersom sjöresan till dessa tar längre än till de öar som befinner sig längre in i skärgården.

Huvudkriterier vid anskaffning av förbindelsefartygstjänster tyckte Nyman att skulle vara en tillräcklig och anständig hastighet på fartyget och ordenlig pålitlighet året om och vid alla väderleksförhållanden. Om resebekvämligheten tyckte han att det räcker om man har någonstans att sitta och får sig en kopp kaffe med tilltugg under resan. Som en allmän kommentar om förbindelsefartygstrafiken som helhet tillade han att utrustningen på många rutter är alldeles för gammal och att skraddarsydda nybyggen för rutterna skulle vara mycket långsiktigare.

#### **4.4 Intervju 4, Eero Laaksonen, 22.10.2012**

Som fjärde intervjuade jag verkställande direktör Eero Laaksonen från Utö Havshotell och Suomen Saaristolaiivat Oy. Laaksonen har tidigare fungerat som vd och arbetsledare på RMR Merirakenne Oy, som hållit på med byggandet av bryggor, små hamnar och mindre fartyg samt fartygsreparationer. Utöver det har han mellan åren 1996-2006 trafikerat Utö-rutten med m/s Aspö (och m/s Kökar) som förbindelsefartyg och efter det som privatentreprenör. Sedan år 2007 har han idkat hotellverksamhet i försvarsmaktens gamla utrymmen på Utö. Laaksonen äger även en sommarstuga på Aspö. Laaksonen brukar använda sig av förbindelsefartygets tjänster under november-maj, då det inte går att ta sig ut med egen mindre båt och då m/s Aspö slutat trafikera. Hotellgäster och hotellets förnödenheter, såsom matvaror, sängkläder och dylikt åker även ut med förbindelsefartyget förutom under den tiden av året då transportererna kan skötas direkt från Åbo med m/s Aspö.

Gällande det nuvarande förbindelsefartyget tyckte Laaksonen att m/s Eivor har både bra och dåliga sidor. Som bra sidor nämnde han bl.a. dess bildäck och akterport, som skulle vara väldigt praktisk ifall det gick att fälla ner den i alla hamnar. Han tyckte även att fartyget varit sjödugligt också i hårdare förhållanden. Som mindre bra egenskaper nämnde han sidoportarna på fartyget, som är för små och för lågt nere. Att lossa varor via den lilla sidoluckan har varit väldigt opraktiskt. För människor med rörelsehinder har det även varit väldigt svårt att ta sig ombord eller att komma iland ifall de har varit tvungna använda sidoluckan.

Vidare tyckte han att fartygets manövreringsegenskaper är bra, eftersom fartyget är utrustat med två huvudmaskiner, aktivroder och en effektiv bogpropeller, vilket gör det lätt för fartyget att manövrera även i trånga hamnar. Däremot tyckte han att fartygets isklass (C), inte är tillräcklig för ett fartyg som borde trafikera rutten året om, ifall det inte finns ett ordentligt reservfartyg som kan ta över ifall förhållandena blir för svåra.

Gällande fartygets inre egenskaper och passagerarutrymmen tyckte han att de inte är praktiska och speciellt inte turistvänliga, eftersom restaurangen och en stor del av sittplatserna befinner sig under bildäck.

På frågan om tidtabellerna och rutten svarade Laaksonen att de enligt honom i stort sett är bra. Fast ännu bättre kunde de alltid bli, tillade han. Han påpekade också att den låga hastigheten gör att resan blir för lång med tanke på t.ex. turisterna. Som exempel nämnde han fredagsturen till Utö, som är framme i Utö först kl. 23.00 och leder till att hotellgästerna efter incheckning och andra praktiska arrangemang kommer i säng först vid midnatt. Vidare påpekade han att resan från Pärnäs till Utö, som i dagens läge räcker ca 4 timmar 30 minuter, med m/s Aspö endast räckte 3 timmar 45 minuter. Han tyckte också att det ligger ett fel någonstans, ifall man blir efter tidtabellen genast då is förekommer.

Att slopa avgifterna har enligt Laaksonen varit ett felaktigt beslut, eftersom det handlar om en sorts kollektivtrafik. Han tyckte att det på nytt borde införas avgifter med t.ex. likadana tariffer som i busstrafiken för passagerare och märkbara avgifter för stora och tunga transporter. Han tyckte inte att en avgift för resan skulle påverka negativt på t.ex. hotellets besökarmängder, eftersom folk som bestämt sig för att åka ut till skärgården kommer att göra det oavsett. Han påpekade också att m/s Aspö under sommarmånaderna har tiotals, i bästa fall hundratals betalande passagerare på sina avgångar till Utö.

