



KORTTRUTT FÖRSTUDIE 2012-2013 DELRAPPORT

DP01
STATISTIK &
PROGNOS

2013-04-01



Statistisk analys av flödet i dagens skärgårdstrafik, landskapet Åland

**STATISTISK ANALYS AV TRAFIKFLÖDET I DAGENS
SKÄRGÅRDSTRAFIK, LANDSKAPET ÅLAND**

APRIL 2013 EFFECTOR SCANDINAVIA AB

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	6
Utgångspunkt	6
Trender	7
Möjliga utvecklingslinjer.....	9
Noll - läget / justeringar i nuvarande lösningar	9
Korttrutt	10
Prognos implementerad korttrutt	11
Föglö linjen	12
Kökar linjen	12
Kumlinge trafiken	14
Kumlinge – Hummelvik	14
Kumlinge – Enklinge	14
Kumlinge – Lappo	15
Norra Föglö – Sottunga – Seglinge	16
Norra Föglö – Seglinge	17
Prognos Trafiksystem Söder och Norr	18
Trafiksystem Söder	18
Trafiksystem Norr	19
BAKGRUND TILL STATISTISK ANALYS	22
Objekt	22
Omfattning	22
Rapportering, resultat och användbarhet.....	22
Arbetsmetodik och genomförandet.....	23
SKÄRGÅRDEN OCH DESS TRAFIKSYSTEM	26
Mål/funktion	26
Övergripande beskrivning av Skärgården	26
Befolkning och deltidsboende	27
Näringsliv	28
Turism.....	28
Sysselsättning och arbetsplatser	30
Trafiksystemet.....	31
Flottan och rutternas längd	34
Norra trafiksystemet	35

Prästö-Töftö.....	36
Hummelvik – Torsholma.....	38
Åva - Osnäs	43
Tvärgående trafiksystemet	45
Snäckö - Överö - Långnäs	46
Det södra trafiksystemet	50
Långnäs – Galtby	51
Föglölinjen	55
SKÄRGÅRDENS KOMMUNER	60
Kökar.....	60
Allmänt	60
Behovsgrupper	62
Trafik	63
SOTTUNGA.....	64
Allmänt	65
Kommunens egen åsikt.	65
Behovsgrupper	66
Sottunga trafiken	67
FÖGLÖ.....	69
Allmänt	69
Kommunens egen åsikt.	70
Behovsgrupper	71
Trafiken	73
VÅRDÖ	74
Allmänt	75
Kommunens egen åsikt.	76
Behovsgrupper	76
Trafiken	77
KUMLINGE	80
Allmänt	80
Kommunens egen åsikt.	81
Behovsgrupper	82
Trafik	83
BRÄNDÖ.....	86

Allmänt	86
Kommunens egen åsikt.	87
Behovsgrupper	88
Trafik	89
FÖRETAGSENKÄTEN	92
Utförandet.....	92
Svaren.....	92
Korttrutt och framtiden	99
Sammanfattning	102
RESENÄRSENKÄTEN	103
Utförande	103
Svaren.....	103
Sammanfattning	112
Källor	114

SAMMANFATTNING

Utgångspunkt

Vi har i nulägesbeskrivningen i denna analys redogjort för de viktigaste faktorer och parametrar som skapar dagens trafikbehov i skärgården. Den bilden visar att användargrupperna är mera fragmentariska än man vid en snabb överblick kan tro och varje sådan användargrupp får en egen prioritering, vilket gör det svårt att peka på enskilda, enkla behovsprofiler som är styrande.

En annan viktig iakttagelse är att det inte handlar om ett enda trafiksystem, utan flere olika upplägg, som alla på sitt sätt betjänar olika trafikbehov. Detta medför en viss disharmoni i tonnageslag i systemen, så att trafikflöden som passar det ena, kommer i övergången till ett annat att inte passa kapaciteten. Det kan också vara värt att komma ihåg att trafiken inte betjänar hela skärgården, utan enbart vissa, befolkningstäta, större öar.

Över hälften av all skärgårdstrafik, ca 80 % mätt i antal fordon totalt transporterade och i passagerare ca 80 %, går redan idag i den del av trafiksystemet som LR per definition kallar kortrutt. Dvs. ca 20% av passagerarna transporteras i långrutt systemen och ca 20% av fordonen. Långrutt innebär tidtabell lagda färjturer med över 60 min. restid.

I enkäterna, utförda inom ramen för detta uppdrag, så framträder ett alternativt sätt att uppfatta kortrutt, svaren lägger en större tyngd och vikt vid restiden som en helhet. Tiden det tar att resa mellan två ändpunkter vill man uppfatta som en del av begreppet kortrutt. Sett ur det perspektivet, så lever även de resenärer som rör sig mellan delhamnar i ett större linjesystem, där färjpasset är under 60 min, dvs. i kortrutt.

Om trafiken framledes skall, som idag, huvudsakligen betjäna den fast bosatta befolkningen på de trafikerade öarna, så blir det avgörande att förstå hur man kan definiera begreppet "fast bosatt".

Vi menar att det finns tre huvudkategorier;

1. De som är skrivna och de facto bor året runt i en skärgårdskommun.
2. De som är skrivna i en skärgårdskommun, men inte bor hela året där.
3. De som är skrivna i andra kommuner, men de facto bor i skärgårdskommunen.

Grupp 2. och 3. har ju delvis andra trafikpreferenser än grupp 1. och förflyttningar mellan dessa grupper förändrar därmed också trafikbehovet.

Även om den nya, växande kategorin säsongboende, alltså ett mellanting mellan fast boende och rent sommarboende, inte kan definieras som "fast bosatta", så är många av dem i gränslandet och en del blir också fast bosatta med tiden. Detta är en växande och pågående process, som efter hand bygger upp ett delvis nytt trafikbehov och även delvis ökar det trafikbehov som "fast bosatta" har. Våra enkäter visade ganska tydligt, att under lågsäsong var 40 % av resenärerna "inte fast bosatta" i skärgården. Alltså resenärer med andra behov av resande.

Den här bilden kompliceras ytterligare ur trafikbehovs synvinkel av var de "fast bosatta" har sin arbetsplats och utkomst, som generellt för den arbetsföra befolkningen i skärgården visar på att minst 50% arbetar i en annan kommun, vilket dessutom som regel inte är en annan skärgårdskommun.

Det blir näst intill omöjligt att, med specifikt tonnage och tidtabeller på långrutterna, möta det otroligt komplexa behov som de olika användargrupperna har, speciellt när man väger in säsongförändringarna och ett samhälle som förändras allt snabbare i fråga om livsstil.

Däremot skulle det tveklöst underlätta möjligheterna att möta flera av dessa behov, om man generellt kan korta ned de frigående färjornas restid på långrutterna för att skapa flexiblare trafiklösningar på både lokal och regional nivå.

Vissa mekanismer som ökar/sänker trafikbehovet har vi också identifierat. Det är otvetydigt så att när ett färjpass mot det vi kallar "fasta Åland", blir tillräckligt kort och effektivt i tid, så ökar trafiken märkbart. Var dessa tidströsklar på olika rutter ligger, är inte helt entydigt. Det kan vara både en tillgänglighetsfråga, som en indirekt reaktion där någon form av boende/företagande/resande har blivit intressantare tack vare den kortare restiden eller en ren nöjes/rekreations orsak.

Ur materialet kan vi även utläsa att näringslivet i skärgården är i behov av trafik österut mot fastlandet och i denna trafik skall det finnas utrymme för turisterna under högsäsong och under låg och mellan säsong för trafik med lastbilar. Dessutom tävlar alla dessa grupper om samma bildäcks yta under högsäsong.

Vårdö med ett linjärjepass på ca 5 min har en resande volym med fordon på ca 176.000 fordon/år. Dessa siffror kan man relatera till Vårdö trafik, då *Norra linjen* utgör ca 16% av total trafiken. Vårdö hade en fast bosatt befolkning år 2011 på 449 personer och ca 500 fritidsfastigheter. Detta jämfört med Föglö som i trafikflödet har ca 109.000 fordon/år med en fastbefolkning på 577 personer och ca 600 fritidsbostäder. Men där är färjpasset 30-35 minuter.

Man kan också se att uppdelningen mellan lågsäsong, mellansäsong och högsäsong skapar problem och utmaningar i trafiklösningarna. Volymerna sett över året visar att det finns ett basbehov, resande som på dygns eller månadsbasis är ca 50% av mellansäsongens hela volym, men jämfört med högsäsong så blir det endast 25% av helheten. Flödet av resenärer under högsäsong är så stort jämfört med lågsäsong att denna volym i sig kommer att skapa trånga sektorer som blir svåra att lösa med samma trafiklösning som under lågsäsong. Bildäcket blir vissa tider under dygnet för litet, om man inte bygger bort de långa färjpassen och tar i bruk flere linjärjor på ställen där det idag är för stora flöden under just högsäsong och toppar i weekendtrafiken.

Trender

Vi kan avläsa att trenden med individuellt åkande med främst personbil ökar emedan det kollektiva, t.ex. busstrafiken, minskar tydligt. Antalet transporterade passagerare per fordon

ligger mellan 1,6 och 3,0. Dagens färjtransportkapacitet och tonnageprofil möter inte detta faktum utan överkapaciteten på passagerarsidan är uppenbar. Generellt finns också en överkapacitet i systemet på fordonssidan sett över hela året, bortsett från några få veckor under högsäsong och vissa specifika weekendturer under låg- och mellansäsong.

Individualismen ökar också hos oss i livsstilen. Förändringen i livsstil mot frihet att göra vad man vill, just då när det passar, är något som kommer att påverka efterfrågan på viss sorts trafik och därmed högst troligt medföra krav på mera flexibla trafiklösningar. Trenden att antalet passagerare per fordon minskar, främst kopplat till en övergång till effektiv korttrutt, är tydlig och syns bäst i både Töftö- och Föglötrafikens siffror.

Befolkningen och deras behov är inte längre lika homogena som när trafiken startade. Andelen jordbrukare t.ex. har minskat radikalt, mjölkgårdarna är nästan borta helt osv. Andra grupper har större andel av den fasta bosättningen och därmed andra krav på trafiken.

De flesta service levererande företagen och människorna reser ju som regel in till skärgårdskommunerna utifrån, eftersom det skärgårdsinterna eller lokala trafiksystemet ofta gör det omöjligt att bo i en skärgårdskommun och över dagen jobba helt eller delvis i andra kommuner. Detta inflöde av tjänster skapar ett mindre, men väldigt väsentligt, specifikt trafikbehov, i huvudsak på gummihjul, men ytterst viktigt för den fast bosatta befolkningen och företagen i skärgården.

Turismens betydelse och omfattning i skärgården under högsäsong är odiskutabel. Ändå konstaterar vi att det egentligen bara är en skärgårdskommun som kan visa upp en utvecklad och aktiv turistsektor och det är Kökar. Övernattningarna iland i skärgården generellt har stagnerat och de facto minskat kontinuerligt under 2000-talet. Vi bedömer att det troligen beror mera på nedmonteringen av de större turistanläggningarna, än trafikillgänglighet. Högsäsongperioden tar mest stryk, emedan låg- och mellansäsong ökar. Den enda egentliga investeringsökningen finns inom småbåtsturismen och gästhamnsverksamheter.

I intervjuer och enkäter växer det fram en ganska tydlig uppfattning om att det finns en majoritet för korttrutt bland resenärerna och företagen, så som den har beskrivits och definierats. En annan tendens i det materialet är att många betonar tillgängligheten, som kan definieras som en tidsfaktor, alltså man vill kunna röra sig snabbt. En annan tillgänglighets faktor är att man vill kunna resa över dagen samt att man gärna reser ut på morgonen och tillbaka på kvällen.

Nedan beskrivs befolkningsutveckling i den åländska skärgården från början av 2000 talet. Den åländska skärgårdsbefolkningen per kommun är så tunn att en in eller utflyttning av t.ex. en barnfamilj eller att flera ur en ålderskull väljer att börja studera i Mariehamn eller på annan ort, så påverkar direkt befolknings siffrorna. Det är svårt att dra slutsatser baserat på enskilda år och bygga framtiden på detta. ÅSUBs prognos beskriver den långsiktiga utvecklingen, men skiljer sig från kommunernas egna målsättningar.

Tabell 1: Befolkningsutveckling

År	Utfall			Prognos			Kommun målsättning
	2002	2011	2012	2016	2026	2040	2026
Brändö	502	480	476	458	465	496	600
Föglö	600	577	578	579	599	645	600
Kumlinge	399	361	338	362	377	399	377
Kökar	307	249	245	231	232	244	245
Vårdö	406	449	422	462	494	532	530
Sottunga	132	103	101	95	93	94	100
Summa	2 346	2 219	2 160	2 187	2 260	2 410	2 452
Åland	26 257	28 354	28 502	29 922	33 205	36 876	

Befolkningsprognosen beskriver den framtida befolkningsutvecklingen. Statistikcentralens befolkningsprognoser är s.k. demografiska trendkalkyler. Man räknar då ut vilken den framtida befolkningen i ett område skulle vara, om de senaste årens befolkningsutveckling fortsatte oförändrad. Här ser man tydligt att kommunernas målsättning för år 2026 sammanfaller med ÅSUBs befolkningsprognos för år 2040. (Tabell 1)

Möjliga utvecklingslinjer

På basen av rapportens nulägesbeskrivning och de trender som lyfts fram i den delen så framträder vissa utvecklingslinjer som i detta sammanhang kan kallas för prognoser. För dessa tänkta utvecklingslinjer väljer vi att föra ett resonemang, samt beskriva dessa prognoser i resandevolymer med speciellt fokus på fordon. Vi anser att i bedömningen av resursbehov och storleks kvantifiering så är ändå fordonskapaciteten av central betydelse.

Noll - läget / justeringar i nuvarande lösningar

Noll – läget är i stort sett läget år 2011, som kan beskrivas som en fortsättning på det arbete som LR har genomfört under många år. Man anpassar kontinuerligt turlistorna, fartygsunderhållet, samt försöker på bästa sätt möta de olika baskraven och svängningarna i volymer per säsong.

I *noll – läget* utgår vi även ifrån ÅSUBs befolkningsprognos som visar på en marginell ökning av befolkningen i skärgårdskommunerna. I det övergripande scenariot så kommer den totala resandevolymer att sakta öka, med 5 % per år, fram till 2026 med fokus på mellansäsongen. Antal fordon ökar med ca 6 % per år fram till 2026.

Utgångsläget i *noll-läget* är för oss att det inte uppstår någon känd påverkande, större variabel, varken negativ eller positiv, som på ett avgörande sätt skulle kunna rucka den samlade bilden. Eftersom personbilsresande kan sägas dominera trafiken, så är det närmast förändringar i grundförutsättningar som skulle starkt påverka dessa trafikflöden, som vi menar. T.ex. kompenseras nedgången i trafikmängd under högsäsong av uppgången i flödet under låg- och mellansäsong.

Bilden är i detta *Noll – läge* inte enhetlig. Vissa linjer kommer att ha större ökning än andra linjer. Och vissa linjer uppvisar tydligt sjunkande siffror. Det är viktigt att se på prognosen på varje enskild linje, eftersom fordonssiffrorna inte är helt jämförbara, eftersom MC/cykel ingår redan vid insamlandet av underlagen, i siffrorna för vissa linjer. (Tabell 2)

Tabell 2: Prognos Noll läge

Linje	2011		2016		2026		anm.
	Pass	Fordon	Pass	Fordon	Pass	Fordon	
Asterholma	8 050	4 218	8 000	3 500	8 000	4 000	ingår MC/cykel
Ängö sund	10 540	7 026	9 700	7 000	10 000	7 100	ingår MC/cykel
Björkö	11 742	8 305	7 700	5 500	7 000	5 000	
Enklinge-Kumlinge	14 491	8 215	15 000	8 300	16 000	9 000	
Tvärgående	21 669	11 338	21 500	11 400	19 400	11 000	
Jurmo	23 211	9 773	26 000	10 700	27 000	12 000	
Seglinge	25 938	15 879	26 000	16 000	20 000	12 500	ingår MC/cykel
Simskåla	39 727	21 765	40 000	22 000	45 000	25 000	ingår MC/cykel
Embarsund	57 643	38 022	59 000	37 000	59 000	37 000	ingår MC/cykel
Åva-Osnäs	83 256	27 968	85 000	30 000	93 000	34 000	
Södra linjen	86 334	35 032	93 000	37 200	95 000	39 500	
Norrallinjen	105 782	44 115	114 000	49 000	117 000	51 000	
Föglö	199 455	109 434	205 000	113 000	205 000	114 000	
Töftö	356 862	221 156	368 000	225 000	380 000	235 000	ingår MC/cykel
summa	1 044 700	562 246	1 077 900	575 600	1 101 400	596 100	

LR har sedan 2011 gjort löpande förändringar både i tidtabeller och kapacitet i trafiksystemet. Exempel på detta är att bygga bort färjpasset från Brändö till Jurmo genom väg, bro och linfärja.

Andra exempel är färre turer på Galtby – Kökar, anpassat turlistan Åva- Ornäs med en senare kvällstur. Ett tredje är, främst under låg och mellansäsong, förändringarna i Tvärgående linjens trafik på Långnäs.

Korttrutt

LR:s definition av korttrutt är ett färjpass som inte överstiger 60 min. i restid. Utgående från denna definition finns det en serie med tänkta trafikdragningar som skulle förkorta de olika färjpassen och förvandla dem till korttrutt.

Eftersom större delen av trafikvolymen idag ligger i korttrutt, per definition, i hamn till hamn trafik, så kommer därför förändringar i trafiksystemen alltid att få vissa konsekvenser för volymutvecklingen.

I resonemanget kring framtida volymutvecklingar i korttrutt systemet kan man se dem i två steg;

- Förändringen i den enskilda färjlinjen
- Förändringen i det specifika trafiksystemet

I den fortsatta diskussionen så hanteras inte följande linjer då dessa i sig inte berörs direkt av kortrutts förändringar, men i en del av fallen så kan det bli marginellt flere resenärer om trafiksystemet kan ge förutsättningar för ett snabbare, mera tillgängligt eller tariffvänligare flöde. Med tariffvänlig menar vi att t.ex. årskortet som sådant gynnar trafiken i form av större flöden, men en tillfällig resenär får jämförelsevis betala ett ganska högt pris för att utnyttja trafiken och det kan dämpa flödet av engångsresandet.

- Björkö linfärja
- Embarsund linfärja
- Simskåla linfärja
- Ängösund linfärja

Följande linjer kan i och för sig beröras i trafikförändringar, men volymerna kommer inte att förändras nämnvärt som en konsekvens av korttrutt;

- Asterholma linjen
- Jurmo linjen

Om man gör som tänkt i Kortrutts meddelande, dvs. att Lappo och Torsholma byggs ihop, så kan man anta att nuvarande trafiken på Asterholma – Torsholma kommer att upphöra helt.

Jurmo linjen är redan under omstrukturering till ett kortare pass som kommer att trafikeras av en linfärja.

Töftö linjen diskuteras inte heller i dessa prognoser då en bro över Prästö sund i sig inte kommer att öka trafiken förutom de naturliga ökningarna som blir mera avhängiga av hur befolkningsunderlaget och näringslivet utvecklas i Vårdö kommun.

Åva-Osnäs linjen är redan korttrutt då resetiden är 35 min., men trafiken har ändå haft en nedåtgående trend. År 2000 hade man den högsta volymen i trafiken med ca 122.000 passagerare och ca 38.000 fordon exl. MC/Cyklar, vilket är mera än 30 % högre än 2011 års siffror. Större delen av denna trafikmängd var relaterad till Brändö turister etc. då *Norra linjen* hade under motsvarande period 5 % högre fordons mängd än år 2011. Tursistflödet har synbarligen minskat och turlisteomläggningar kan också spela in med för "få" turer.

Prognos implementerad korttrutt

I denna del för vi ett resonemang utgående från nulägesanalysens alla beståndsdelar, för att kunna göra en bedömning av trafikutvecklingen och volymen i specifika linjedelar, såsom man beskriver dessa tänkta korttrutter i korttrutt meddelandet från år 2011.

I volymprognoserna utgår vi från varje enskild linje och hur en förändring till ren korttrutt kan påverka resandevolymer just där. De centralaste faktorerna som påverkar prognosen är

valfriheten som ökar för resenären, den kortare restiden och tillgängligheten för grupper som deltidsboende. Kortrutts alternativet ger också indirekt en större lokal flexibilitet, vilket vi antar att ökar trafiken i kombination med livsstils förändringar. Korttrutt kan med andra ord vara just en sådan variabel som skapar en positiv signal till skärgårdens befolkning.

Vi vill påminna läsaren om att i följande sektion gör vi samma bedömning av varje enskild linje, men utgår ifrån dessa linjer som en del av ett trafiksystem och ser om vi också ur den synpunkten kan hitta volymförändringar.

Föglö linjen

I korttrutt tanken finns det flere olika förslag till dragningar av trafiken Svinö – Degerby. Vilket alternativ till korttrutt mellan fasta Åland och Föglö man slutligen väljer, har de facto inte så stor påverkan på trafikvolymerna på den linjen i framtiden. Ändå kan man principiellt påstå att en fast förbindelse, väg/bro/tunnel, alltid är överlägsen en mindre fast lösning, med någon form av färjpass, sett ur resenärernas synvinkel. Därmed kan man räkna med en viss ökning av trafikvolymen i ett bättre kortrutts alternativ än idag och en ännu något större ökning med helt fast förbindelse. Hur mycket större är svårt att estimeras.

Föglö trafikvolym i ett tänkt korttrutt upplägg där färjpasset kortas ned till < 10 min, får enligt vår mening följande faktorer betydelse i estimeringen av framtida trafikvolym.

1. Tidsfaktorn
2. Rörelsefrihet / individualisering
3. Näringslivets behov av transporter/service
4. Pendlingsmöjligheter
5. Befolkningsutvecklingen
6. Dragningskraft från centralorten (Bilväg 25 km)
7. Deltidsboendet
8. Förbättrad kommunikationsmöjlighet
9. Biljettlöst

Utgående från de parametrar som vi redogör för i rapporten, som driver utvecklingen av trafikvolymen och en jämförelse med Vårdö, som idag har ett tidsmässigt motsvarande färjpass, så gör vi följande resande prognos efter utbyggnad av denna linje;

	Prognos
Passagerare	360.000
Fordon	200.000

Kökar linjen

Kökar trafiken i ett kortrutts upplägg skulle innebära en linje mellan ett nytt färjfäste på östra Föglö och Kökar Harparnäs. Det finns i korttrutt planen tre alternativa trafikpunkter på Föglö; Horsholma, Algerö, och Hastersboda. Sett endast ur ett renodlat trafikperspektiv, på

denna linje, så är alla tre någorlunda likvärdiga, förutsatt att restiden håller sig under angivna 60 min. Även om Horsholma alternativet strängt taget löper risk att inte kunna definieras som korttrutt. Vägsträckningens längd på Föglö från dessa tre punkter till Degerby kommer att ha marginell betydelse för resandevolymer.

Följande parametrar kommer, enligt vår uppfattning, genom förändringen av restiden att påverka trafikvolymen. En central fråga blir hur de olika resandegrupper kommer att uppleva tidsbesparingen som i detta upplägg blir avsevärd, för båtresan till och från Kökar.

1. Tidsfaktorn
2. Rörelsefriheten / individualisering
3. Näringslivets behov av transporter/service
4. Befolkning och utveckling
5. Deltidsboendet
6. Förbättrad kommunikationsmöjlighet
7. Turism

Om man utgår från (år 2011) last och lossnings siffrorna i trafiken mellan Långnäs och Kökar, så har vi ca 40.000 passagerare per år på denna linje och ca 16.000 fordon, vilket ger ett förhållande på 2,5 passagerare per fordon.

Kökartrafiken till fasta Åland kan sägas ha tre distinkta reseperioder, där man kan dela upp volymen utgående från 2011 års siffror enligt följande:

<u>Lågsäsong</u> (4 månader)	år 2011	Prognos efter korttrutt
Passagerare	6.425	7.200
Fordon	3.351	3.700
MC/Cykel	2	
 <u>Mellansäsong</u> (5 månader)		
Passagerare	14.026	16.200
Fordon	6.575	8.100
MC/Cykel	352	
 <u>Högsäsong</u> (3 månader)		
Passagerare	18.917	22.000
Fordon	6.013	7.800
MC/Cykel	2.725	

Vilket på årsbasis ger ett resande till och från Kökar på ca 45.000 passagerare/år och ca 20.000 fordon.

Dessa estimat gäller endast trafiken mellan Föglö och Kökar vid ett tänkt korttrutt upplägg och skall som sådana inte användas för estimering av total flödet vilket kommer fram under separat analys av trafiksystemet.

Kumlinge trafiken

I korttrutt tanken beträffande Kumlinge så bör man fundera på flera olika förändringsområden;

1. Trafiken till och från Hummelvik
2. Trafiken på Enklinge
3. Trafiken mot Lappo/ Torsholma
4. Trafiken mot Sottunga och Föglö

Kumlinge – Hummelvik

Planen är att färjefästet flyttas till Bärö och att man inte kör via Enklinge, utan trafiken blir en hamn till hamn trafik med Bärö som huvudpunkt på Kumlinge och Hummelvik på Vårdö.

Resetiden med dagens tonnage är beräknad till under 60 min. I och med att den enda ändring i dagens trafikupplägg är att färjan går direkt till Bärö i stället för som idag via Enklinge, så ger det antagligen en för liten tidsbesparing att det på ett avgörande sätt kommer att påverka resandet på den enskilda linjen Kumlinge – Hummelvik.

Men följande parametrar tror vi att kommer påverka volymen positivt över tiden:

1. Befolkningstal och utveckling
2. Deltidsboendet
3. Förbättrad kommunikationsmöjlighet genom tätare turer.

Utgående från 2011 års resandesiffror så reste 81.421 personer mellan Hummelvik – Kumlinge/Enklinge och 33.320 fordon samt MC/cyklar 5.604 st. Detta betyder bl.a. att ca 20.000 fordon per år skall färdas mellan hamnarna på Torsholm och Bärö på Kumlinge.

Vår bedömning är att denna enskilda linje inte kommer att öka i trafikmängd på annat sätt än en långsam ökning i och med att ovan nämnda parametrar utvecklas och förändras.

Prognos

Passagerare	ca 90.000
Fordon	ca 40.000

Kumlinge – Enklinge

Tanken med förändringarna i korttrutt på denna linje är ett nytt färjefäste på Bärö samt två alternativa linjärjästena på Enklinge. Placeringen kommer inte ha betydelse för trafikvolymen i sig. Vad som kan påverka trafikvolymen är;

1. Befolkning och utveckling
2. Deltidsboende
3. Förbättrad kommunikationsmöjlighet genom tätare turer.
4. Samhällsservice

Den totala trafikvolymen på Enklinge 2011 var 24.200 passagerare, 12.951 fordon samt 3 st MC/Cykel. Detta inkluderar trafiken mellan Enklinge – Hummelvik och Enklinge - Torsholm på Kumlinge.

	Prognos
Passagerare	27.000
Fordon	15.000

Kumlinge – Lappo

Tanken med kortrutten är att Kumlinge trafiken skall ha en hamn till hamn trafik på sträckan Kumlinge – Lappo. Lappo blir ändhamn och trafiken från Lappo försätter till Torsholma på väg och linfärja.

Färjpasset mellan Kumlinge och Lappo blir ca 30 min, vilket betyder en halvering av restiden mellan Torsholma/Brändö – Kumlinge.

Dessa faktorer bedömer vi att kommer att påverka resandevolymen sett endast ur detta kortrutts resonemang. Utan hänsyn till andra trafikkonsekvenser.

1. Tidsfaktorn
2. Rörelsefriheten / individualisering
3. Näringslivets behov av transporter/service
4. Deltidsboende
5. Förbättrad kommunikationsmöjlighet, flere turer relaterat till behov under dygnet.
6. Turism

Dagens resandevolym (år 2011) mellan Kumlinge – Lappo/Torsholma ser ut enligt följande:

	Idag
Passagerare	67.000
Fordon	24.000
MC/Cyklar	5.400

Sett som en isolerad kortrutt lösning så bedömer vi att:

	Prognos
Passagerare	ca 74.000

Fordon ca 30.000

Norra Föglö – Sottunga – Seglinge

Denna trafik är tänkt som ett upplägg som trafikerar från Seglinge till Sottunga och vidare till tre olika alternativ på Norra Föglö. Detta är planerat så att det byggs ett nytt färjefäste på Seglinge och ett på Sottunga samt på Föglö, i två av alternativen.

Sett ur ett Sottunga perspektiv så blir restiden mellan Föglö – Sottunga från ca 10 min till 20 min i kortrutts upplägget, beroende av vilket de tre alternativen man väljer. Mot Seglinge blir restiden ca 20 minuter från Sottunga. Denna linje som i dag kallas Tvärgående, kan sägas ha en hög service funktion under lågsäsong mot fiskindustrin på Föglö.

Den totala resandevolymen på Sottunga var år 2011 följande;

Passagerare (Långnäs)	15.100	
Passagerare (Kökar)	2.100	
Passagerare (tvärgående)	690	
Summa	17.890	
Fordon (Långnäs)	7.800	
Fordon (Kökar)	1.000	
Fordon (Tvärgående)	141	
Summa	8.941	
MC/Cykel (Långnäs)	280	huvudsakligen juni, juli, augusti
MC/Cykel (Kökar)	248	huvudsakligen juni, juli, augusti
MC/Cykel (Tvärgående)	344	huvudsakligen juni, juli, augusti
Summa	872	

Idag finns det inte några indikationer på att en kortrutt skulle avsevärt förändra volymerna till och från Sottunga, då Sottunga per definition redan är i ett kortrutt upplägg. Man kan notera att de fordon som skall till Sottunga eller därifrån, med riktning Kökar, utgör ca 1000 fordon per år och ca 248 MC/cyklister. Även om det skulle fördubblas under högsäsong så är det dock totalt sett en marginell volym.

1. Tidsfaktorn, för turister
2. Rörelsefriheten / individualisering
3. Näringslivets behov av transporter/service
4. Deltidsboende
5. Förbättrad kommunikationsmöjlighet, flere turer relaterat till behov under dygnet.
6. Befolkningsutvecklingens negativa trend

Vår bedömning är att resandevolymen Norra Föglö - Sottunga i ett kortrutt upplägg stannar på;

Prognos

Passagerare	20.000
Fordon	10.000

Trafiken mellan Snäckö och Sottunga är marginell, antal passagerare per år är drygt 100 personer.

En faktor som vi valt att inte ta i beaktande är det eventuella byggandet av en betydande vindkraftparker på Sottunga och vad det skulle kunna ge för effekter beträffande turism och annat, eftersom planerna är alltför omogna.

Norra Föglö – Seglinge

I planen är tanken att Seglinge blir den nya trafikpunkten på sydvästra Kumlinge och Norra Föglö blir den andra punkten. I förslaget finns tre olika hamn alternativ på norra Föglö. Överö alternativet får en ca 60 min resetid, då man tar i beaktande invikningen till Sottunga. Bärö alternativet kan kalkyleras till ca 40 min inkl. invikning till Sottunga och Hasterholma tar troligen ca 60 min. Restiden Överö – Snäckö är ca 60 min.. Man anlöper inte Sottunga på varje tur.

Nuvarande volym på den tilltänkta sträckningen är;

Passagerare	19.500
Fordon	10.400
MC/cykel	1.400

Sett som ett enskilt kortrutts avsnitt så kan man utgå ifrån att flexibiliteten, tätare turer, kortare färjpass kan öka antalet resenärer. Man kan anta att den tunga trafiken från Föglö ökar på linjen då den blir ca 40 min i den kortaste vägen, men väljer man Överö så ger kortrutt ingen egentlig fördel som man inte redan har idag enligt vårt sätt att se.

1. Tidsfaktorn
2. Rörelsefriheten / individualisering
3. Näringslivets behov av transporter/service
4. Deltidsboende
5. Förbättrad kommunikationsmöjlighet, flere turer relaterat till volym behov under dygnet.
6. Befolkningsutvecklingens negativa trend
7. Turism
8. Utveckling av biljettsystem

Under de tre högsäsongens månaderna så finns det ett cykel/MC flöde som kan öka i och med att det finns ett tydligt linje alternativ till Kumlinge från Föglö.

Vår bedömning är att i en kortrutt så blir volymen;

	Prognos
Passagerare	ca 25.000
Fordon	ca 12.000

Prognos Trafiksystem Söder och Norr

I motsats till kapitlet tidigare så skall vi här försöka göra en bedömning av hur trafikvolymerna kan utvecklas i ett trafiksystem där de olika delarna också är anpassade och koordinerade med varandra till en helhet.

Vi ser att det finns två huvudtrafiksystem i tanken med korttrutt

Trafiksystem Söder
Trafiksystem Norr

Trafiksystem Söder

Trafiksystem Söder består av en serie nya rutter som startar med en länk där fasta Åland knyts samman med Föglö i en snabbtrutt eller fast förbindelse. Alltså utgångsläget i trafiksystem Söder blir snabbtrutten till och från Degerby.

Den andra delen blir då korttrutt till Kökar. Och den tredje blir kopplingen till Sottunga och Seglinge. Och den fjärde är kopplingen till Galtby, som har en restid på ca 2.5 tim. från Kökar. Vi har enbart hanterat denna linje utifrån Kökars behov.

I detta system ges möjligheter för: samhällsservice, godstransporter, servicepersonal och turister under högsäsong, att på en och samma dag kunna besöka flera kommuner. Några faktorer som blir viktiga om detta trafiksystem skall kunna lyfta volymerna mera än summan av de enskilda linjerna är: flexibiliteten i kapacitet, tidsfaktorn för resandet, möjlighet att koordinera de olika linjerna så att en balans uppstår, dagspendling för turister, servicepersonal samt samhällsservice.

En annan faktor som bör tas i beaktande är att redan nu är ca 40% av resenärerna i systemen under lågsäsong personer som inte är skrivna i skärgården, utan man pendlar andra vägen, dvs. från annan ort till skärgården för att utföra olika uppgifter.

För att skapa denna nytta så anser vi att en hamnanläggning på Föglö, ex. Hastersboda, där man koordinerar flödena mellan den nya Kökartrafiken och trafiken mot Sottunga, Seglinge skulle vara effektiv. Detta kunde även ge möjligheter till rimliga lösningar för Kyrkogårdsö och Husö.

Vi tror att tidsfaktorn och flexibiliteten är av stor betydelse sett från en trafikvolym synvinkel i trafiken på Kökar, men kanske borde man också fundera lite till kring det gamla fästet på Sottunga, som en snabb korttrutt linje mot det nya färjefästet på östra Föglö.