Då vi kom in på bryggorna tyckte Laaksonen att det viktigaste vore att det skulle finnas enhetliga och fungerande bryggor på alla öar och att det skulle vara möjligt att både lägga till både med sidan och aktern i de flesta förhållanden i alla hamnar. I dagens läge är bl.a. bryggan på Utö i väldigt dåligt skick och akterrampen planerad så att det sällan går att lägga till eftersom vattendjupet är för litet och rampen på ett väldigt utsatt läge.

Laaksonen tyckte att ett mindre, snabbgående fartyg gärna kunde trafikera på rutten, speciellt under sommaren då passagerarmängderna är som störst och väderleksförhållandena möjliggör trafikering med ett mindre fartyg. Som ett exempel

nämnde han att veckoslutstrafiken till Berghamn/Aspö/Nötö kunde skötas med ett fartyg och trafiken till Jurmo/Utö med ett annat, eller att ett mindre fartyg skulle stöda trafiken i norra delen av rutten, ifall kapaciteten inte räckte till på det stora förbindelsefartyget.

Laaksonen sade att han inte upplevt några större problem under sina resor med förbindelsefartygen, men sade att förseningar nog har hänt och att hans hotellgäster ibland blivit utsatta för problem i trafikeringen, speciellt under hårda isförhållanden. Som ett potentiellt framtida problem såg Laaksonen kapacitetens tillräcklighet. Han är väldigt bekymrad för vad som händer ifall han bestämmer sig för att sluta trafikera med m/s Aspö vid sidan om under sommarmånaderna. Det händer redan under de livligaste perioderna, att Eivor är så gott som fullsatt och m/s Aspö kör med 50-100 passagerare som inte noteras i någon slags statistik.

Inför framtiden tyckte Laaksonen att det viktigaste vore att få i trafik ett fartyg som skulle vara pålitligt året om, ha en servicehastighet på minst 11,5 knop och en tillräcklig passagerarkapacitet. Lastkapaciteten borde vara sådan, att man kunde ta ombord t.ex. en fullastad lastbil. Ur en turismföretagares synvinkel skulle det vara viktigt att kunna marknadsföra hotellet som ett resemål som garanterat går att nå året om, enligt Laaksonen. Han tyckte inte att det skulle vara passligt med ett genomkörbart fartyg på rutten, eftersom det skulle påverka fartygets sjöduglighet och skulle kräva ett helt annorlunda fartygskoncept, vilket i sin tur kunde medföra nya problem med funktionaliteten i praktiken.

Som en allmän kommentar tillade Laaksonen att förbindelsefartygstrafiken runtom i finska skärgården håller på att gå åt ett lite sämre och lite billigare håll hela tiden. Han tyckte även att den praktiska kännedomen om förhållandena i skärgården och de krav som de ställer har blivit sämre, bl.a. efter att Sjöfartsverket sammansmältes med andra enheter som inte har något med sjöfart att göra.

#### **4.5 Intervju 5, Christjan Brander, 24.10.2012**

Christjan Brander är trafikchef i Pargas stad och ansvarar bl.a. för kommunens och dess invånares intressebevakning i förbindelsefartygsfrågor. Han fungerar som en länk mellan kommunens invånare och myndigheterna, t.ex. NTM-centralen. Brander och hans kolleger ber om utlåtanden från samhällen inom kommunen och sammanfattar dem för att ges vidare till beslutande organ.

Brander anser att Utö-rutten har vissa speciella egenskaper jämfört med andra förbindelsefartygsrutten. Den sträcker sig längre söderut än de andra rutterna och kan vara utsatt för väldigt omväxlande förhållanden. Det faktum att öarna längs rutten ligger så långt ifrån varandra gör att förhållandena och behoven inom rutten också kan variera stort.

Som ett problem på rutten nämnde Brander de olika behoven på öarna. Speciellt på Jurmo och Utö har turismnäringen vuxit märkbart under de senaste åren, vilket har orsakat ett förändrat behov av kapacitet och förbindelser. Förbindelsefartygets huvuduppgift har traditionellt varit att tjäna de fast boende och deras näringar. Eftersom turismen blivit den huvudsakliga formen av företagande på många öar, måste man fundera om resenärer som åker ut för att fira semester borde räknas som näringsfrämjande passagerare?

Det som han också påpekade var, att det under de senaste åren varit svårt att göra stora förändringar på basis av utlåtanden från öarna eftersom det inte finns marginal och resurser för t.ex. insättandet av extra turer på en rutt utan att det skulle påverka situationen negativt på något annat håll.

Det största antalet klagomål, som kommunen får in gällande trafiken på Utö-rutten handlar enligt Brander om tidtabellen och under sämre väderförhållanden förseningar i tidtabellen. Servicehastigheten på det nuvarande förbindelsefartyget har orsakat en del kritik, eftersom den dragit ut på resetiden.