1. Tidsfaktorn
2. Rörelsefriheten / individualisering
3. Näringslivets behov av transporter/service och pendling
4. Befolkning och utveckling
5. Dragningskraft från Mariehamn-Jomala (Bilväg till Mariehamn 25 km)
6. Deltidsboende
7. Förbättrad kommunikationsmöjlighet
8. Biljettsystem, möjliga utvecklingslinjer

Trafikvolymen i de separata korttruttssystemen, sammantaget enligt tidigare prognos;

	Prognos I	Prognos II
Föglö linjen		
Passagerare	360.000	
Fordon	200.000	
Kökar trafiken		
Passagerare	45.000	55.000
Fordon	19.600	25.000
Sottunga trafiken		
Passagerare	20.000	24.000
Fordon	10.000	12.000
Korttrutt Seglinge		
Passagerare	25.000	27.000
Fordon	12.000	13.000

Totalt blir då volymen i ett enhetligt system över Föglö:

	Prognos I	Prognos II
Passagerare	450.000	466.000
Fordon	241.600	250.000

Trafiksystem Norr

I det planerade korttrutt upplägget så blir det inte lika stora, uppenbara förändringar i restider och flexibilitet i Norra Trafiksystemet som det blir i det Södra.

Men i en koordinering av tidtabeller och kapacitet, längs hela flödet räknat från Prästö till Osnäs, så kommer system Norr att kunna ge möjligheter att uppnå positiva lösningar i systemets enskilda delar.

Prästö trafikvolymen ingår redan i siffrorna i den volym som Brändötrafiken idag levererar till och från Hummelvik. I kortrutts planen finns en tanke på en fast förbindelse över Prästö sund, som i sig antagligen inte har speciellt stor inverkan på det Norra Trafiksystemet då trafiken Prästö – Töftö redan är effektiv och endast kräver några minuter och dessutom har en hög grad av flexibilitet relativt sett.

Med en högre flexibilitet i trafiken mellan Hummelvik – Kumlinge kan det uppstå en ökning av passagerarna på detta avsnitt. Men resans längd mot idag blir endast marginellt kortare om man inte hittar nya lösningar på tonnage sidan.

1. Tidsfaktorn
2. Rörelsefriheten / individualisering
3. Deltidsboende
4. Förbättrad kommunikationsmöjlighet
5. Biljettsystem, möjliga utvecklingslinjer
6. Turism, dags pendling mot Kumlinge och Brändö

Dessa faktorer ger i alla fall vissa indikationer om resande utvecklingen. Men man bör dock betänka att ett kortrutts upplägg i ett kortrutts system på linjen Seglingen – Föglö kommer i stort sett att ge resenärerna en närmast jämförbar resa både mot fasta Åland, Föglö och Kökar och den vägen vidare till Galtby, som tidigare.

I upplägget Kumlinge – Lappo så kortas färjpasset med ca 30 min vilket ger möjligheter till flexibla lösningar samtidigt som detta kan stöda en utveckling av regionen Brändö – Kumlinge. Samtidigt ger denna lösning även Kumlingeborna en flexibel och tidsmässig lösning på pendling och överdagen trafik österut. Där det finns stora attraktiva tätorter.

Trafiklösningen Kumlinge – Lappo kommer säkert att öka möjligheterna att utveckla varutransport, turism och samhällsservice, vilket kommer att påverka resandet på denna linje. Detta kan även öppna bättre möjligheter för Kumlinge i ett turist och deltidboende sammanhang, som riktar sig österut. Bedömningen av resandevolymer blir svår men en volymökning som är större än vad vi indikerar är antagligen inte helt orealistisk.

I första kolumnen, Prognos I, beskriver vi tänkta volymer då de olika stegen i kortrutts är byggda men ännu inte sammanbyggda och koordinerade i en slutlig lösning, som Prognos II däremot visar.

	Prognos I	Prognos II
Hummelvik - Kumlinge		
Passagerare	90.000	95.000
Fordon	40.000	42.000

Kumlinge- Lappo		
Passagerare	74.000	80.000
Fordon	30.000	38.000

Volymen för Åva-Osnäs i ett enhetligt system blir svårare att estimera då den inte är tänkt som en del av genomfartstrafiken mellan fasta Åland och Osnäs. Linjen är en viktig trafikled för varutransport till skärgården och från skärgården till marknaderna i öster. Linjen kan fullt utvecklad få en stor betydelse för uppbyggnad av en livskraftig turistsektor i regionen Brändö/Kumlinge. För Brändö får linjen även en djupare betydelse i att säkra befolkningsunderlaget och deltidsboende.

Prognos

Åva – Osnäs	
Passagerare	106.000 – 122.000
Fordon	45.000 - 50.000

BAKGRUND TILL STATISTISK ANALYS

Objekt

I samband med att Ålands landskapsregering tar fram ett nytt trafiksystem för den åländska skärgårdstrafiken, kallat korttrutt-meddelandet, konstaterar man att det krävs ett betydligt mer kvalificerat och för hela trafikområdet heltäckande kunskapsunderlag, än vad som idag är fallet. Underlaget behöver bestå av bl.a. en statistisk analys av trafikflöden, trafikbehov och utnyttjandet av detsamma., vilket detta delprojekt främst fokuserar på.

”Under vilka tider/perioder och i vilka delar av systemet finns de största kapacitetsöverskotten och flaskhalsarna? Vilka utnyttjar trafikutbudet och för vilken typ av behov? Inom vilka delar av rutt systemet skulle kortare färjeturer (korttrutt investering), alternativt nedskärningar i nuvarande färjkapacitet (lägre turtäthet), ge störst effekt till minsta möjliga olägenheter för trafikanterna? Hur ser den långsiktiga baskonstellationen på transporterna till/från och inom skärgården ut med tanke på befolkningens och näringslivets storlek och lokalisering enligt olika antaganden och prognoser? Hur skiljer sig näringslivets transportbehov och rutten från det privata resandet? Och hur ser fördelning av det privata resandet ut på olika kundgrupper och behov?”

Omfattning

Uppdraget omfattar att utföra en statistisk analys av trafikflöden och utnyttjandet av skärgårdstrafiken. Analyserna byggs upp kring de detaljerade uppgifterna om trafiken längs de olika rutterna, som landskapsregeringen kontinuerligt samlar in. Uppgifterna samkörs och jämförs också med de olika trafikområdenas (öarnas) tidigare och prognostiserade befolkningsutveckling. Dessutom utnyttjas befintlig kunskap om näringslivets utveckling (omsättning, löner, förädlingsvärde) i skärgården.

Kompletterande uppgifter från berörda, större företag om deras transportvolym och behov, tas även fram. Turismens effekter inom olika delar av rutt systemet, främst under högsäsongen, arbetas in i analysen. Befintlig turiststatistik specialbearbetas och används för analys av trafikflödena.

Utöver de tillgängliga statistikuppgifterna kompletteras underlaget med intervjuer av utvalda nyckelaktörer samt genom insamling av uppgifter över trafikbehovet från ett bredare urval av användare, i form av riktade enkäter.

Rapportering, resultat och användbarhet

När en statistisk ekonomisk analys genomförs på ovan beskrivna sätt, får man en sammanhållen genomlysning av hur hela trafiksystemet fungerar och vilka behov de olika delarna av systemet uppfyller. Detta ger ett bättre underlag för beslut om

eventuella omdisponeringar och rationaliseringar i både trafikutbudet och kapacitetsanvändandet, för att på kort och medellång sikt kunna öka effektiviteten och minska kostnadstrycket i trafiken.

Uppdraget omfattar även prognoser över det framtida trafikbehovet inom olika delar av skärgården, utgående från demografiska och näringslivsmässiga trender och prognoser. Syftet är att ge beslutsfattarna förbättrade djupkunskaper om alternativa mer långsiktiga vägval för utvecklingen av strukturen inom morgondagens skärgårdstrafik.

Arbetsmetodik och genomförandet

Arbetet med analysen inleddes 16.8.2012.

Analysen vilar på följande övergripande material och underlag:

Insamlad statistik från skärgårdstrafiken åren 1995-2012, fil: Färjstatistik 1995- .xls.

Bearbetad statistik från skärgårdstrafiken, sammanställningar:

- Norra linjen, m/s Alfågeln Hummelvik-Kumlinge, år 2011
- Norra linjen, m/s Alfågeln Kumlinge-Brändö, år 2011
- Norra linjen, m/s Viggen, år 2011
- m/s Doppingen, år 2011
- m/s Ejdern, år 2011
- m/s Skarven, år 2011
- Södra linjen, m/s Gudingén, år 2011
- Södra linjen, m/s Skiftet, år 2011

Ålands landskapsregerings meddelande nr 3/2010-2011, Strategi för den åländska skärgårdstrafikens trafiksystem "Korttrutt 2011", daterat 19.05.2011.

Vi har i analysen delat upp trafiksiffrorna och volymerna i två grupper;

1) månadsiffror per år perioden 2002 -2011 per linje.

2) totalsiffror per månad.

Siffrorna är trafikavdelningens egna.

- Vi har i samråd med trafikavdelningen gjort smärre, nödvändiga rättelser i sifferunderlagen och en större justering i *Södra linjens* siffror där det fanns ett rent formel fel i materialet. Trafikavdelningens siffror baser sig på de siffror som samlas in av personalen på färjorna från respektive linje, färja, tur och dag uppdelat i olika transportslag. Sammanställningen görs sedan av Ålandstrafiken.
- Vi har bearbetat dessa siffror så att det finns dels en säsongsbeskrivning, trafikflödena är uppdelade i låg-, mellan- och högsäsongs siffror, samt dels en linjär trend dragning för åren 2016 och 2025. Här har vi alltså lagt till trendanalyser.

- Vi har även bearbetat siffrorna för 2011 utgående från samtliga turer, av och påstigning i varje hamn, för att den vägen fånga upp flödet av passagerare och fordon mellan hamnarna, samt lossning och lastning per hamn. Vi har i detta valt att arbeta med **dygns medeltal**, som är ett medeltal i en given period, eftersom detta underlag skall fungera som ett stöd för den fortsatta planeringen av ett korttrutt system.
- Vi har inte tagit i beaktande enskilda turers punktvisa belastning då detta inte är i sig avgörande för kapaciteten och effektiviteten totalt, i ett nytt trafik system , utan mera en lös, subjektiv diskussion om detaljer i tidtabellerna.
- Utgående från allt detta har vi sedan under rubriken "SAMMANFATTNING" arbetat fram prognoser på två olika nivåer. Dels en, "prognos I", som visar på en korttrutts konsekvens på just den tänkta turen och dels en "prognos II", satt i sitt sammanhang i ett utvecklat trafiksystem med korttrutt.
- Vi har i stort sett använt, som alltid i statistisk analys, genomsnittliga värden/siffror och kopplar inte i analysen till varken enskilda turer, avgångar eller specifika tidtabellsupplägg.

Struktur

- **Vi har delat upp trafiken i låg, mellan och högsäsong.** Vi tolkar siffrorna så att **lågsäsongens** resande och trafikflöden motsvarar skärgårdens basbehov av trafik. **Mellansäsongens** volymer beskriver detta basbehov, plus säsongsboende, samt ett visst resande som kan kopplas till besöksnäringen. Och **högsäsongen** volymer beskriver hela besöksnäringens behov inkluderat i de två övriga kategoriernas siffror.
- Dock har vi djupanalyserat vissa högbelastade turer på *Föglö linjen*, för att få en bild av hur belastningen ser ut idag under dygnet, samt hur eventuella tilläggs volymer kan påverka kapacitetssituationen speciellt från Föglö.
- Vi har även använt oss av officiell statistik, närmast den som ÅSUB förmedlar, för olika delar inom samhällsstatusen i Skärgården. När det gäller övernattningsstatistiken för Skärgården så baserar den sig på en separat beställning från ÅSUB. Vi har sedan anpassat siffrorna till vår analys.
- Vi har även studerat hur man resonerar kring fenomenet säsongsboendet i Öster och Väster, för att kunna bättre beskriva denna grupp i behovsanalysen och framtida trender.
- Vi har intervjuat olika grupper/ företagare inom transport och turistsektorn. Dessutom har vi på plats i alla skärgårdskommunerna intervjuat representanter för kommunerna. Vi har även, antingen med ett personligt möte eller per telefon, intervjuat företrädare för företagarna inom fiskförädlingsbranschen i skärgården. Vi har också intervjuat företrädare för trafikavdelningen och Ålandstrafiken.
- Utöver detta har vi genomfört två enkäter. Den ena är en företagsenkät, som skickades till samliga företagare i skärgården. I denna enkät fick de möjlighet att

svara på ett antal frågor kopplade till deras nuvarande trafikbehov, men även framtida. Den andra enkäten är en resandeenkät som har varit framlagd på 7 av de frigående färjorna under delar av januari och februari 2013. Tanken var att fånga upp så mycket som möjligt av basbehovet för de resande som reser under lågsäsongen. Enkätresultaten finns i denna rapport under egen punkt.

- Utöver allt detta, har vi även använt andra, officiella källor, som finns uppräknade i källförteckningen.
- Det finns en stor mängd varierande trafikbehov, som om de beaktas, skapar olika utvecklings scenarion i trafiken. Hit hör förstås kommunernas näringslivsutveckling, bosättningsstrategier men inte minst LR:s egen trafikstrategi för skärgårdstrafiken. Dock har i princip varje sådan förändring, relaterad till ett behov, en palett av konsekvenser, som nästan aldrig är helt uppenbara.

SKÄRGÅRDEN OCH DESS TRAFIKSYSTEM

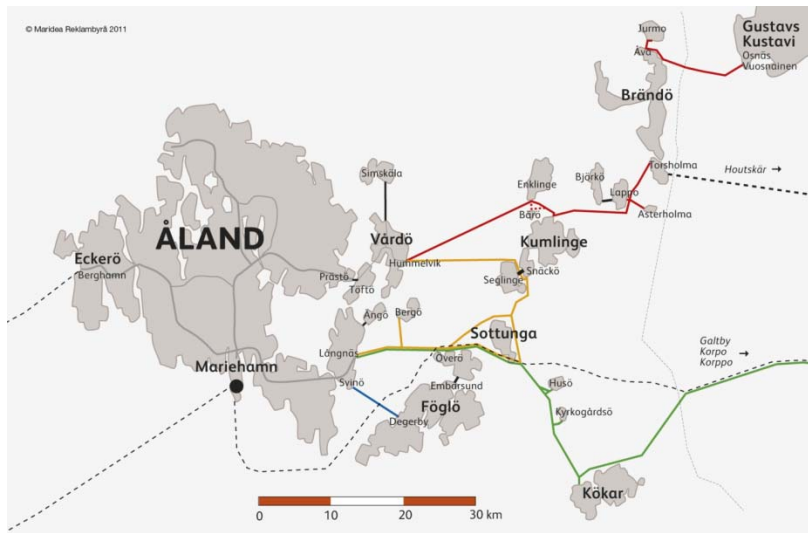
Mål/funktion

- Tanken bakom skärgårdens trafiksystem har under de 50 åren sedan utbyggnaden började, varit att skapa förutsättningar för en uthållig fast bosättning i skärgården. Denna tanke har till stor del utformat färjlinjer, tidtabeller och upplägg.
- Trafiken skall även stöda huvudnäringar som turism, jordbruk, fiskindustri men även butiker, post etc.
- Det fanns även en ursprungstanke att genom en utvecklad trafik med färjor, skulle det skapas arbete för fast boende i skärgården ombord på färjorna i trafiksystemet.
- Dessa krav och behov har Landskapsregeringen försökt realisera genom att bl.a. skaffa olika typer av färjor; huvudsakligen vägfärjor/linfärjor och frigående färjor.
- De frigående färjorna går enligt tidtabell. Antal turer har oftast bestämts av den fysiska möjligheten till antal turer under dygnet, arbetstids- och vilotids lagstiftning samt budgetmedel.
- Man kan säga att den allmänt rådande uppfattningen, hos skärgårdsborna är att för den del av skärgårdstrafiken som kör enligt turlista, så var 2009 år turlista den som bäst motsvarade skärgårdens nuvarande behov av bastrafik.
- Trafikens omfattning begränsas och styrs av de budgetmedel som avsätts i landskapsregeringens årsbudget.
- Skärgårdstrafiken har en roll i försörjningsberedskapsplanen för Åland.

Övergripande beskrivning av Skärgården

Trafiksystemet för den Åländska skärgården skall betjäna hela den åländska skärgården. Trafiksystemet opereras av flera aktörer, vägunderhållare, landskapets egen drift av färjor och linfärjor, operatörer på konkurrensutsatta linjer och entreprenörer med eget tonnage.

Skärgården omfattar vi i denna rapport 6 st kommuner; Vårdö, Kumlinge, Brändö, Sottunga, Föglö och Kökar.



Trafiksystemet omfattar fågelvägen från Jurmo i norr till Kökar i söder ca 67 km. Till detta kommer sträckning till Osnäs i norr och Galtby i söder. Från Jurmo i öster till Prästö i väster är det ca 57 km och från Långnäs till Kökar i söder ca 41 km, fågelvägen.

Befolkning och deltidboende

När vi beskriver befolkningstalen i skärgården så utgår vi från ÅSUBs statistik beträffande befolkning per kommun. I denna är definitionen av *befolkning* fast bosatta i kommunen. Den fast bosatta befolkningen i skärgårdskommunerna var 2 219 personer år 2011.

ÅSUBs prognos för den **fasta befolkningen** år 2026 skulle vara 2 260 personer och år 2040 skulle det vara 2 410 personer.

När det gäller trafiken och kommande trafikbehov så växer en ny grupp av regelbundna resenärer fram, **de säsongsboende**, som inte registreras i någon prognos statistik eller som egen resandegrupp över huvudtaget. Denna grupp består dels av personer som veckopendlar från en ort till en annan beroende på arbete eller liknande. De tillbringar förlängda veckoslut i skärgården eller bor närmast fast under de perioder när snö och is inte är ett hinder. Denna grupp har identifierats i diskussionerna med kommunerna, ur resandeenkäten samt resandesiffrorna över året.

En viss indikation om hur stort och säsongsberoende denna trafikantgrupps resande är, kan man få när man ser på differensen i totalresandet för mellan- respektive lågsäsong, som rent logiskt borde avspegla säsongs boendes belastning på de olika trafiksystemen.

En annan indikator är antal fritidsbostäder. Dessa beräknas idag vara ca 2100 st i skärgården. Intervjuer med olika grupper pekar på att kanske 40 % har ett boende som kan karaktäriseras som säsongsboende.

I Kimitoön kommun och Pargas kommun har föreningen Tryggt Skärgårds boende / Case 3 Second home, beräknar att 2,35 personer ingår per stuga i säsong boendet. I dessa två

finländska kommuner är, intressant nog, säsong boendet ca 30% högre än antalet fast bosatta.

Livsstilen styr alltmera vårt boende. En struktur omvandling som med fart ändrar näringslivets förutsättningar relateras ofta till IT-förändringar.

Boendet överlag koncentreras allt mera till de stora boende centra och storstäderna. Men när man söker sitt boende i dessa center skall detta boende även avspegla livsstilen. I livsstilen finns således ett viktigt element man kan kalla för livsstils värderingar.

En av de stora omvärldstrenderna är förskjutningen i livsfaserna. Man delar upp sitt liv i allt flere och tydliga faser. Studierna delas upp i flera faser, man studera totalt allt längre, man kommer in i arbetslivet allt senare 5 till 6 år senare än för 20 år sedan. Man bildar familj allt senare, man får sitt första barn efter det att man fyllt 30 år, mot tidigare redan i tidig 20 års ålder. Samtidigt vill man gå i pension allt tidigare. Man skiljer sig allt oftare, och man har allt mera delad vårdnad om barnen. Man vill i allt högre grad ha en service som beskriver och stöttar sin livsstil och värderingar.

När andelen pensionärer ökar kommer även deras livsstils preferenser att påverka mera. Att se pensionärer som en egen grupp skapar fel uppfattning om vart trenderna pekar. Tiden som pensionär blir allt längre och kommer att omfatta flera olika faser med olika livsstilspreferenser. Den gemensamma nämnaren blir snabbheten. Antingen vill man besöka olika utbud snabbt med hög tillgänglighet eller man vill få service snabbt när man behöver den.

Källor:

Framtidensboende: Johanna Laurent/Ingrid Hellgren

ÖP 2025 Västerviks Kommun 16 maj 2011

Omvärld i förändring - trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Sthlm. juni 2012

Näringsliv

Turism

Turist sektorn är speciellt under högsäsong en stor trafikantgrupp i skärgården från lågsäsong till högsäsong ökar resandet med 3 -4 gånger.

Tabell 3: Övernattningar i skärgården

år/säsong	Hög	Mellan	Låg	Totalt
2 002	129 849	60 767	20 718	211 334
2 007	121 436	60 186	23 224	204 846
2 011	116 545	54 936	23 724	195 205

Vi kan se att antalet övernattningar i högsäsong mellan 2002 och 2011 har fallit med 10 % och mellansäsong med 10 % men ökat i lågsäsong med 15 %. (Tabell 3: Övernattningar i skärgården). Källa ÅSUB.

Den generella övernattnings statistiken för Åland visar att varje gäst stannar 2.2 nätter.

Följande allmänna synpunkter och turist trender framkom i samband med intervjun hos Visit Åland:

Allmänt

- Ca 48 % av turisterna kommer från Sverige och ungefär lika många från Finland, resten från övriga länder. I skärgården är troligen tyngdpunkten mer från öster, men skild statistik för skärgården finns inte. Turismen österifrån ökar allmänt för hela Åland.
- Högsäsongen krymper och har förflyttats framåt.
- Turistföretagarna upplever det som svårt att satsa pga. osäkerheten kring trafikens omfattning, det saknas långsiktighet med trafik på rätt nivå från landskapsregeringens sida.
- Oerhört viktigt att kommunikationerna fungerar under juli, det gör att allt annat fungerar. Turist- och serviceföretagarna i skärgården lever på den månaden.
- Av de olika turerna är eftermiddagsturerna de viktigaste ur turismens synvinkel.

Trender inom turismen

- Fisketurismen är stor, exklusive högsäsongen så står den för majoriteten av stug- övernattningarna på hela Åland. Den ger en lång säsong för de turistföretagare som satsar på detta. Men den har också medfört vissa negativa sidoeffekter som t.ex. bråk om fiskevattnen mm.
- Bussresor och - grupper minskar generellt, t.ex. skolgrupperna har minskat märkbart bara under de senaste 7-8 åren.
- Cykelturismen hade sin högsäsong i slutet av 90-talet, varefter den sjönk till nuvarande nivå som den hållit sig på mer eller mindre sedan dess.
- Allmänna trenden inom turism är att turisterna är aktiva och vill ha upplevelse, spänning och uppskattar det naturnära. Äkta, säkert och orört är viktiga egenskaper för turistmålet.
- Åland har många möjligheter att utvecklas med de nuvarande trenderna i åtanke.
- Mycket svårt att uttala sig om vilka de stora trenderna är om 15 år, bl.a. Östersjöns miljöstatus är en faktor som kan påverka turismen till Åland i hög grad.

I våra intervjuer med företagare inom olika branscher har vi inte kunnat se att någon avgörande förändring kring dagens trafikflöden kommer att inträffa pga. förändringar i deras trafikbehov, varken en radikal ökning eller minskning. Två frågeställningar har varit tydliga, hur skall generationsskiftet skötas och hur skall uppgraderingen av befintliga turistanläggningar i skärgården genomföras.

Möjligen kan man säga att investeringar görs i båthamnar, stugbyarnas övernattningar minska p.g.a. att företagarna fasar ut och anläggningarna uppgraderas inte. Ur skärgårdens turistföretagarperspektiv kan man avläsa att avsaknaden av en pålitlig, långsiktig tidtabellsläggning och trafikupplägg hämmar riskvilligheten i turistsatsningar.

Ur diskussionerna framkom åsikten att ett stabilt, långsiktigt trafiksystem i form av korttrutt kan skapa en ny tro på framtiden.

Den enda, större "turistsatsning" som vi har kunnat identifiera i skärgården är den anläggning som skall byggas, om Vindkraftsparken i östa skärgården förverkligas på norra Sottunga.

Generellt hävdar representanter för skärgårdskommunerna att man har ett strukturellt problem med skärgårdstrafikens bokningssystem, då resenärer med fordon nog bokar, men inte avbokar om de uteblir. Ofta uppger systemet att en avgång är fullbokad, men vid ankomst till hamnen finns ändå ofta plats. Problematiskt om detta leder till att det uppfattas som svårt att ta sig ut till skärgården. Andra orsaker till detta fenomen kan vara att man måste reservera bilplatser för bokade fordon i nästa hamn osv.

Sysselsättning och arbetsplatser

Sysselsatta i Skärgården 31,12,2007 (ÅSUB)

Arbetsplats i hemkommun	antal	547
Arbetsplats i övriga skärgården		11
Arbetsplats övriga Åland		421
Arbetsplats Finland		53
Summa sysselsatta		1032

Sysselsatta i skärgården 31.12.2010 var 1002 personer, vilket betyder 30 mindre jämfört med 2007 års siffror. 2007 års siffror är de senaste beträffande detaljerade sysselsatta och arbetsplatser.

Utav de sysselsatta i skärgården har 53 % sysselsättning i sin hemkommun. 46 % har sin arbetsplats utanför skärgården. 474 personer har sin arbetsplats utanför skärgårdskommunerna.

Arbetsplatser i Skärgården 31.12.2007 (ÅSUB)

Boende i hemkommun	antal	547
Boende i övriga skärgården		11
Boende övriga Åland		65
Boende i Finland		19

15 % av arbetsplatserna innehas av personer utanför kommunen. Vilket betyder att 95 personer pendlar till en arbetsplats i någon skärgårdskommun från fasta Åland och fastlandet.

Den största arbetsgivaren i skärgården efter kommunerna är fiskodlingen och förädlingen. Den är huvudsakligen koncentrerad till Föglö och Brändö. Fiskodlingen betjänas av trafiksystemet på flera olika sätt

Daliga leveranser av slaktad fisk till marknaden i öster
Från Brändö via Osnäs
Från Föglö via Torsholma/Osnäs
Från Föglö via Svinö/Långnäs till Nådendal
Dagligt inflöde av råvara från Sverige
Till Föglö via Svinö
Dagligt inflöda av lastbärare och förpackningar
Till Brändö via Osnäs
Till Föglö via Galtby/Överö

Delar av personalen på Föglö i fiskodlingar och industri, pendlar dagligen till och från Föglö. Utöver detta behövs en kontinuerlig leverans till anläggningarna av servicefolk, reservdelar etc.

Det finns en rad andra sektorer inom näringslivet i skärgården som behöver regelbundna transporter;

Mjölkbönder, jordbrukare, butiker, utskänkingsställen och stugbyar. Dessa behöver flera gånger i veckan transporter till eller från skärgården

Postservicen behöver också dagliga transporter

Det är kanske på sin plats att påpeka att varuförsörjning till de olika delarna av skärgården kommer både från fasta Åland eller öster ifrån.

Trafiksystemet

För det första konstaterar vi att trafikflödet i skärgårdstrafiken innehåller 4 olika trafiklösningar:

1. **Vägfärja i form av linfärja.** En linfärja transporterar trafikanterna, både passagerare och fordon, utgående huvudsakligen från att resenären kommer till ett färjpass och vill bli transporterad. Denna typ av trafik är basen för linjerna, *Töftö, Simskäla, Embarsund, Ängö, Seglinge och Björkö*. Det finns på dessa linjer vissa trafik begränsningar under natt och i form av matpauser under dagtid. Vägfärjan är en integrerad del av vägnätet.

I detta transportupplägg transporterades år 2011 totalt 502 452 passagerare vilket är 48 % av den totalt transporterade volymen av passagerare i hela skärgårdstrafiken. År 2002 transporterades 502 753 passagerare i trafikupplägg. Av totalt antal fordon år 2011 åkte i detta flöde 292 553 st. eller 54 %, alltså över hälften.

2. **Turlistebaserad trafik mellan två hamnar.** Detta är trafik som går enligt turlista mellan endast två hamnar. Dessa linjer är *Föglö, Jurmo, Enklinge, Åva-Osnäs samt den del av Tvärgående som trafikerade Snäckö - Hummelvik*. I denna typ av trafikupplägg transporterade 342 082 passagerare år 2011 vilket är 33 % av den totala transporterade volymen av passagerare i skärgårdstrafiken. År 2002 var motsvarande 331 202 passagerare. Av totalt antal fordon år 2011 fanns i detta flöde 164 461 st. eller 30 %.

Den turlistebaserade trafiken är huvudsakligen intern lokal trafik mellan en kommuns olika öar eller i vissa fall mellan fast Åland och en skärgårdskommun.

3. **Turlistebaserad trafik mellan flera hamnar, slingetrafik.** *Norra linjen, Södra linjen och delar av Tvärgående linjen, samt Asterholma – Lappo - Torsholma* hör till denna typ av trafik. I detta trafikupplägg transporterade 200 166 passagerare år 2011, vilket är 19 % av den totala transporterade passagerarvolymen det året. År 2002 reste som en jämförelse 227 604 passagerare med detta trafiksystem. Av totalt antal fordon år 2011 finner man i detta flöde 79 474 fordon eller 15 %.
4. Den fjärde lösningen i Skärgårdstrafiken består av ***cykelfärjor, privat beställningstrafik, inofficiella privata turlistor, passbåts och beställningstrafik upphandlad av Landskapsregeringen***. I denna rapport hanteras inte denna fjärde del av trafiken.

En övergripande bild av trafiksystemet för skärgården kan beskrivas på följande sätt:

Flödena kan delas upp i tre säsonger; **Låg, mellan och högsäsong** utgående från belastningen i flödet under året.

Denna indelning skall inte jämföras med turlistornas indelning i vinter, vår/höst och sommar tidtabeller. Beroende på linje eller trafikrutt, så kan vi definiera låg säsong till perioden november – mars, mellansäsongen är ofta september, oktober på hösten och april, maj på våren. Högsäsong är som regel juni, juli och augusti.

Vi hänvisar för mera detaljerad säsongs information till de enskilda linjeanalyserna i rapporten. Vi har valt att använda lågsäsongens resande siffror som en beskrivning av basstrafiken, då man kan se att samma volym av resande ger samma antal t/r mot de olika delhamnarna. Mellansäsongen ger en bra bild i resandeprofilerna av säsongboende volymerna, när man t.ex. minskar basresandet från mellansäsongens resande volymer på enskilda hamnar.

När man jämför resande siffrorna mellan åren 2002 och 2011 så ser man att passagerarevolymen är i stort sett oförändrad, men antal fordon totalt har ökat med 8 % i hela trafiksystemet. De linjer som har ökat passagerarantalet är; *Enklinge, Föglö, Simskäla,*

Södra linjen, Töftö, Jurmo, Åvo - Osnäs och Ängösund. De som däremot har minskat är Asterholma, Björkö, Norra linjen, Seglinge och Tvärgående.

Tabell 4: Passagerarstatistik och fordon år 2011

Linje	Pass	Fordon	MC/Cykel	Övrigt	Totalt fordon	Efterlämnat
Asterholma	8 050	3 545		673	4 218	
Ängösund	10 540	6 796		230	7 026	
Björkö	11 742	7 022		1 283	8 305	
Enklinge-Kumlinge	14 491	7 708	3	507	8 218	
Tvärgående	21 669	10 561	1 793	777	13 131	23
Jurmo	23 211	9 475	1 251	298	11 024	16
Seglinge	25 938	13 974		1 905	15 879	
Simskåla	39 727	19 046		2 719	21 765	
Embarsund	57 643	35 053		2 969	38 022	
Brändö-Osnäs	83 256	27 283	5 306	685	33 274	81
Södra linjen	86 334	33 831	5 898	1 201	40 930	55
Norrallinjen	105 782	42 098	7 281	2 017	51 396	158
Föglö	199 455	109 434	2 753		112 187	158
Töftö	356 862	210 662		10 494	221 156	
Summa	1 044 700	536 488	24 285	25 758	586 531	491

I raden fordon ingår personbilar, lastbilar, buss, trailer, bil + husvagn, husbil. Under Övrigt, men beroende av linje, ingår cyklar och MC. Totalt fordon är samtliga transportmedel.

Motsvarande siffror för år 2002 är:

Tabell 5: Passagerarstatistik och fordon år 2002

Linje	Pass	Fordon	MC/Cykel	Övrigt	Totalt fordon	Efterlämnat
Enklinge-Kumlinge	9 632	4 477		320	4 797	
Ängösund	10 358	6 285		200	6 485	
Asterholma	12 787	5 282		514	5 796	
Björkö	17 433	10 185		1 432	11 617	
Jurmo	20 107	8 918		311	9 229	16
Tvärgående	24 170	10 952		791	11 743	56
Simskåla	32 478	13 436		2 248	15 684	
Seglinge	34 991	17 958		1 575	19 533	
Embarsund	66 255	36 127		4 132	40 253	
Södra linjen	85 484	34 979	7 028	1 173	43 177	56
Brändö-Osnäs	99 810	31 824	6 514	422	38 763	182
Norrallinjen	117 950	41 941	7 416	2 006	51 363	292
Föglö	188 866	97 878	3 072		100 950	1 245
Töftö	341 238	188 407		10 917	199 324	
Summa	1 061 559	508 649	24 030	26 041	558 714	1 847

När det gäller totalt antal fordon så är bilden lite annorlunda. De som ökar är; *Enklinge, Föglö, Norra linjen, Simskåla, Tvärgående linjen, Töftö, Jurmo, och Ängösund*. De som har minskat är *Asterholma, Björkö, Osnäs - Åva, Embarsund, Seglinge, och Södra linjen*.

När man analyserar siffrorna så bör man alltid komma ihåg att eventuella turlisteförändringar påverkar trafikvolymen. (Tabell 4 & 5)

Den totala mängden passagerare på färjorna som årsmedeltal 2011, var 2 862/dag och antal fordon 1 470 st totalt. Ca 48 % (mot 47 % år 2002) av passagerarvolymen fördelar sig på linfärjorna och 52 % (53 % år 2002) på frigående. Dock använder en hel del passagerare under sin resa från en start punkt till slutmålet, en kombination av både linfärja och frigående färja. Därför blir det oundvikligen så att vissa passagerargrupper räknas flere gånger i statistiken och måste ses som en passagerare per linje.

Flottan och rutternas längd

Farledslängden som landskapets färjor trafikerar är totalt ca 208 km. Landskapet har 7 färjor och 7 linfärjor för att sköta detta åtagande. Totalt angör man 30 olika färjefästen dagligen.