Även önskemål till förändringar kommer in. Som exempel nämnde han t.ex. förslag om att tiden som förbindelsefartyget ligger i Utö-ändan skulle vara längre, eftersom det då skulle vara möjligt för turister att göra dagsutfärder ut till ön. Synkroniseringen av busstrafiken med färjetrafiken orsakar också en del respons, eftersom tidtabellerna inte alltid går ihop. Det kan dock vara svårt att få varenda tur att passa ihop, eftersom bussarna inte kan töja på sina tidtabeller i väntan på förbindelsefartyget och vice versa.

Gällande kritik gentemot själva fartygen tyckte Brander att den alltid varit störst till en början, men att den största kritiken så småningom brukar avta, då folk vänjer sig och också lägger märke till de positiva förnyelserna.

Inför kommande anskaffningar tyckte Brander att det viktigaste vore att ställa exakta och fasta krav gällande fartygets egenskaper och kapacitet, så att man så långt som möjligt skulle undvika införandet av ett förmånligt, men opassligt fartyg på rutten. Om kraven gällande passagerarkapacitet, lastkapacitet, sjöduglighet och hastighet skulle hållas, skulle

man ha lättare att motivera och bjuda på längre kontrakt, vilket i sin tur kunde uppmuntra redare att lättare planera nybyggen, än anskaffning av äldre utrustning. Det borde också vara möjligt att utnyttja fartyget fullt ut vid alla bryggor.

Som ett alternativ såg Brander att man skulle införa ett mycket snabbare fartyg än det nuvarande för att förkorta resetiden och skapa utrymme för flera avgångar. Samtidigt påpekade han att det i sin tur kunde medföra nya utmaningar, speciellt gällande isegenskaper och sjöduglighet under hårt väder, samt möjlighet till tungtransporter. Införandet av en sorts vattenbuss vid sidan om det traditionella förbindelsefartyget, åtminstone för de värsta rusningstiderna kunde också fungera. Skärgårdsborna är dock oroad för att det i långa loppet kunde leda till att servicen som helhet försämras.

Som en allmän kommentar till kritik mot arrangerandet av trafiken sade Brander att NTM-centralen nog enligt honom försöker ta skärgårdsborna i beaktande så gott den kan, men att den också har en budget att följa och helt enkelt inte har möjlighet att uppfylla alla önskemål. Som en annan poäng tillade han att utvecklingen i trafiken tyvärr verkar skrämmande då det redan finns exempel på rutter där det införts ett äldre fartyg, som enligt flera åsikter är sämre än sin föregångare.

#### **4.6 Observationer från NTM-centralens diskussionstillfälle, 19.10.2012**

Jag deltog i ett diskussionstillfälle där jag ansåg att samma saker skulle behandlas som jag hade försökt få fram under mina intervjuer. Det öppna diskussionstillfället arrangerades av Egentliga Finlands NTM-central. Dessa diskussionstillfällen har ordnats under några års tid innan anskaffning av ny service och har haft som syfte att ge skärgårdsbor och andra insatta tillfälle att uttrycka sina behov och önskemål innan beslut gällande trafiken fattas. Det kommande kontraktet kommer att gälla trafikering på ruten under tiden 4.5.2014–31.12.2019.

I diskussionstillfället som ordnades i NTM-centralens utrymmen i Åbo deltog invånare och företagare från samtliga öar längs Utö-ruten, tjänstemän, redare och övriga intresserade. Från NTM-centralens sida deltog servicenivåansvarige Sirpa Vanhala, Tapani Jaakkola, som är specialiserad på skärgårdstrafikens upphandling och underhållschef Timo Laaksonen. Dessutom deltog överkonstapel Simo Savioja från polisen för att berätta om säkerhetsfrågor och lagstiftning på öar, bryggor och privatvägar.

Timo Laaksonen började med att presentera de upphandlingsramar som NTM-centralen har för anskaffandet och arrangerandet av förbindelsefartygstrafiken. Han berättade också om principer och lagstiftning som gäller vid anskaffning av tjänster.