Landskapets fartygsflotta:

Frigående färjor

M/S Vigen	byggd 1998	passagerare 300	personbilar 50
M/S Alfågeln	1990	300	50
M/S Doppingen	1984	70	18
M/S Knipan	1985	200	26
M/S Grisslan	1971	150	24
M/S Skarven	2009	250	62
Reservfärja			
M/S Ejdern (Tvärgående)	1978	200	26

Linfärjor

F123 Töftö	1993	100	24
F122 Seglinge	1988	70	14
F121 Simskåla	1985	70	14
F119 Reserv (Töftö)	1983	70	14
F116 Embarsund	1981	70	16
F115 Ängösund	1979	30	10
F112 Björkö	1974	30	10

M/S Frida II som är i trafik mellan Kumlinge och Enklinge och i privat regi .

Landskapsregeringen betalar en ersättning för trafiken. M/S Spoven är i trafik på Asterholma linjen och M/S Grisslan var under åren 2011 och 2012 reservfärja. Även dessa två drivs i privat regi.

Snittåldern idag på de frigående färjorna är ca 25 år.

År 2002 reste 2,1 personer med per fordon på samtliga linjer. År 2011 var motsvarande siffra 1,9 personer per fordon.

- Upplägget för det totala trafiksystemet kan uppdelas i ett lokalt system, som i huvudsak skall betjäna det lokala behovet inom kommunen, samt ett regionalt trafiksystem som har uppdraget att betjäna flere olika, regionala behov, över kommungränserna.
- Den lokala trafiklösningen är oftast kopplad till ett trafiksystem som skall betjäna främst rörligheten i regionen. En sådan fungerande lösningen är t.ex. väg+bankar+färja till Simskåla, som har gett Simskåla utvecklingspotential.
- Den regionala trafiklösningen blir belastad med flera negativa faktorer som att varje hamn skall anlöpas enligt turlista, delar av trafiken är kopplad till andra tidtabeller som är relaterade till andra färjavgångar. Längden på färjpassen blir en begränsning i att höja flexibiliteten i säsong, men även under veckorna mot trafikbehov i enskilda avgångar, på samma sätt som mot specifik veckodag, t.ex. lördag och söndag.
- Lastningskapaciteten blir lidande då man i bokningssystemet måste ta hänsyn till totalt antal bokningarna längs hela rutten och inte bara mellan två trafikpunkter och fullt utnyttjande av däckat längs hela sträckan kan inte uppnås.

Det finns två större trafikflödessystem av linjetrafik i Skärgården. Det är den *Norra linjen* och den *Södra linjen*.

Norra trafiksystemet

Det Norra trafiksystemet har följande flöden/linjer som är tidtabellkoordinerade med varandra.

Det norra trafiksystemet består av följande element som är en kombination av väg, frigående färja och linfärja.

Prästö (**Linfärja**) Töftö /**Landsväg**/ Hummelvik (**M/S Alfågeln**) Enklinge (**M/S Alfågeln**) Torsholm/Kumlinge (**M/S Alfågeln**) Lappo (**M/S Alfågeln**) Torsholma /**Landsväg**/ Åva (**M/S Vigger**) Osnäs

Tid och avstånd på de olika sträckningarna;

Prästö – Töftö linfärja	ca 10 min
Töftö – Hummelvik väg	ca 10 km
Hummelvik – Enklinge färja	ca 55 min
Enklinge- Kumlinge färja	ca 15 min

Kumlinge – Lappo färja	ca 40 min
Lappo – Torsholma färja	ca 20 min
Torsholma – Åva väg	ca 22 km
Åva – Osnäs färja	ca 35 min

Prästö-Töftö



Prästö - Töftö trafikeras av en linjär färja som kör efter behov, men med matpauser och ett nattuppehåll.

Den totala volymen år 2011 var: 357 862 passagerare och 210 662 fordon exkl. MC, cykel och övrigt. Antal passagerare per fraktat fordon var 1,7 stycken.

För att få en bra, övergripande statistisk uppfattning om belastningen på transportsystemet har vi beräknat samtliga antal fordon transporterade för åren 2002, 2006 och 2011, samt en linjär trendutveckling, baserad på siffrorna från just 2002-2011.

Som man kan se så är totala antalet fordon under lågsäsong (**blå färg**) i stigande eller man kan kalla det basvolymen. Dessa siffror och trender visar på en något ökande trafikvolym fram till 2016 och även 2026. Mellansäsongen (**grön färg**) som till grunden är en kombination av basbehovet och säsong boendet och stugägarnas behov, uppvisar mera varierande trender sett på enskild månadsnivå. Högsäsong (**röd färg**) som uppvisar en svagt ökande tendens. En intressant iakttagelse med Töftö trafiken är att den utgör en kombination av Vårdö trafiken och *Norra linjens* trafik. (Tabell 6)

Tabell 6: Antal Fordon Töftö linjen o. Trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	9 333	10 371	11 155	11984	14006
Februari	9 211	9 799	10 687	10541	11213
Mars	10 939	11 917	13 565	12935	14024
April	13 922	13 198	15 619	15281	16762
Maj	19 219	17 573	19 575	17890	18055
Juni	23 826	22 414	24 310	21920	22898
Juli	37 075	33 314	34 483	30019	29815
Augusti	23 758	25 304	28 097	24912	27726
September	15 378	15 828	19 028	18955	22845
Oktober	13 880	15 018	16 764	17620	21015
November	11 944	12 247	15 024	15427	18851
December	10 839	12 064	12 849	13518	16001
Summa	199 324	199 047	221 156	211 003	233 212

I stort sett kan man konstatera att av fordonsvolymen, exkl. MC/cykel, i Töftö flödet är till ca 14 % kopplat till *Norra linjen* och således delvis en genomfartstrafik. Andelen är

förhållandevis jämnt fördelad mellan årets månader. Det kan finnas lite olika grund för dessa siffror då det praktiska statistikförändret under de olika rubrikerna inte är till 100 % identiskt. (Tabell 7)

Tabell 7: H:viks andel av Töftölinjens fordonstrafik 2011

Fordon total	Vårdö H:vik		summa	Töftö
	Last	Loss		%
Januari	758	796	1554	14
Februari	478	474	952	9
Mars	725	772	1497	11
April	1155	1172	2327	15
Maj	1337	1456	2793	15
Juni	1553	1502	3055	14
Juli	1930	2024	3954	13
Augusti	1471	1730	3201	13
September	1280	1410	2690	14
Oktober	1223	1358	2581	15
Novemver	1169	1256	2425	16
December	938	966	1904	15
Summa	14017	14916	28933	14

Mellan de olika fordons kategorier är det en kraftig förskjutning i siffran för antalet bussar. Trenden pekar på att den sjunker med mer än 50 % från 2002 års siffror! Antalet personbilar, som ju är ryggraden i trafikvolymen, ökar hela tiden. Det pekar på två förändringslinjer bakom dessa siffror. Den ena är befolkningsökningen på Vårdö, som givetvis spelar in, samt att det individuella resandet, alltså lägre antal personer per fordon, synbarligen ökar. (Tabell 8)

Tabell 8: Fordons slag Töftölinjen o. trend 2016, 2026

Fordon	2002	2006	2011	2016	2026
Personbil	174 062	175 591	197 889	199 526	220 346
Lastbil	8 482	7 751	8 379	8 416	8 317
Buss	4 988	4 898	3 454	3 044	1 406
Traktor	875	869	940	1 052	1 205
Övrigt	10 917	9 938	10 494	11 500	12 502
summa	199 324	199 047	221 156	223 537	243 775

Tabell 9: Antal passagerare Töftölinjen o. trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	14 255	16 276	16 291	17 281	18 538
Februari	13 879	14 591	15 102	15 400	15 641

Mars	16 893	18 290	18 966	18 286	18 248
April	22 695	19 831	24 413	23 998	26 435
Maj	37 760	31 618	33 456	31 799	31 332
Juni	41 749	40 718	43 651	43 081	45 317
Juli	66 889	59 901	58 351	63 556	65 005
Augusti	43 076	43 363	47 921	48 750	53 987
September	25 462	25 322	30 159	31 830	37 622
Oktober	22 402	22 962	26 324	29 771	36 214
November	19 443	18 497	22 579	23 338	27 704
December	16 735	18 156	19 649	21 298	24 914
summa	341 238	329 525	356 862	368 387	400 957

Om man gör en försiktig bedömning på resandefaktorn för basbehovet, så visar den på att januari och februari ger ett snitt resande per dag på 532 personer tur och retur passagerare jämfört med 449 fast bosatta i Vårdö kommun. Detta bör man beakta i denna trafikdel om befolkningstalet ökar eller minskar. (Tabell 9)

Tabell 10: Trafikflödet per kategori år 2002-2011, snitt per dag, Töftölinjen

Månad	Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Övrigt
Januari	513	305	18	11	2	0
Februari	542	326	18	12	2	0
Mars	586	356	20	12	2	1
April	731	434	23	11	3	4
Maj	1 057	528	27	15	3	24
Juni	1 365	661	27	14	3	68
Juli	2 006	934	24	13	2	156
Augusti	1 275	689	27	14	4	78
September	878	488	27	13	4	12
Oktober	763	444	26	12	2	3
November	649	390	22	12	2	0
December	579	344	19	10	1	0
Snitt/år/dag	915	493	23	13	2	29

Studerar man de olika trafikkategorierna så visar lastbil, traktor och buss jämna belastningssiffror per månad, beskrivna som månadens snitt. I siffrorna i övrigt ingår MC och Cyklar. (Tabell 10)

Man kan också se att mellan de olika kategorierna av transportmedel så står lastbil/traktor således för ett jämt flöde under året, men samtidigt är dessa två fordonsgrupper ofta slukare av lastmetrar.

Hummelvik – Torsholma

Hummelvik – Torsholma trafikeras av den frigående färjan MS Alfågeln som har en kapacitet på 300 passagerare och 50 bilar, ytan på bildäcket är 441 m². Detta kallas *Norra Linjen*.



M/S Alfågeln trafikerar enligt tidtabell 1.11 – 4.4 med 3 avgångar per dygn förutom söndagar och helgdagar med bara två avgångar. Från 5.4 – 16.6 och 5.8 – 31.10 är det tre avgångar per dygn. Samtliga dagar under perioden 17.6 – 4.8. går det tre turer, förutom måndag och fredag då det finns en extra tur mellan Kumlinge-Lappo-Torsholma. Den teoretiska kapaciteten för bilar på linjen är ca 100 000 per år, men linjen blir ändå en flaskhals då man inte kan förändra kapaciteten mer än marginellt mot både säsongmässiga och veckodagsbehov. Den verkliga kapaciteten tas också ner av att själva upplägget innebär att man besöker hela 5 st hamnar på en slinga.

Den totala volymen år 2011 var: 105 782 passagerare och 42 095 fordon exkl. MC, cyklar och övrigt samt 158 fordon totalt kvarlämnade. Antal passagerare per fordon var 2,5.

För att få en uppfattning om belastningen på transportsystemet har vi också här beräknat samtliga fordon för åren 2002, 2006 och 2011 samt linjens utvecklingstrend, baserad på siffrorna från år 2002-2011. Den blåa färgen beskriver lågsäsong eller basbehovet i trafikbehovet per månad eller dygn. Grönt är mellan säsongen. Den röda färgen beskriver högsäsong som då är en sammansättning av basbehov, säsongboende, sommarstugeresande samt turister.

Trenderna pekar på ett ökat volym behov i trafiken. Detta gäller volymerna som inte är riktade mot högsäsong utan mot låg och mellan säsong. Högsäsongens volym andel av totala antal fordon sjunker från 36 % till 30 %. (Tabell 11)

Tabell 11: Antal Fordon Norra linjen o. trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	2 195	2 372	2 220	2 896	3 464
Februari	2 162	2 246	1 503	2 288	2 409
Mars	2 597	2 522	2 073	2 825	3 088
April	3 055	3 038	3 287	4 262	5 321
Maj	3 900	3 954	4 082	3 954	3 954
Juni	4 662	4 458	4 565	4 635	4 533
Juli	6 483	6 075	5 994	6 126	5 889
Augusti	4 723	4 611	4 845	5 289	5 753
September	3 498	3 561	3 830	4 282	4 898
Oktober	3 282	2 414	3 751	4 186	5 084
November	2 889	2 852	3 260	3 630	4 332
December	2 495	2 575	2 685	3 117	3 538
summa	41 941	40 678	42 095	47 491	52 265

Tabell 12: Fordons slag Norra linjen o. trend 2016, 2026

Fordon	2002	2006	2011	2016	2026
--------	------	------	------	------	------

Personbil	37 154	36 404	37 979	42 870	47 433
Lastbil	2 985	2 777	2 487	2 827	2 840
Buss	296	310	296	327	328
Traktor	352	361	487	556	738
Husvagn	417	222	170	147	64
Husbil	737	604	676	764	862
summa	41 941	40 678	42 095	47 491	52 265

Spridningen i de olika transportmedlen förblir i stort sett oförändrade, personbilarnas andel är 90 %. Husvagn verkar minska i trafiken, husbil ökar något, men traktorer ökar märkbart. De övriga kategorierna håller sin andel av utrymmesbehovet på bildäck. (Tabell 12)

Men själva trafikupplägget skapar en osynlig konkurrens om ytan, då det alltid måste finnas kapacitet ledigt ombord att ta emot en eller två lastbilar i Kumlinge som kommer via *Tvärgående linjen* från Föglö. Om flödet av lastbilar från Föglö skulle öka, i sig så är storleken på färjan i *Tvärgående trafiken* en begränsande faktor, så skulle konkurrensen i Hummelvik och Torsholm/Kumlinge om bildäcksytan öka väsentligt. Men sett som behov, så har fiskindustrin på Föglö valt att använda alternativa transportvägar (främst Långnäs) då kapacitet inte funnits, sett till lastmetrar och tidsmässighet.

Tabell 13: Antal passagerare Norra linjen o. trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	4 476	4 710	4 371	5 393	6 181
Februari	4 495	4 486	2 743	4 047	3 771
Mars	5 542	4 722	3 720	5 123	5 182
April	7 359	6 255	6 870	9 123	11 531
Maj	12 247	10 967	10 657	10 967	10 967
Juni	15 029	13 301	14 285	13 503	12 527
Juli	24 432	21 042	20 466	20 916	18 970
Augusti	16 495	14 710	14 922	15 837	15 894
September	9 091	8 161	8 537	8 703	8 752
Oktober	7 297	4 989	7 368	8 335	9 668
November	6 282	5 555	6 424	6 602	7 335
December	5 205	5 095	5 419	5 939	6 435
summa	117 950	103 993	105 782	114 489	117 213

Antalet passagerare kommer att öka och nå samma nivå som år 2002, samtidigt som fordonsvolymerna pekar på en märkbar ökning. En annan intressant trend är att passagerarandelen under högsäsong minskar från 47 % till ca 40 %. (Tabell 13)

Tabell14: Trafikflödet per kategori 2002-2011 snitt per dag Norra linjen

Månad	Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Husvagn	Husbil	Cykel	Mc	Övriga
Januari	150	69	6		1					2

Februari	154	71	6		1						1
Mars	163	76	6		1						1
April	227	98	7		1						4
Maj	363	115	9	2	2		1	6	4		6
Juni	463	134	9	2	1	2	5	30	14		8
Juli	736	180	8	2	1	5	9	92	31		11
Augusti	509	139	9	2	1	2	4	36	13		6
September	289	111	9	1	2		1	2	2		5
Oktober	239	103	8		1						3
November	200	91	8		1						2
December	176	80	7		1						2
Snitt/år/dag	307	106	8	1	1	1	2	14	5		4

Studerar man dessa siffror så kan man se att gällande resandevolymer under de olika månaderna så blir de tre högsäsongsmånadernas fordonskategorier mer komplexa då MC och cyklar får en stor volym och husvagn/husbil också belastar transportsystemet.

I juni och augusti hade ett snitt på 1 efterlämnat fordon och för juli ett snitt på 5 fordon per dygn. Sett över dygn finns den teoretiska kapaciteten, men trafikupplägget med en tidsåtgång på ca 5 timmar, ger inte möjlighet att möta den tidsmässiga volym efterfrågan i systemet. (Tabell 14)

Sett utgående från fordonsvolymen så hade den 25 juli 2011 den högsta volymen för hela detta år. (Tabell 15)

Tabell 15: Max belastning den 23 juli 2011 Norra linjen

Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Husvagn	Husbil	Cykel	Mc	Övriga	Efterlämn.	Tot.fordon
703	215	12	2	0	1	11	111	20	8	0	380

För att bilda sig en uppfattning om hur flödet mellan de olika hamnar i *Norra linjen* upplägget ser ut, har vi också analyserat flödet mellan hamn till hamn uppdelat på passagerare, fordon totalt och last metrar samt Cykel/MC. I begreppet fordon total i denna beräkning ingår alla fordon förutom Cykel/MC.

Tabell 16: Transportflöde Norra linjen 2011 snitt per dygn o. säsong

	Vårdö Hummelvik		Enklinge		Kumlinge		Lappo		Brändö
	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	
Pass	40	6	2	9	7	5	2	31	

Fordon	22	3	1	5	5	3	1	17
MC/Cykel	0	0	0	0	0	0	0	0
Pass	79	11	3	16	14	10	5	63
Fordon	39	6	2	8	8	6	3	31
MC/Cykel	1	0	0	0	0	0	0	1
Pass	156	17	6	33	38	21	10	139
Fordon	54	7	3	11	14	8	4	49
MC/Cykel	19	1	1	4	5	1	1	18

Då dessa siffror är snittsiffror per dygn och säsong, samt uträknat utgående från lastning och lossning per hamn, så kommer inte hela flödet från start till sluthamn att uppvisa en kalkylerad samstämmighet, utan man skall se på flödet ur lastnings och lossnings synvinkel per specifik hamn. (Tabell 16)

Under lågsäsong är basbehovet från Vårdö till Brändö i stor sett samma obrutna volym med passagerare och fordon mellan dessa två ändhamnar. Detsamma gäller för delhamnarna. Ur detta kan man studera hur flödet går mellan hamnar per säsong och hur flödet förändrar sig. Vi kan se att t.ex. flödet från Brändö till Kumlinge har en viktig uppgift att fylla, samtidigt får vi en stor grupp som åker från Kumlinge till Hummelvik under högsäsong. Vi kan även se att t.ex. MC/Cykel turister gärna åker via Kumlinge mot Hummelvik.

När det gäller flödet från Hummelvik/Vårdö mot Brändö så får linjen två olika uppgifter; dels transporteras ett basflöde av passagerare och fordon mellan Vårdö och Brändö som är mera än 75 % av passagerarna. Sedan finns ett flöde till de övriga hamnarna som blir ett nettobehov om ca 22 %. I mellansäsongen så ökar flödet till ändhamnen Torsholma/Brändö av totalen och därmed sjunker netto flödet till mellanhamnarna under 20 %. Och i högsäsong blir flödet mellan ändhamnarna helt avgörande då flödet av passagerare i mellanhamnarna stannar på ca 10 % av flödet.

Tabell 17: Transportflöde Norra linjen 2011 snitt per dygn o. säsong

	Brändö	Lappo		Kumlinge		Enklinge		Vårdö H:vik
	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss
Pass	31	4	5	5	10	3	6	40
Fordon	17	2	4	4	7	2	3	23
MC/Cykel	0	0	0	0	0	0	0	0
Pass	72	6	11	16	22	4	12	92
Fordon	31	3	6	7	10	2	6	42
MC/Cykel	1	0	0	0	0	0	0	1
Pass	168	9	24	51	49	18	5	195
Fordon	50	3	8	13	12	2	7	56
MC/Cykel	27	1	3	8	10	0	0	31

Vad en bild som denna visar är bl.a. att det finns ett flöde från Brändö och de övriga mindre hamnarna mot Vårdö som förstärks efter varje delhamn. Vilket kan tolkas så att det finns ett behov av att resa mot fasta Åland som är starkare än österut. Av flödet som utgår från Torsholma så bygger det på med netto ca 40 % av passagerarna under lågsäsong, under

mellan säsong med ca 26 % och högsäsong så resar passagerarna även mellan de olika hamnarna så att lastning och lossning tar ut varandra. (Tabell 17)

Detta kan tyda på att under högsäsong så finns ett transportbehov från Brändö mot de mindre hamnarna men turisterna åker sedan inte vidare mot fasta Åland i samma omfattning?

Åva - Osnäs

Åva - Osnäs trafikeras av M/S Viggen som har en kapacitet på 300 passagerare och 50 bilar eller 4 lastbilar. Under perioden 1.1 – 4.4 och 1.11 – 31.12 trafikerar man med 4 turer per dygn där varje enkel resa tar 35 minuter. Under perioden 5.4 – 16.6 och 5.8 -31.10 trafikerar 6 enkelturer per dygn förutom söndagar och heldagar, då det är 5 turer. Under sommaren, 17.6 – 4.8, kör man 6 enkla turer per dygn samtliga dagar i veckan.



Den totala volymen år 2011 var 83 256 passagerare och 27 283 fordon exkl. MC, cyklar och övrigt, samt 81 fordon kvarlämnade. Antal passagerare per fordon var i genomsnitt 3,0.

Tabell 18: Antal Fordon Åva-Osnäs o. Trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	1 144	1 294	1 128	1 289	1 324
Februari	1 123	1 150	1 069	1 161	1 114
Mars	1 434	1 339	1 270	1 258	1 133
April	1 779	1 914	1 768	2 014	1 993
Maj	3 485	3 025	2 606	2 457	1 980
Juni	4 075	3 599	3 270	3 135	2 835
Juli	5 973	5 803	4 931	4 714	3 955
Augusti	4 090	4 128	3 393	3 211	2 563
September	3 022	3 053	2 439	2 233	1 654
Oktober	2 612	2 573	2 192	2 054	1 704
November	1 612	1 610	1 534	1 620	1 633
December	1 478	1 693	1 683	1 770	1 903
summa	31 827	31 181	27 283	26 916	23 792

För att få en uppfattning om trafik belastningen i transportsystemet har vi räknat samtliga fordon för åren 2002, 2006 och 2011, samt en linjär utveckling av trenden, som baserar sig på siffrorna från åren 2002-2011. Den blåa färgen ger bilden av lågsäsongens flöden, som

även kan tolkas som basbehovet. Den gröna färgen beskriver mellansäsongen och den röda då högsäsongen

Resande volymens utveckling trend mässigt, tyder på att vi kommer att få se en sakta minskning av trafikflödena. Detta kan dock vara en matematisk synvilla, då vi har en dipp bara i slutet av kalkyl perioden. Denna dipp har man hänvisat i diskussionerna till att tidtabellerna lades om inför det året? Minskningen i fordonsvolymen är relaterad till högsäsong och en 43 % andel blir i trendförlängningen under 40 % år 2026. (Tabell 18)

Tabell 19: Fordonsslag Åva - Osnäs o. trend 2016, 2026

Fordon	2002	2006	2011	2016	2026
Personbil	27 040	27 249	23 505	23 131	19 848
Lastbil	2 274	2 139	2 247	2 585	2 888
Buss	720	473	475	338	301
Trailer	619	457	239	157	90
Bil+husv.	446	219	163	46	25
Husbil	728	644	654	658	641
summa	31 827	31 181	27 283	26 916	23 792

Det finns en tydlig tendens i att lastbilar och husbilar håller sina positioner i andel av flödet, men bussar och bil med husvagn sjunker. Personbilen är dominerande med 86 % av totalbeläggningen. Man bör komma ihåg att under låg och mellan säsong så finns behovet för trafik tydligt koncentrerat till morgon och kväll. Under mellan säsong ökar även koncentrationen mot veckoslutet i trafikstrukturen. (Tabell 19)

Tabell 20: Antal Passagerare Åva - Osnäs o. trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	2 416	2 533	2 184	2 145	1 763
Februari	2 615	2 272	2 036	1 679	835
Mars	3 163	2 755	2 671	2 353	1 697
April	4 028	4 434	3 773	4 055	3 316
Maj	12 824	10 342	8 467	6 109	1 511
Juni	14 835	12 996	12 732	10 121	8 114
Juli	21 638	21 723	20 565	17 916	14 560
Augusti	15 309	14 894	13 015	11 600	9 007
September	8 987	8 146	6 083	4 105	218
Oktober	6 806	5 959	5 139	4 344	3 044
November	3 648	3 197	2 993	2 748	2 171
December	3 541	3 484	3 598	3 200	2 949
summa	99 810	92 735	83 256	70 376	49 186

Trenderna för åren 2016 och 2026 styrs mera av att det var ett kraftigt fall i resandet 2010. Det berodde troligen på att turlistorna förändrades ganska kraftigt.

Sätt över en tio års period ger snitt siffrorna följande volym belastning per dag och månad per trafikant grupp. Man kan grovt säga att en enskild dag kan skapa toppar som är 40 -50 % högre mot månadsdagsnittet.

De verkliga siffrorna från år 2002 har kraftigt sjunkit, med upp till 17 %. Siffrorna pekar på att den kraftiga förändringen i passagerarsiffrorna är relaterad till september, augusti, juni och maj. (Tabell 20)

Tabell 21: Trafikflödet per kategori 2002-2011 snitt per dygn Åva - Osnäs

Månad	Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Trailer	Bil+husv.	Husbil	Cykel	Mc	Övriga
Januari	81	35	6	0	0	0	0	0	0	0
Februari	89	38	5	0	0	0	0	0	0	1
Mars	96	40	4	0	0	0	0	0	0	1
April	159	60	6	0	2	0	0	0	0	1
Maj	338	84	8	3	4	0	1	4	3	2
Juni	413	98	6	4	1	2	5	22	12	2
Juli	681	155	5	4	1	5	10	68	30	2
Augusti	454	108	6	3	1	1	4	25	14	2
September	260	82	8	1	3	0	1	2	3	2
Oktober	181	68	7	0	2	0	1	0	0	1
November	110	45	7	0	1	0	0	0	0	1
December	111	46	7	0	0	0	0	0	0	1
Snitt/år/dag	249	72	6	1	1	1	2	10	5	1

Denna sifvertabell ger en beskrivning av hur trafikprofilen förändras till högsäsong med helt andra kategorier som cyklar, MC, husbilar, och bussar. Men kategorier som lastbil verkar ligga på snitt siffrorna jämnt genom året. Även om själva färjpasset är endast 35 min så kan det uppstå en konkurrens mellan lastbilar och personbilar på de olika turerna då lastdäcket inte kan svälja alla lastbilar och samtidigt alla personbilar under samma tur. (Tabell 21)

Basbehovet för trafik mellan Åva - Osnäs är morgontrafik öster ut och tillbaka på kvällen. Dagens upplägg med just denna typ av färja resulterar i att lastbilarnas behov tar förhållandevis mycket utrymme från personbilarna. Detta får naturligtvis en inverkan på t.ex. det spontana resandet på linjen.

Tabell 22: Max belastning den 22 juli 2011 Åva - Osnäs linjen

Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Husvagn	Husbil	Cykel	Mc	Övriga	Efterlämn.	Tot.fordon
966	183	12	7	0	6	5	84	25	7	4	329

Åva – Osnäs har den högsta belastningen mätt i fordonsvolym den 22 juli. Det påvisas även av att kapaciteten som den är upplagd inte klarar volymen som söker sig till de enskilda turerna då 4 fordon blev efterlämnade under max belastningsdygnet. (Tabell 22)

Tvärgående trafiksystemet

Tvärgående trafiksystemet är en länk mellan *Norra linjen* och sydöstra skärgården. Tvärgående trafiksystemets norra hamn länkar ihop med *Norra linjen* vid Kumlinge och därför får linjen en grundläggande service inriktning för bl.a. de viktiga fiskförädlingsföretagen på Föglö, med trafikmöjligheterna österut mot fastlandet.

Denna linje har under de senaste åren genomgått en del strukturförändringar, bl.a. trafikerade man tidigare vissa dagar på linjen Långnäs – Snäckö, som nu är borttaget.

Snäckö - Överö - Långnäs

Snäckö - Överö - Långnäs trafikerar av M/S Ejdern som har en kapacitet på 200 passagerare och 23 bilar eller 4 lastbilar. Under perioden 1.1 – 4.4 och 1.11 – 31.12 trafikerar man med 2 turer per dygn, förutom söndag och helgdag, då det är en tur per dygn och lördag ingen tur alls. Under perioden 5.4 – 16.6 och 5.8 -31.10 trafikerar man med 2 turer per dygn, måndag – fredag och söndag/helgdag 2 turer i dygnet. Under denna period har man även en tur som går på lördagarna via Sottunga, dock bara mot beställning. Man körde också tidigare en tur på lördagarna Snäckö – Hummelvik. 17.6 – 4.8 perioden kör man två turer per dygn alla dagar i veckan. Tillkommer gör en daglig tur Snäckö – Hummelvik.

Kapaciteten på *Tvärgående linjen* är ur ett perspektiv för liten, för om företagen på Föglö vill transportera varor österut, med sina specifika tidtabellskrav, så räcker den tydligen inte till. Eftersom de också väljer att kontinuerligt använda Svinö – Långnäs - *österut*, som ett möjligt alternativ.

Om man väljer att förändra *Tvärgående Linjens* kapacitet i den meningen, så måste man också göra en konsekvensanalys för transportkedjan vidare från Kumlinge och österut, så att det fungerar hela vägen sett ur användarens synpunkt.



Huvudlinjetrafiken i flödet ser ut så här:

Långnäs – Överö/ frigående färja	ca 35 min
Överö – Snäckö/ frigående färja	ca 60 min
Snäckö – Torsholm på Kumlinge /väg	ca 11 km

Den totala volymen år 2011 var 21 669 passagerare och 10 418 fordon exkl. MC, cyklar och övrigt samt 23 fordon kvarlämnade. Antal passagerare per transporterat fordon var 2,1.

Flödet av passagerare har under hela 2000-talet minskat. Nedgången på årsbasis är ca 10 %. Minskningen beror troligen på att busstrafiken har minskat till att idag vara endast 30 % av volymen för 10 år sedan. Lastbilar och turistbaserade flöden utgör grunden i trafiken. Personbilstrafiken utgör endast 70 % av totaltrafiken, vilket är betydligt lägre än för många andra linjer och visar att godstransporter och besöksflöden är stora på denna linje.

Det gjordes en statistik förändring i siffrorna fr.o.m. 2004 för denna linje, därför täcker dessa siffror, som vi använder, bara perioden 2004 -2011, som är jämförbara med varandra.

Tabell 23: Transportflödet Tvärgående linjen 2004 -2011

År	Pass	Pers.bil	Lastbil	Buss	Traktor	Husvagn	Husbil	Cykel	Mc	Övriga	Eft.lämn.	Fordon tot.
2 004	24 235	9 437	899	39	166	37	83	1 272	226	775	24	12 934
2 005	22 958	9 138	1 013	27	180	38	83	1 407	241	780	36	12 907
2 006	23 259	8 939	1 028	23	155	40	80	1 724	261	819	25	13 069
2 007	22 680	9 036	1 097	18	188	31	66	1 820	247	790	34	13 293
2 008	25 036	10 065	1 276	20	259	30	108	1 843	251	899	73	14 751
2 009	24 427	10 320	1 304	12	221	40	134	1 694	271	982	41	14 978
2 010	21 848	8 906	1 191	3	146	29	80	1 775	204	849	8	13 183
2 011	21 669	9 177	1 122	10	169	16	67	1 633	160	777	23	13 131
snitt	23 264	9 377	1 116	19	185	33	87	1 646	233	834	33	13 531

Profilen på *Tvärgående linjen* blir en kombination av lastbilstrafik under lågsäsong och av turistbaserad husvagn, husbil, Cykel och MC transporter under högsäsongperioden. (Tabell 23)

Den maximala belastningen (Tabell 24) på linjen under ett enda dygn under år 2011 var den 20 juli:

Tabell 24: Max belstning den 20 juli 2011 Tvärgående linjen

Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Husvagn	Husbil	Cykel	Mc	Övriga	Efterlämn.	Tot.fordon
209	65	4	0	0	0	2	51	0	4		126

När man studerar flödet mellan de olika hamnar som *Tvärgående* trafikerar (i denna analys lämnar vi bort Snäckö – Hummelvik då den trafiken inte längre ingår i rutten) så kan man säga att tidigare uppfyllde trafiken ett behov som sommarstugsägare och turister hade. Dessutom ser man att under lågsäsong, som representerar basflödet, att huvudflödet utgörs av Snäckö – Långnäs/Långnäs – Snäckö speciellt om man fokuserar på antal fordon.

I snitt lossas varje dag endast en enda bil i Överö och två fordon lastas och dessa är troligen fiskbilarna från Föglöindustrierna och därmed ingår de givetvis i basbehovet av transporter. Vissa dagar utgör fiskbilarna de facto 100 % av basbehovet.

Det är intressant att se att utgående från Tvärgåendes egna fordons siffror så består lågsäsongen (**gult**) av januari, februari, mars. Och mellansäsongen (**brunt**) utgörs av april, maj, september och december.

I flödet hittar vi under mellansäsong bara 2 -3 bilar per dygn, som antingen lossas eller lastas i Överö. Övriga fordon visar på en ökning från låg- till mellansäsong med ca 50 %. Högsäsongen får en helt annan karaktär då turistinslaget blir så markant och antalet fordon, under låg- och mellansäsong är så litet, vilket ger våldsamma procentuella utslag.

Tvärgående har i detta upplägg, så som det såg ut år 2011 med de tidtabeller som rådde då, en profil vars uppgift är att huvudsakligen serva industrin på Föglö, som behöver transporter österut och till viss del Sottunga, som transporter för jordbruket.