Sedan behandlades säkerhetsfrågor. Överkonstapel Simo Savioja redogjorde för lagstiftningar som gäller på t.ex. fartygs bildäck eller bryggor på holmarna. Denna del av diskussionstillfället hade sin bakgrund i farosituationer och nära på- olyckor som ägt rum på förbindelsefartygsrutten. Diskussionen som följde gick så småningom in på problematiken med förbindelsefartygsbryggorna på öarna. Under framförandet och den därpå följande diskussionen gjorde jag följande observationer:

- Samma trafiklagar som gäller för fordon på vägar gäller även på fartygs bildäck och privata vägar (t.ex. byvägar), även om polisen inte har möjlighet att övervaka trafiken i samma utsträckning som på fastlandet.
- Det kom fram att det tidvis är livsfarligt att ta sig ombord på/iland från förbindelsefartyget, t.ex. eftersom bryggorna är extremt hala under vintern.
- Bryggornas ägarförhållanden, hyreskontrakt och underhållsansvar är väldigt oklara. Det har inte funnits klar information om vem som ansvarar för bryggans säkerhet och vem som är ansvarig ifall det sker en olycka på förbindelsefartygsbryggan.
- Skärgårdsborna sade, att de skött bryggorna själva, eftersom det inte funnits någon annan som gjort det trots att ansvaret inte ligger på dem.
- Timo Laaksonen medgav, att NTM-centralen inte har lagt stor vikt på säsong- och vinterunderhållet av bryggorna, utan mera på underhåll av själv konstruktionerna. Samtidigt tillade han också, att man är medveten om vissa bryggplatsers dåliga skick men att de helt enkelt inte finns medel för större reparationer.

Bryggproblematiken diskuterades ännu efter att polisen hade berättat om sina synpunkter. Den allmänna åsikten på mötet var, att alla öar skulle få enhetliga och välkonstruerade bryggor, som förbindelsefartyget kunde lägga till vid under de flesta väderleksförhållandena och ha nytta av akterporten. Representanter från Aspö ville att deras ö också skulle få en brygga med ramp. Utöborna var bekymrade över den nuvarande

bryggans skick och beklagade också den nuvarande rampens läge och användbarhet. Som krav ställdes antingen, att den nuvarande bryggan och rampen skulle repareras eller att en helt ny brygga skulle konstrueras på ett bättre ställe.

Som ett förslag från skärgårdsbornas sida nämndes, att en skild budget för underhåll och reparationer av förbindelsefartygsbryggorna skulle anhållas om i kommande statsbudgeter, så att förbättringar kunde göras utan att vara tvungen att spara in på själva trafiken.

Därefter diskuterades problemen i samband med transport av livsmedel och handelsvaror ut till öarna. Sirpa Vanhala berättade kort om de för tillfället rådande problemen som NTM-centralen är medvetna om och vilka åtgärder som vidtagits. Den påföljande diskussionen handlade om hur man kunde förbättra och förenkla varustransporterna.

Observationer:

- Betydande säkerhetsbrister i transportkedjan från fastlandet till öarna. Lyftning av rullhäckar med däckskran inte tillåtet och har lett till transport av varor med lastpalletter, vilket orsakat nya problem för besättning och butikspersonal.
- Sortering och mottagande av varor fallit på fartygspersonalens ansvar, vilket orsakat en extra börda för dem vid sidan om deras övriga arbetsuppgifter.
- Svårt att uppehålla en oavbruten kylkedja från varubilen till handelns frys. Bristerna uppkommit oftast under vägen från fartyget till handelns utrymmen.
- Förslag om att en kylbil skulle följa med till öarna och ta med sig tomma uppsamlingslådor, häckar etc. har dykt upp i diskussioner, men avslagits av logistikföretaget pga. för höga kostnader.
- Eero Laaksonen från Suomen Saaristolaivat Oy lade fram en tankeställare om att Pärnäs roll som utgångspunkt för rutten borde tänkas om. Utgångspunkten kunde vara en ort där terminal för logistiska transporter fanns färdigt, eller där transporten till bryggan kunde ske lättare, t.ex. Åbo eller Rimito.
- Representanter från Nötö sade att de fått handelsvaror levererade som rullande last, vilket fungerat bra både på Nötö och i Pärnäs.



Tidtabellerna på rutten behandlades som nästa huvudpunkt. Sirpa Vanhala öppnade diskussionen och presenterade de problem som konstaterats i samband med tidtabellerna:

- Det finns olika åsikter på öarna. En del tycker att tidtabellerna främst borde tjäna den fasta befolkningens behov, medan en del tycker att den i första hand borde vara inriktad på turismen.
- Tidtabellen är väldigt snäv och den stora mängden frakt orsakar ytterligare tryck på tidtabellen.
- Antalet körtimmar är bundet till budgeten som finns till förfogande. Att lägga till turer skulle automatiskt skära ner på turerna annanstans.