Tabell 25: Antal Fordon Tvärgående linjen 2011 per dygn, snitt och månad

	Långnäs	Överö		Bergö		Sottunga		Snäckö
	Last	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Loss
Januari	12	2						13
Februari	7	2						9
Mars	11	2						13
April	14	2						15
Maj	17	3						19
Juni	17	2						19
Juli	23	3						25
Augusti	17	3						19
September	16	3						18
Oktober	15	2						17
November	19	3						22
December	17	3						19

Tabell 26: Antal Fordon Tvärgående linjen 2011 per dygn, snitt och månad

	Snäckö	Sottunga		Bergö		Överö		Långnäs
	Last	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Loss
Januari	10						1	9
Februari	5						1	4
Mars	8							8
April	13						1	12
Maj	16						1	15
Juni	18						1	18
Juli	23	3						25
Augusti	20						2	19
September	16						2	15
Oktober	15						1	14
November	13						2	12
December	11						1	10

När man då analyserar siffrorna och lyfter in passagerarna i detta ser vi att det finns ett logiskt samband mellan passagerare och fordon (exkl. MC och cykel). Sottunga och Bergö blir en del i detta. Frågan är om Sottunga trafiken med *Tvärgående* är en renodlad

turisttrafik som betjänar cykelturister? Man åker antingen från Sottunga till Långnäs eller från Överö till Snäckö. (Tabell 25, 26, 27, 28, 29 & 30)

Tabell 27: Antal Passagerare Tvärgående linjen 2011 per dygn, snitt och månad

	Långnäs	Överö		Bergö		Sottunga		Snäckö
	Last	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Loss
Januari	19	2						21
Februari	11	3						14
Mars	17	2						19
April	23	2						25
Maj	27	3	1					29
Juni	36	9			1			43
Juli	53	16			1	1	1	67
Augusti	34	10	2					42
September	28	4			1			30
Oktober	24	3					1	26
November	31	4						36
December	27	3						30

Tabell 28: Antal Passagerare Tvärgående linjen 2011 per dygn snitt och månad

	Snäckö	Sottunga		Bergö		Överö		Långnäs
	Last	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Loss
Januari	13						1	13
Februari	8						1	7
Mars	13						1	12
April	20						1	19
Maj	30					1	1	29
Juni	39						4	36
Juli	53	16			1	1	1	67
Augusti	45	1				1	7	39
September	27			1			2	26
Oktober	25	3					1	26
November	21						2	20
December	17					1	1	16

Tabell 29: Antal MC - Cykel Tvärgående linjen 2011 per dygn snitt och månad

	Snäckö	Sottunga		Bergö		Överö		Långnäs
	Last	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Loss
Januari								
Februari								
Mars								
April								
Maj								
Juni	4						2	2
Juli	4	11						16
Augusti	8						6	3
September								
Oktober								
November								
December								

Tabell 30: Antal MC - Cykel Tvärgående linjen 2011 per dygn, snitt och månad

	Långnäs	Överö		Bergö		Sottunga		Snäckö
	Last	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Loss
Januari								
Februari								
Mars								
April								
Maj								
Juni	2	5						7
Juli	4	11						16
Augusti	2	5	1					7
September								1
Oktober								
November								
December								

Det södra trafiksystemet

Den *Södra linjen* är ett helt annat upplägg, med en ganska omfattande slinga som innehåller följande hamnar:

Långnäs / Överö / Sottunga / Husö / Kyrkogårdsö / Kökar / Galtby

Det tidsmässiga upplägget i södra transportsystemet är:

Långnäs – Överö /frigående färja ca 35 min
 Överö – Sottunga/frigående färja ca 35 min

Sottunga – Husö/frigående färja	ca 30 min (alternativet är Kyrkogårdsö/mot beställning)
Sottunga – Kyrkogårdsö/frigående färja	ca 50 min
Husö – Kökar/frigående färja	ca 45 min
Kyrkogårdsö – Kökar/frigående färja	ca 30 min
Kökar – Galtby/frigående färja	ca 2 tim 20 min

Långnäs – Galtby

För upprätthållande av detta trafiksystem finns tre stycken frigående färjor:

M/S Skiftet med en kapacitet på 250 passagerare, 36 bilar eller 4 lastbilar.



M/S Gudingen med en kapacitet på 250 passagerare, 25 bilar eller 4 lastbilar.



M/S Knipan med en kapacitet på 200 passagerare, 32 bilar eller 4 lastbilar.(sommar turlista)



Genom att trafiksystemet är uppbyggt på detta sätt, dvs. att de frigående färjorna anlöper flera hamnar än 2 st per tur, så får man speciellt under högsäsongen ett problem att möta efterfrågan på bilplatser för olika typer av fordon på olika turer och sträckningar. Varje tur måste lastas så, från starten, att bokade bilar längs med rutten kan få plats ombord efter hand som man anlöper mellanhamnarna. Själva upplägget, med många mellanstopp på en linje, sett på det viset, åter upp fordonskapacitet. Det blir även svårt att skapa en enkelhet i systemet då de tre färjorna har helt olika fordonskapacitet. Detta ställer också högre krav på bokningssystemet. Kunderna kommer många gånger att uppleva det som obegripligt att det finns kapacitet som inte utnyttjas, eftersom de förstås inte har helhetsbilden.

Det andra struktur problemet som uppstår är, vilket är ett genomgående problem för alla långgrutter, att den totala körtiden är så lång per tur eller slinga, att man inte kan öka kapaciteten under högsäsong eller möta tex. veckobaserade behov som torsdagar och fredagar, utan att tillföra mera, kostsamt tonnage. Men inte heller i det motsatta, alltså

anpassa kapaciteten till lågsäsongens behov, skulle vara möjligt, utan att försämra servicen märkbart, då det skulle kräva att ta ett helt fartyg tas ur trafik.

Under tiden 1.1 -4.4 och 1.10 – 31.12 har man tre turer per dygn förutom måndag med sina 4 turer från Långnäs. Då har man endast två färjor, Skiftet och Gudingen insatta i denna trafik. Under denna period gör man en tur per dygn till Galtby.

Under perioden 5.4 – 16.6 och 5.8 – 30.9 har man tre turer per dygn från Långnäs tisdag till lördag och på söndag – måndag 4 turer. Man har dessutom en tur per dygn till Galtby tisdag till lördag, men söndag – måndag två turer. Man trafikerar även då med två färjors kapacitet, Skiftet och Gudingen.

Under perioden 17.6 – 4.8 har man fem turer per dygn från Långnäs förutom på lördagar, då det går tre turer. Till Galtby har man tre turer per dygn måndag, tisdag, torsdag, och söndag, man har två turer på fredagarna samt en tur onsdag och lördag. Den här trafiken upprätthålls med tre färjor; Skiftet, Gudingen och Knipan.

Den totala volymen år 2011 var 86 334 passagerare och 35 032 fordon exkl. MC och cyklar samt 55 fordon kvarlämnade. Antal passagerare per fordon var 2,5.

I vår analys gör vi bedömningen att december, januari, februari och mars motsvarar lågsäsong och samtidigt basresandets behov. April, maj, september, oktober och november står för mellansäsong och juni, juli och augusti för högsäsong. När det gäller juli månad så blir den förstås i särklass för sig, då trafiken är nästan dubbelt större än i t.ex. juni.

Trafik belastningen mellan säsongerna kan lite förenklat beskrivas så att mellansäsongens volym är en fördubbling av lågsäsongens och högsäsongen är på samma sätt en fördubbling av mellansäsongens trafik volym. Man behöver notera att i denna period kommer även in andra fordonstyper som cykel och MC.

Analyserar man fordonssiffrorna, från vilka vi har exkluderat MC och cykelsiffrorna, eftersom dessa inte på samma sätt som olika typer av 4 hjuliga fordon belastar lastdäcket på fartygen, kan man se att trenden verkar peka mot att den totala volymen inte kommer att uppvisa någon större förändring, utan det är en jämn volym genom året och även sett ur en trendlinje bedömning.

När vi studerar de olika säsongerna så tror vi att låg- och mellansäsongerna kommer att ha en svag, men ändå ökning av trafikvolymerna, men topp perioden juni, juli, augusti uppvisar däremot en sjunkande volym som i sig är oroande.

Tabell 31: Antal Fordon Södra linjen o. Trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	1 456	1 830	1 669	1 982	2 166
Februari	1 654	1 665	1 548	1 767	1 797

Mars	2 092	1 912	1 726	1 922	1 783
April	2 572	2 508	2 685	2 823	2 907
Maj	3 233	3 498	3 420	3 627	3 689
Juni	4 387	4 267	4 102	3 961	3 472
Juli	6 263	6 078	5 789	5 290	4 363
Augusti	4 616	4 341	4 103	3 914	3 198
September	3 016	3 156	3 103	3 423	3 701
Oktober	2 853	2 871	2 685	2 852	2 893
November	2 109	2 184	2 163	2 518	2 754
December	1 898	2 075	2 039	2 203	2 286
summa	36 149	36 385	35 032	36 282	35 008

När man studerar fördelningen mellan de olika fordonstyperna, så kommer personbilens andel att vara i stort sett oförändrad, lastbilens andel sjunker med ca 10 %, samtidigt som bussvolymen närmar sig en ny lägre nivå, vilket gäller även husvagnsandelen. (Tabell 31) Personbilsandelen av fordon totalt år 2011 var 89 % och 2002 var den på samma nivå, 88 %.

Tabell 32: Fordonsslag Södra linjen o. trend 2016, 2026

Fordon	2002	2006	2011	2016	2026
Personbil	30 745	30 907	30 073	31 263	31 405
Lastbil	2 668	2 695	2 350	2 554	2 442
Buss	179	205	112	131	68
Traktor	699	512	639	474	354
Bil+husv.	276	209	200	124	13
Husbil	409	542	457	525	577
summa	34 976	35 070	33 831	35 072	34 859

Tabell 33: Antal passagerare Södra linjen o. trend 2016, 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	2 190	2 678	2 997	4 269	5 613
Februari	2 031	2 495	2 280	3 144	3 508
Mars	2 916	2 596	3 001	4 270	5 089
April	4 448	4 035	5 458	6 286	7 656
Maj	8 069	8 249	7 177	6 963	6 046
Juni	11 587	13 730	11 780	11 937	11 353
Juli	22 626	23 065	21 663	20 546	18 785
Augusti	14 008	14 962	12 192	12 768	11 433
September	6 429	7 206	6 252	6 733	7 015
Oktober	4 827	5 583	5 135	6 057	6 836
November	3 303	4 247	4 000	5 247	6 580
December	3 050	4 124	3 613	4 540	5 445
summa	85 484	92 970	85 548	92 760	95 358

Tabell 34: Trafikflödet per kategori 2002-2011 snitt per dygn Södra linjen

Månad	Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Bil+husv.	Husbil	Cykel	Mc	Övriga
Januari	97	49	6	0	1	0	0	0	0	1

Februari	100	53	6	0	1	0	0	0	0	2
Mars	113	57	6	0	1	0	0	0	0	2
April	166	76	7	0	2	0	0	0	0	4
Maj	253	92	8	1	2	0	1	5	2	6
Juni	416	120	8	1	2	2	3	29	8	5
Juli	717	169	8	2	2	4	7	91	18	5
Augusti	453	120	8	2	2	1	3	36	7	4
September	216	86	8	0	2	0	1	1	1	4
Oktober	172	77	8	0	2	0	0	0	0	4
November	133	63	8	0	2	0	0	0	0	3
December	119	58	6	0	1	0	0	0	0	2
Snitt/år/dag	246	85	7	1	2	1	1	14	3	3

Södra linjens trafikprofil har tre olika inriktningar, som tydligt kommer fram när volymerna per dygn och månad sammanställs. Passagerarvolymen för mellansäsongen mer än fördubblas under högsäsongen och når förstas toppen under juli månad med totalt 717 passagerare i snitt per dygn.

Man bör observera och hålla i minnet att dessa passagerare inte är samtidigt ombord, eftersom det dels är 3 st färjor i trafik, med en total kapacitet av 700 passagerare, dels redovisas i dessa siffror totala antalet passagerare per dygn, samt att färjorna under juli månad kör hela 10 enkla turer per dygn. (Tabell 32, 33 & 34)

Tabell 35: Max belastning den 19 juli 2011 Södra linjen

	Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Husvagn	Husbil	Cykel	Mc	Övriga	Tot.fordon
MS Knipan	248	43	5	0	0	0	0	46	4	0	98
MS Skiftet	280	73	4	0	3	1	3	57	2	4	147
MS Gudingen	327	70	4	2	3	0	1	32	5	2	120
summa	855	186	13	2	6	1	4	135	11	7	365

Den dag under juli månad 2011, som hade högst antal fordon var tisdagen den 19 juli. Det dygnet var den totala mängden fordon transporterat 365 stycken. Tar man i beaktande att av detta är 13 lastbilar och 2 bussar så kan man anta, om man omvandlar det till personbilar i ett teoretiskt resonemang, att antalet motsvarar över 400 st personbilar. Vilket kan vägas mot den teoretiska kapaciteten på $36+25+32=94$ bilplatser och 10 enkelturer. Kapaciteten är alltså nästan 1000 personbilar per dygn i högsäsong. Men ändå upplever en del resenärer att det inte finns plats på färjan när man vill åka under denna period? (Tabell 35)

Tabell 36: Volymer per hamn Södra linjen , snitt per dygn och säsong

	Galtby	Kökar		Kyrkogårdsö		Husö		Sottunga		Överö		Långnäs
	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss

Pass	9	4	27	2	1		1	1	14	4	2	41
Fordon	5	2	14					1	9	3	1	23
MC/Cykel												
Pass	17	7	43	3	1		1	2	20	6	2	65
Fordon	8	3	20		1		1	1	10	4	1	33
MC/Cykel	3		3		0					3	1	3
Pass	94	45	101	6	3	1	3	5	30	4	6	145
Fordon	25	11	32	2	1		1	2	13	11	3	49
MC/Cykel	20	11	19					2	2	16	1	13

Transportsystemet är komplext i den *Södra linjen*, då det så tydligt visar på väldigt helt olika behov, som dels är relaterat till säsong, och dels till hamn och näringsliv. Exempelvis flödet från Galtby, i snitt per dygn under lågsäsong, är ett uppenbart basbehov med ett transportflöde av lastbilar som går från Galtby till Överö. Sett i volym och kapacitet så finns det rum för mera. Men från Kökar till Långnäs finns det ett bastrafikbehov per dygn som kan kopplas till ett flöde från Sottunga till Långnäs. Flödet mot Kyrkogårdsö och Husö är marginellt och mera av service karaktär och svårt att fånga upp. (Tabell 36)

Tabell 37: Volym per hamn Södra linjen, snitt per dygn och säsong

	Långnäs	Överö		Sottunga		Husö		Kyrkogårdsö		Kökar		Galtby
	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss	Last	Loss
Pass	38	2	3	13	1	1		1	1	25	3	9
Fordon	23	1	2	9	1					13	2	5
MC/Cykel												
Pass	64	3	6	19	2	1		1	1	42	7	18
Fordon	35	2	3	10	1	1	1			20	3	8
MC/Cykel	3		2							2	2	5
Pass	133	7	24	29	6	3	1	3	3	78	40	87
Fordon	53	4	9	13	1	1		1	1	27	10	26
MC/Cykel	14	1	6	1	1					10	6	13

Mellansäsongen får en ökning, men till karaktären är den en spegel av basbehovet. Troligen ökar flödet från Galtby/Kökar med i stort sett de säsongboendes behov av trafik.

När vi går in i högsäsong blir trafiken något helt annat. Man kan se att trafiken mellan Galtby och Kökar växer sig nästan lika stor som trafiken från Kökar mot Långnäs. Det verkar även finnas ett högsäsongflöde av MC/cyklister som åker från Kökar ända till Överö.

Och en mindre del av dem fortsätter till Långnäs under högsäsong. Detta kan antagligen kopplas till flödet av MC/Cyklar från Överö till Snäckö med *Tvärgående Linjen*? (Tabell 37)

Föglölinjen

Föglölinjen, som i sig inte ingår enligt vårt synsätt i *Södra linjen* trafiksystem, men vi väljer att ändå analysera den i detta sammanhang, då den har och kommer att i framtiden ha en avgörande betydelse för kommande lösningar av trafiken för den sydöstra skärgården.

Föglölinjen trafikeras av M/S Skarven som har en kapacitet på 250 passagerare och 60 bilar eller 6 lastbilar.

Under perioden 1.1 – 31.5 och 1.9 – 31.12 trafikerar man med 9 turer per dygn, måndag – lördag, tillkommer en tur bara måndag – fredag, samt mån, onsdag, fredag och lördag finns det också en kvälls tur. Det betyder att flera av veckans dagar kör man minst 9 turer och maximalt 12 turer. Under högsäsongperioden 1.6 -31.8 har man 12 turer per dygn igång, förutom lördagar då man går ner till 11 turer. Varje enkel tur tar ca 30 minuter.



M/S Skarven togs i trafik så sent som mars 2010 och innan dess fanns det flera olika trafiklösningar som avspeglas i statistiksiffrorna och som man i jämförelser bör hålla i minnet för åren före 2010.

Den totala volymen år 2011 var 199 455 passagerare och 109 434 fordon exkl. MC och cyklar samt 158 fordon kvarlämnade. Antal passagerare per fordon var 1,8.