Under den påföljande diskussionen diskuterades ytterligare problem som diskussionsdeltagarna uttalade sig om. Diskussionen kom också in på passagerarkapaciteten och det ökade behovet av trafik på rutten. Även avgiftsfriheten på förbindelsefartygen diskuterades. Observationer och åsikter från den påföljande diskussionen:

- Passagerarmängderna på rutten har enligt många ökat konstant under de senaste åren vilket ändrat på behoven.
- Ett snabbare fartyg skulle ha lättare att hålla tidtabellen.
- De största problemen uppstår under rusningshelger, såsom påsken, midsommaren och semestersäsongen, då Eivors kapacitet ensam inte räcker till. Stefan Jensen från Rosita Oy nämnde att Eivor under normala turer har en belägningsgrad på ca 35-40%, medan folkmängden under dessa nämnda rusningstoppar är för stor.
- M/s Aspö underlättar situationen under sommaren, men kapacitetsbristen kunde bli mycket värre om den slutade med sina säsongsköror. Det påpekades, att det borde föras officiell statistik även på m/s Aspös passagerarmängder för att få en realistisk bild av passagerarmängderna.
- Som lösningar på rusningstopparna föreslogs från publiken tilläggsturer med förbindelsefartyget eller alternativt insättandet av ett mindre fartyg som skulle

fungera som stödande fartyg. Detta fartyg kunde vara snabbare och endast för passagerare.

- Eftersom trafiken är avgiftsfri för alla, borde det finnas ett bättre fungerande förturssystem för skärgårdsborna, enligt den modell som finns på landsvägsfärjorna.
- Ett skräddarsytt fartyg skulle vara det optimalaste alternativet och skulle samtidigt möjliggöra längre kontrakt och förhindra att skärgårdsborna måste oro sig för den framtida trafikeringen mellan varje konkurrensutsättning.

## 5 Resultat

I detta kapitel kommer jag att sammanfatta de resultat jag kommit fram till i min undersökning.

### 5.1 Fartyg och utrustning

Enligt de personer som deltagit i undersökningen har det nuvarande förbindelsefartyget i likhet med sina föregångare både bra och dåliga sidor. I många intervjuer fick m/s Eivor beröm för sina lastutrymmen och sin akterport, samt för sin sjöduglighet och sina manövreringsegenskaper. Kritik riktades mot den allmänna trivseln ombord, svåråtkomligheten och fartygets servicehastighet samt isgående. Som viktiga allmänna egenskaper för ett förbindelsefartyg nämndes passagerar- och lastkapacitet, pålitlighet i alla förhållanden, tillräcklig servicehastighet och lättillgängliga och trivsamma utrymmen.

Åsikterna till att införa två olika typer fartyg på rutten var varierande. Ett mindre snabbgående fartyg för att utjämna rusningstopparna skulle vara en möjlighet, men skulle inte vara praktiskt året om.

De olika prioriteringarna kom delvis fram i undersökningen. För turismnäringen är ett trivsamt, relativt snabbt och pålitligt fartyg viktigt för att garantera en lyckad resa för turister. För fast bosatta är ett sjödugligt fartyg med tillräcklig isklassificering och praktiska lösningar både för last och för passagerare viktigt. Näringslivet behöver fungerande logistik både från och till fartyget. Gemensamt för alla var att hastigheten skulle vara tillräcklig och att fartyget i alla förhållanden når fram.

För passagerare med funktionshinder och dylikt krävs bättre lösningar gällande tillgängligheten. Sällskapsdjur skulle behöva egna avskilda utrymmen, dels med tanke på passagerare med allergier, dels med tanke på den allmänna trivseln.

## 5.2 Bryggor och hamnar

Det finns ett behov av enhetliga bryggor som passar förbindelsefartyget på alla öar. I dagens läge kan förbindelsefartygets egenskaper inte utnyttjas på alla öar, eftersom det ofta inte går att angöra med aktern, t.ex. på Utö.

Bryggornas skick väckte mest missnöje på Aspö och Utö. På diskussionstillfället kom behovet av en ramp på Aspö fram i många omgångar. Behovet av en helt förnyad brygga, eller minst reparation av den gamla bryggan på Utö kom även fram i diskussionen och intervjuerna.

Bryggornas underhåll och underhållsansvar visade sig vara ett problem, som kräver åtgärder. Speciellt vinterunderhållet väckte känslor, eftersom bryggorna enligt erfarenhet kan vara rentav livsfarliga under vintern då de är täckta av snö och is. Bryggornas hyreskontrakt och ägare borde också klargöras, så att ansvaret skulle vara lättare att definiera.

## 5.3 Rutt och tidtabeller

Tidtabellerna väckte blandade reaktioner, men den allmänna viljan var att tilläggsturer skulle behövas. De fast bosatta tyckte speciellt att vintertidtabellerna är besvärliga, medan stuggästerna bara hade enstaka invändningar om tidtabellerna. Från företagarnas synpunkt var vissa turer opassliga för turister som gästar ön. Gällande rusningstider var extra avgångar ett förslag till lösning, vid sidan om det tidigare nämnda extra fartyget. Till ruttens sammansättning hade ingen några större invändningar.

Det kom även fram att ett snabbare fartyg delvis kunde lösa problemet med tidtabellen, eftersom resorna tidsmässigt skulle vara kortare och ge mera flexibilitet.

## 5.4 Upphandling

Budgeten och finansieringen av trafiken visade sig i grund och botten vara ett av de största problemen. Med mera och noggrant öronmärkta pengar kunde man lösa många problem. Budgeten för förbindelsefartygstrafiken borde användas endast till att sköta trafiken, så att stora reparationer av t.ex. bryggor inte skulle orsaka besparingsåtgärder. En lösning kunde vara en skild bryggbudget. Upphandlingslagstiftningen borde möjliggöra längre kontrakt med seriösa entreprenörer. Långa befракtningsavtal skulle möjligtvis öka på viljan att satsa större på ett fartyg då man visste att det kommer att trafikera under en längre tid.

## 6 Sammanfattning

Målsättningen med examensarbetet var att göra en kartläggning över åsikter, problem och förslag som de olika användargrupperna av förbindelsefartygstrafiken på Utö-rutten har i dagens läge. En del av målsättningen var att resultaten kunde användas som stöd inför kommande konkurrensutsättningar, speciellt den som äger rum för tillfället.

Åsikterna gällande förbindelsefartygstrafiken är lika många som dess användare. Det som förenar skärgårdsborna är viljan att kunna fortsätta leva och arbeta ute i skärgården. Det viktigaste för dem är att förbindelsefartyget och infrastrukturen kring det uppfyller deras behov på bästa möjliga sätt.

Det största enskilda problemet med trafiken är dess kortsiktighet. Den offentliga upphandlingsprocessen tjänar inte sitt syfte ifall den orsakar, att det billigaste alternativet vinner på bekostnad av kvalitet. Istället för att sikta på en liten budget på kort sikt skulle det vara lönsamt att göra investeringar på lång sikt. Ett för rutten skraddarsytt fartyg, vars planering påverkats av dess användare skulle tjäna rutten en lång tid. Att få ett sådant projekt godkänt och budgeterat kan dock ta en längre tid, vilket betyder att detta alternativ troligtvis kunde bli verklighet tidigast vid den konkurrensutsättning som sker efter följande femårsperiod.

Gällande den nuvarande helhetssituationen är det största problemet fartygets funktionalitet vid bryggorna. Bryggorna borde renoveras eller byggas om, så att jämlika möjligheter att få iland rullande last skulle finnas på alla öar. Finansieringen av bryggprojekten borde inte leda till nedskärningen i förbindelsefartygsturerna, utan de borde skötas via en skild budget. Underhållsansvaren av bryggorna borde klargöras, innan en allvarligare olycka

sker pga. misskötseln. Underhållet av bryggorna kunde upphandlas av en entreprenör, vars belöning men också ansvar skulle garanteras med ett underhållskontrakt. Förbindelsefartygspersonalen och öarnas befolkning skall i vilket fall som helst inte i normala förhållanden vara tvungna att ansvara för bryggunderhållet.

M/s Eivor fungerar bortsett från bryggproblematiken bra för transporter av laster, speciellt rullande last. Passagerarbekvämligheten och tillgängligheten på fartyget är inte på önskad nivå. Fartygets manövreringsegenskaper är en fördel, men hastigheten drar ut på resetiden och är för låg på en den långa ruten. I jämförelse med många andra rutter är den nuvarande utrustningen på Utö-ruten relativt ny.

Ifall turismnäringen fortsätter växa kommer kraven på kapacitet att öka ytterligare. De turister och resenärer som åker ut till skärgården med andra medel än det statsfinansierade förbindelsefartyget tas inte i beaktande i den officiella statistiken. För att få en realistisk bild av de totala passagerarmängderna på ruten kunde NTM-centralen gärna samla in statistik från andra trafikidkare.

Undersökningen som gjordes i form av teoretisk undersökning, intervjuer och närvaro på ett öppet diskussionstillfälle lyckades med att kartlägga de största bristerna och behoven på den i frågavarande ruten. Ett större antal respondenter skulle antagligen ha utökat bredden på det resultatet ytterligare, men jag anser fortfarande att en kvalitativ undersökning i detta fall fungerade bättre än en kvantitativ enkätundersökning, eftersom svaren bestod av personliga reflektioner och engagemang kring frågorna. I valet av intervjupersoner valdes varierande personer som kunde ge annorlunda synpunkter. I vissa fall upprepades vissa svar dock av nästan alla. Intervjufrågorna kunde ha haft en något högre struktur och standardisering för att svaren skulle ha blivit bättre jämförbara med varandra.

Det råder ingen tvekan om att skärgårdsborna inte själv skulle vara engagerade i förbindelsefartygsärendet. De resultat och resonemang som jag kommit fram till är säkerligen inte obekanta för sådana, som redan en längre tid följt med utvecklingen och de problem som berör Utö-ruten är i stort sett samma som berör förbindelsefartygstrafiken i allmänhet. NTM-centralen och andra myndigheter har kännedom om de största bristerna på ruten, men för att situationen skulle förbättras krävs beslut på högre politiska nivåer.

## **7 Förslag till vidare studier**

Ämnet kunde studeras vidare från många olika synvinklar och även i andra utbildningsprogram än sjöfart, t.ex. ett noggrannare samband mellan förbindelsefartygstrafik och skärgårdsturism. En liknande undersökning kunde utföras på andra trafikområden för att kartlägga situationen i en annan del av skärgården. Vidare forskning kunde även göras i de principer och lagstiftningar som gäller i samband med offentlig anskaffning av t.ex. förbindelsefartygstrafik. En uppföljningsundersökning kunde utföras i slutet av nästa femårsperiod.

## Källförteckning

Kommunikationsministeriet. (2012). Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-302-2>, (hämtat 8.11.2012)

Kommunikationsministeriets bryggregister.

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/ely/laiturirekisteri/tiedot>, sökord: Pärnäinen, Berghamn, Aspö, Nötö, Jurmo, Utö. (hämtat 23.9.2012)

Lag om främjande av skärgårdens utveckling 26.6.1981/494.

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1981/19810494>, (hämtat 23.9.2012)

Lag om offentlig upphandling 30.7.2007/348.

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2007/20070348>, (hämtat 5.9.2012)

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 24/2007: Yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen kilpailuttaminen – työryhmän mietintöjä. [http://www.ely-keskus.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Documents/LVM24\\_2007.pdf](http://www.ely-keskus.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Documents/LVM24_2007.pdf), (hämtat 20.2.2012)

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 4/2009: Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-014-4>, (hämtat 20.2.2012)

Nötö hemsidor, historik. <http://www.noto.fi/finnish/history.php>, (hämtat 30.10.2012)

NTM-centralen: Saaristoliikenteen lauttapaikat, reitit ja aikataulut. [http://www.ely-keskus.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Sivut/Yhteysalusliikenteen\\_reititjaaikataulut.aspx](http://www.ely-keskus.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Sivut/Yhteysalusliikenteen_reititjaaikataulut.aspx), (hämtat 12.10.2012)

Patel, R. & Davidson B. (2003). *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur

Rederi Ab Fakir hoitaa Saaristomeren raskaskuljetukset2012 -.2015. <http://www.ely-keskus.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Documents/REDERI%20AB%20FAKIR%20HOITAA%20SAARISTOMEREN%20RASKASKULJETUKSET%201.pdf>, (hämtat 21.12.2011)

Regeringsprogram, Statsminister Jyrki Katainens regering, 2011.

<http://valtioneuvosto.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf/fi332892.pdf>, (hämtat 5.11.2012)

Suomen Saaristolaivat, ms Aspös egenskaper.

[http://utohotel.fi/index.php?option=com\\_content&task=view&id=21&Itemid=34](http://utohotel.fi/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid=34), (hämtat 12.10.2012)

Tienpidon pitkä historia: kuokasta älykkään teknologian hyödyntämiseen: <http://www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/perinnetoiminta/Sivut/Historia.aspx> (hämtat 15.2.2013)

Työ- ja elinkeinoministeriö. Saaristoasiain neuvottelukunta. (2012). *Valtakunnallinen saaristopoliittinen toimenpideohjelma 2012-2015*

Utö-ruttens vintertidtabell (Bilaga 2)

[:http://ely.combo.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Sivut/Yhteysalusliikenteenreititjaaikataulut.aspx](http://ely.combo.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Sivut/Yhteysalusliikenteenreititjaaikataulut.aspx)

Karta över Utö-rutten (Bilaga 3):

[http://ely.combo.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Sivut/Utonreitti\\_Eivor.aspx](http://ely.combo.fi/fi/ELYkeskukset/varsinaissuomenely/Saaristoliikenne/Sivut/Utonreitti_Eivor.aspx)



## Intervjufrågor – Bilaga 1

1. På vilken ö verkar Ni? Kort om anknytning till ämnet
2. Företagare/fast boende/stuggäst/tjänsteman/annat?
3. Hur ofta brukar du ungefär använda förbindelsefartyget på Utö-rutten
4. Trafiken; vilka synpunkter angående:
  - Fartygsutrustningen nu och tidigare, ändamålsenlighet, kapacitet, hastighet etc.
  - Servicen ombord på fartyg (tillgänglighet, last/fordon)
  - Tidtabellerna och rutten
  - Tidtabellen och verksamheten under menförestiden
  - Myndigheternas inverkan på utvecklingen
  - Införande av ny utrustning t.ex. ett snabbgående fartyg vid sidan om?
  - Avskaffandet av avgifterna, bra eller dåligt
  - Kajerna
5. Vilka saker anser du att är viktigast vid anskaffning av förbindelsefartygstjänster?
6. Egna erfarenheter av avvikelser eller problem med trafikeringen?
7. Andra synpunkter som kunde vara intressanta vid planeringen av trafiken

## Vintertidtabell för Utö ruttområde – Bilaga 2

### UTÖ RUTTMÅRÅDE / UTÖN REITTIÅLUE

ms Elvor

14.8.2012-31.5.2013

### RUTT 10 / REITTI 10

tel./puh. 044 5000 503

	Mån / Ma	Tis / Ti	Ons / Ke	Tors / To	Fre / Pe	Lör / La	Sön / Su
<b>Pärnäs</b>		<b>08.30</b>					
Nötö		x					
Aspö		x					
Jurmo		x					
Utö		13.00					
<b>Utö</b>	<b>05.30</b>	<b>13.00</b>			<b>05.30</b>	<b>08.30</b>	<b>11.15</b>
Jurmo	x	x			x	x	x
Aspö	x	x			x	x	x
Nötö	x	x			x	x	x
Berghamn							x
Pärnäs	10.00	17.15			10.00	13.00	16.15
<b>Pärnäs</b>				<b>11.15</b>	<b>18.15</b>	<b>13.15</b>	<b>16.30</b>
Berghamn					x		
Nötö				x	x	x	x
Aspö				x	x	x	x
Jurmo				x	x	x	x
Utö				15.45	23.15	17.45	21.00

x = anlöps vid behov / poiketaan tarvittaessa

Om transport av II klassens farliga ämnen bör anmälas till fartyget dagen före, tel. 044 5000 503/  
II luokan vaarallisten aineiden kuljetuksesta on ilmoitettava alukselle päivää ennen, puh. 044 5000 503.

Fordonen bör vara klara för inlastning en timme före avgången.  
Ajoneuvojen tulee olla lastausvalmiina tunti ennen lähtöä.

Med kran hanterbar last bör vara på kajen en timme före avgången/  
Nosturilla lastattava rahti on oltava laiturilla tunti ennen lähtöä.

#### Helgtrafiken, Berghamn anlöpes vid behov eller om isläget tillåter / Pyhäliikenne (Berghamniin poiketaan tarvittaessa ja jäätilanteesta riippuen)

3.11. lör/la	ingen trafik/ei liikennettä
5.12. ons/ke	kl. 18.15 Pärnäs-Utö/kl. 18.15 Pärnäinen-Utö
6.12. tors/to	lördagstidtabell/maantain aikataulu
7.12. fre/pe	enligt tidtabell/aikataulun mukaan
8.12. lör/la	ingen trafik/ei liikennettä
9.12. sön/su	enligt tidtabell/sunnuntain aikataulu
24.12.mån/ma	måndagstidtabell/maanantain aikataulu
25.12. tis/ti	ingen trafik/ei liikennettä
26.12.ons/ke	tisdagstidtabell/tiistain aikataulu
31.12. mån/ma	kl. 5.45 Utö-Pärnäs och kl. 13.00 Pärnäs-Utö/kl. 5.45 Utö-Pärnäinen + kl. 13.00 Pärnäinen-Utö
1.1. tis/ti	kl. 13.15 Utö-Pärnäs/kl. 13.15 Utö-Pärnäinen
28.3. tors/to	kl. 18.15 Pärnäs-Utö/kl. 18.15 Pärnäinen-Utö
29.3. fre/pe	ingen trafik/ei liikennettä
30.3. lör/la	enligt tidtabell/aikataulun mukaan
31.3. sön/su	ingen trafik/ei liikennettä
1.4. mån/ma	kl. 13.15 Utö-Pärnäs/kl. 13.15 Utö-Pärnäinen
30.4. tis/ti	kl. 17.15 Pärnäs-Utö/kl. 17.15 Pärnäinen-Utö
1.5. ons/ke	kl. 13.15 Utö-Pärnäinen /kl. 13.15 Utö-Pärnäinen
8.5. ons/ke	kl.18.15 Pärnäs-Utö/kl. 18.15 Pärnäinen-Utö
9.5. tors/to	kl. 13.00 Utö-Pärnäinen + kl. 17.15 Pärnäs-Utö/kl. 13.00 Utö-Pärnäinen + kl. 17.15 Pärnäinen-Utö

Beroende på omständigheterna kan turlistan ändras eller trafiken inställas.  
Olosuhteista johtuen voidaan aikataulusta poiketa tai liikenne keskeyttää.

## Karta över Utö-rutten – Bilaga 3