Tabell 38: Antal passagerare Föglö linjen o. trend 2016 & 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	9 018	9 236	9 437	9 025	9 063
Februari	8 586	8 771	8 774	8 407	8 266
Mars	11 718	10 121	10 383	9 318	7 879
April	14 329	12 768	15 226	14 332	15 364
Maj	19 706	16 977	19 407	16 923	15 899
Juni	23 209	20 610	24 897	23 077	24 014
Juli	31 908	27 078	30 765	29 130	27 768
Augusti	22 264	22 967	22 043	23 561	24 449
September	14 794	14 882	17 041	16 059	17 320
Oktober	12 080	12 917	15 815	15 314	17 657
November	10 970	11 170	12 788	11 135	11 684
December	10 284	10 513	12 879	11 873	13 382
summa	188 866	178 010	199 455	188 154	192 744

Gällande antal fordon, om man exkl. MC, och Cyklar, så ser man att volymen har ökat med ca 12 % sedan år 2002. Det spelar förstås stor roll att man har en betydligt bättre kapacitet på färjan idag, samt att arbets- och deltidsoberoendependlingen till och från Föglö har ökat. Mellansäsong och högsäsong visar inte upp samma differenser och kraftiga volymökningar jämfört med flera andra linjer. Juni, juli och augusti har ändå, trots allt, en närmast fördubbling av fordonsvolymen jämfört med lågsäsong. (Tabell 38)

Tabell 39: Antal Fordon Föglö linjen o. trend 2016 & 2026

Månad	2002	2006	2011	2016	2026
Januari	5 624	5 843	6 102	5 967	6 284
Februari	5 265	5 571	5 702	5 725	6 071
Mars	6 994	6 522	6 935	6 251	5 831
April	8 327	7 548	8 978	8 498	9 120
Maj	10 120	9 341	10 758	10 566	11 510
Juni	10 608	9 681	11 604	11 596	12 719
Juli	12 692	10 842	12 865	13 122	13 580
Augusti	9 999	10 859	11 657	12 291	13 821
September	8 187	8 481	10 285	9 833	11 148
Oktober	7 494	7 783	9 584	9 383	10 847
November	6 344	6 786	7 950	7 408	8 265
December	5 885	6 085	7 014	6 995	7 842
summa	97 539	95 342	109 434	107 635	117 038

När man studerar de olika fordonsslagen så ökar personbilarna, lastbilarna, bilsläp och båtsläp. Men t.ex. bussarna håller på att helt försvinna vilket inte känns riktigt troligt, men siffrorna för år 2011 är på den punkten förvånande. (Tabell 39, 40 & 41)

Tabell 40: Fordonsslag Föglö linjen o. trend 2016 & 2026

Fordon	2002	2006	2011	2016	2026
Personbil	90 133	86 457	99 037	97 409	105 002
Lastbil	4 604	5 066	6 015	5 117	5 500
Buss	137	137	36	8	0
Traktor	374	319	290	210	52
Bilsläp	1 931	2 931	3 581	4 360	5 930
Båtsläp	193	245	314	361	501
Bil+husv	61	43	44	27	17
Husbil	106	144	117	144	161
summa	97 372	95 155	109 273	107 464	116 984

Tabell 41: Trafikflödet per kategori 2002-2011 snitt per dygn Föglö linjen

Månad	Pass	Per.bil	Lastbil	Buss	Traktor	Bilsläp	Båtsläp	Bil+husv	Husbil	MC
Januari	290	170	9	0	1	4	0	0	0	0
Februari	305	176	12	0	1	4	0	0	0	0
Mars	345	194	14	0	1	5	0	0	0	0
April	445	238	14	0	2	9	1	0	0	1
Maj	577	281	15	1	2	12	1	0	0	2
Juni	740	320	15	1	2	12	1	0	1	5
Juli	981	380	13	1	2	11	1	1	2	9
Augusti	733	321	14	1	2	10	1	0	1	5
September	495	258	15	0	2	9	1	0	0	1
Oktober	422	234	14	0	2	8	1	0	0	0
November	354	202	11	0	2	6	1	0	0	0
December	337	185	9	0	1	4	0	0	0	0
Snitt/år/dag	504	247	13	0	2	8	1	0	0	2

Tabell 42: Max belastning den 23 juli 2011 Föglö linjen

Pass	Personbil	Lastbil	Buss	Traktor	Husvagn	Husbil	Cykel	Mc	Övriga	Efterlämn.	Tot.fordon
927	470	25	0	0	13	4	0	0	0	10	522

Det högsta belastningsdygnet på Föglölinjen under år 2011 var 23 juni mätt utgående från antal fordon. Dessa siffror är totala siffror och skall naturligtvis ställas mot antal turer som var 24 enkelturer det dygnet. (Tabell 42)

Om man lägger in en tänkt trafik över Föglö från och till Kökar, så skulle följande volymer komma in och belasta Degerby-Svinö trafikflödet. (Tabell 43)

Tabell 43

19.jul.11	Förmiddag		Eftermiddag	
	Från Hastersboda	Från Hastersboda	Till Hastersboda	Till Hastersboda
<i>Södra linjen</i>				
Passagerare	85	120	62	161
Personbil	26	34	13	35
Lastbil/Långtradare	2	2	2	
Buss				
Traktor+släp	1	2	1	
Bil+husvagn				
Husbil				2
Cyklar	10	3	8	34
Mc	1	1	2	5
Övriga	3	3	1	
summa fordon	43	45	27	76

Denna bild beskriver ett tänkt scenario där *Södra linjens* ändhamn skulle ligga på östra Föglö och representerar den volym som sedan skulle belasta och transporteras vidare med Föglölinjen till och från fasta Åland.

Tabell 44

Föglölinjen 19.jul.11	Förmiddag	Eftermiddag	Förmiddag	Eftermiddag
	från Degerby	från Degerby	från Svinö	från Svinö
Passagerare	258	250	106	454
Personbil	89	95	35	148
Lastbil/Långtradare	11	4	7	2
Buss				
Traktor+släp	0	0	0	1
Bilsläp	4	2		6
Båtsläp				
Bil+husvagn				1
Husbil				0
Cyklar	9	9	3	31
Mc	0	1	0	2
summa fordon	113	111	45	191

Den 19 juli 2011 är vald som fördjupning då den dagen har den högsta belastningen i *Södra linjens* trafiksystem det året. Dock är denna dag på Föglölinjen inte den som har den högsta belastningen utan som tidigare visats inföll den 23 juni. Skillnaderna ligger på personbilsidan och lastbilarna. Den 19 juli körde man från Degerby 5 turer fram till kl 12.00 och därefter 7 turer. Från Svinö körde man 4 turer fram till kl 12.00 och därefter 8 turer. Kapaciteten för personbilar är per tur 60 st eller 6 lastbilar. Den kritiska turen var från Svinö klockan 13:15 den dagen, då hade man 42 personbilar och 1 st lastbilar uppmätt till 12 löpmeter ombord. (Tabell 44)

SKÄRGÅRDENS KOMMUNER

I följande avsnitt har vi sammanställt grunddata kring varje skärgårdskommun separat utgående från behovsgrupper som befolkning, näringsliv, samt trafiken. Trafiken är uppdelad i två huvudgrupper; lokaltrafik som i huvudsak beskriver trafiken inom kommunen och den regionala trafiklösningen, sett från kommunens trafikvolym i de olika definierade säsongerna. Vi har valt att se siffrorna i trafiksystemet i snitt per dygn.

I analysen ser vi att det som vi kallar lågsäsong är den egentliga bastrafiken som behövs i kommunen för att vardagen skall kunna fungera. Trafiken belastas dock alltid av olika toppar som kan vara enskilda veckoslut eller dagar som kanske mera är relaterad till turlisteupplägg än ett trafikbehov på dygnsnivå.

Vi har även i det kommunspezifika materialet lagt in det underlag som vi har fått från intervjuerna med kommunernas tjänstemän och beslutfattare.

Varje skärgårds kommun har idag ett trafiksystem som består av ett landsbaserat system med vägar och broar, ett vattenbaserat system som handhas av olika operatörer och personer som uppfyller olika behov.

Kökar



Allmänt

Kökar är Ålands sydligast belägna kommun och tillsammans med Brändö den kommun som ligger längst bort från fasta Ålands trafikhamnar. Kommunen består av en huvudö som de facto är en sammanlänkning och ihop byggnad av öarna Karlby, Finnö, Sommarön, Hellsö och därtill kommer Kyrkogårdsö som också har färjtrafik, men ligger separat. Huvudöns sammanbyggnad består av ett vägnät med broar.

Antal fast bosatta på Kökar var år 2002 totalt 307 personer och år 2011 hade den siffra sjunkit till 249 personer. En minskning med ca 20%. Den prognos som ÅSUB däremot har presenterat under hösten 2012, pekar på en bofast befolkning år 2016 på 231 personer och motsvarande siffra för år 2026 skulle vara 232 personer. Detta visar på att antalet fast bosatta skulle minska förhållandevis sakta fram till år 2026 och även sett på längre sikt, där siffran för år 2040 är satt till 244 personer.

Kommunens ledande tjänstemän och politiker är av den uppfattningen att om ingenting strukturellt händer med de grundläggande förutsättningarna, tex. med skärgårdstrafiken, så landar Kökars befolkningstal istället på ca 160 personer år 2026, men om korttrutt via tex. Föglö förverkligas, så kan man hejda den nedåtgående trenden, enligt kommunens egen bedömning, och landa på nivån 250 personer. Kyrkogårdsö har däremot haft en positiv utveckling av antalet fast bosatta, som har gått från 2002 års siffra på 3 personer till 2011 års 10 personer.

Åldersfördelning i kommunens befolkning var år 2010 följande; 0-17 år 43 personer, 18-64 år 151 personer och +65år 65 personer. Om befolkningstalet tillåts sjunka ytterligare finns det risk för snedvridning i åldersstrukturen.

Det kan vara intressant att se hur de olika byarna i kommunen utvecklas befolkningsmässigt, även om det på Köar är svårt att se någon entydig trend.

Ålands statistik- och utredningsbyrå

Invånarantalet i byar och stadsdelar 2000, 2010 och 2011

Kommun	Invånare 31.12			Förändring	
	2000	2010	2011	2000-2011	2010-2011
By/stadsdel					
Åland	25 776	28 007	28 355	2 579	348
Kökar	296	259	249	-47	-10
Finnö	29	17	17	-12	-
Hamnö	19	23	25	6	2
Hellsö	77	60	56	-21	-4
Karlby	76	76	79	3	3
Kyrkogårdsö	3	10	10	7	-
Österbygge	45	33	25	-20	-8
Överboda	46	39	36	-10	-3
Övriga	1	1	1	-	-

Kommunens egen uppfattning.

I samtal med företrädare för kommunens tjänstemän och politiker, bedömer man att efter år 2016 uppstår andra problem på Kökar enligt deras egen prognos. Skolan är ett sådant strukturproblem där det blir svårt att "fylla" den med tillräckligt många elever. Befolkningen minskar de facto sakta och kontinuerligt och därmed antalet barnfamiljer. Deras uppfattning är att det finns en naturlig plattform för ett nödvändigt, djupare samarbete mellan Föglö-Sottunga-Kökar, för att rationalisera i både kostnader och investeringar. Kökar säljer redan tjänster till Sottunga kommun, samtidigt som Kökar själva sonderar möjligheter att hitta partnerskap med Föglö på olika sätt.

Vi kan inte heller längre ensam upprätthålla ett högstadie i skolan. Barnen räcker de facto inte till och den nedåtgående trenden i befolknings spiralen driver fram en ny lösning. Kökarseleverna kunde beredas möjlighet att gå i högstadiet på Föglö och då stannar familjerna antagligen kvar på Kökar. Men det förutsätter en trafik som gör det möjligt.

Kommunens företrädare är eniga om att en *kortrutt - trafik* skulle i sig ge en ökad trafikmängd och vara en av grundförutsättningarna för att hejda den nedåtgående trenden i befolkningsutvecklingen.

Behovsgrupper

Sysselsättningsort 31.12.2007 (Källa ÅSUB)

Arbetsplatser i hemkommun	antal	62
Arbetsplatser i övriga skärgården		2
Arbetsplatser på övriga Åland		45
Arbetsplatser på fastlandet		9
Summa sysselsatta		118

Arbetsplats/bostadsort 31.12.2007 (Källa ÅSUB)

Boende i hemkommun	antal	62
Boende i övriga skärgården		-
Boende övriga Åland		8
Boende i Finland		4
Summa Arbetsplatser		74

Behovsfaktorer

Butik	1 st öppet året om
Cafe/Restaurang	2 st
Turistanläggningar	2 st inkl camping
Logi med matservering	5 st var av 1 st öppet året om
Bankservice	
Post service	
Mjölkbonde	1 st

Antal företag efter bransch (2011)

Jord- ,skogsbruk &fiske	0 st
Industri	1
Byggnadsverk.	5
Handel,hotell,mm	10
Transport,post/tele,lt	4
Finans, förs,fastighet	8
Övriga tjänster	1

Turismen är kommunens huvudnäring och Kökar måste betraktas som den enda egentliga turistkommunen i skärgården. Vilket man ser av att etablerade företag inom just den sektorn utvecklas och är aktiva i kommunen. Ingen egentlig arbetslöshet existerar, utan paradoxalt nog saknas både en lokal elektriker, VVS:are och taxi chaufför. Också möjligheterna för sådana entreprenörer att bo på Kökar men utöva sitt yrke, kräver en korttrutts trafik som gör det möjligt att jobba och ta uppdrag utanför kommunen, men ändå ta sig hem till kvällen.

1 butik har öppet året runt, som är en viktig existensfaktor för de bofasta. Utöver det både sommar cafe'r och en butik till. Så har vi Peders Aplagård med sina ciderdrycker, logiföretagare mfl. Faktiskt finns det 5st matserveringar igång under sommartid. Därtill flere gästhamnar.

Fritidsbostäder (ÅSUB 1997)

312 st

Trafik

Kökar har två hamnar inom sin kommungräns som trafikeras regelbundet, året runt, med Landskapets färjor. Harparnäs och färjefästet på Kyrkogårdsö.

Tabell 45: Södra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

<i>Kyrkogårdsö mot Kökar</i>	Låg	Mellan	Hög	<i>Kökar mot Kyrkogårdsö</i>	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	1	1	3	Pass/dygn	2	3	6
Fordon/dygn	0	0	1	Fordon/dygn	0	0	2
LM/dygn	2	2	7	LM/dygn	2	0	12

Tabell 46: Södra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

<i>Kyrkogårdsö mot Långnäs</i>	Låg	Mellan	Hög	<i>Långnäs mot Kyrkogårdsö</i>	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	1	1	3	Pass/dygn	1	1	3
Fordon/dygn	0	1	1	Fordon/dygn	0	0	1
LM/dygn	3	5	7	LM/dygn	2	3	5

När man ser på Kökar trafikens struktur, så definieras *Lågsäsong* i trafiken som januari, februari, mars och december. *Mellansäsong* som april, maj, oktober och november och följaktligen *Högsäsong* som juni, juli, augusti och september. (Tabell 45 & 46)

Turlistan mellan Kökar och Galtby är huvudsakligen upplagd med en morgon och en kvällstur. Trafiken västerut mot Långnäs är tätare, med 3-4 turer dagligen, beroende på säsong.

Resandevolymen i snitt per dygn i det regionala trafiksystemet fördelar sig enligt följande:

Tabell 47: Södra linjen Dygnsnittsfiffror utgående från säsong

Kökar mot Långnäs				Långnäs mot Kökar			
	Låg	Mellan	Hög		Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	27	43	101	Pass/dygn	25	42	78
Fordon/dygn	14	20	32	Fordon/dygn	13	20	27
LM/dygn	74	107	175	LM/dygn	69	102	112

Tabell 48: Södra linjen Dygnsnittsfiffror utgående från säsong

Kökar-Galtby			Galtby-Kökar				
	Låg	Mellan	Hög		Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	3	7	40	Pass/dygn	4	7	45
Fordon/dygn	2	3	10	Fordon/dygn	2	3	27
LM/dygn	9	15	50	LM/dygn	9	18	58

Kökar har enligt egen uppgift veckopendlare och sporadiska pendlare (månad/månad) också österut. Grundbehovet täcks av gällande vinterturlista år 2011. Om samhället på Kökar skall fungera är detta för dem en miniminivå. Fisktransporterna betyder mycket för att överhuvudtaget upprätthålla trafiken österut över Galtby. (Tabell 47 & 48)

Förhandsbokningarna skapar problem med "falska" fullbokningar som hämmar trafiken speciellt i högsäsongperioden. Bokningssystemet måste därför förändras. Förseningar uppstår regelbundet i alla säsonger. Sommartid på grund av överbelastning i olika former och på vintern mest på grund av isläget.

Profil: Enda verkliga turistkommunen i skärgården. Finns ett litet, men aktivt näringsliv, utöver turistsektorn, med musteri, mjölk och kött produktion. Trafiken både österut och västerut är viktiga. Om inte restiden blir verklig korttrutt, så får kommunen svårt att vara en "komplett" kommun.

SOTTUNGA



Allmänt

Sottunga kommun är beläget i sydöstra skärgården mellan Föglö och Kumlinge. Kommunen är med sin befolkning på ca 100 personer, Ålands minsta. Den består geografiskt av huvudön samt följande öar med året runt bosättning; Finnö, Husö och Hästö.

Ålands statistik- och utredningsbyrå

Invånarantalet i byar och stadsdelar 2000, 2010 och 2011

Kommun	Invånare 31.12			Förändring	
	2000	2010	2011	2000-2011	2010-2011
By/stadsdel					
Åland	25 776	28 007	28 355	2 579	348
Sottunga	129	119	103	-26	-16
Finnö	2	1	1	-1	-
Husö	7	6	5	-2	-1
Hästö	-	2	2	2	-
Mosshaga	-	-	-	-	-
Sottunga	120	108	93	-27	-15
Södö	-	-	-	-	-
Övriga	-	2	2	2	-

Kommunen har turlig lagd färjetrafik till två färjefästen; ett på södra delen av huvudön vid Kyrkviken och ett på Husö.

Trafiken till Finnö och Hästö är arrangerad separat med taxibåt.

Den fast bosatta befolkningen var år 2002 132 personer och år 2011 var den 103 personer. ÅSUBs prognos för år 2026 pekar på 93 personer. Kommunens egna bedömningar är måltalet 100 personer 2026. Under förutsättning att det inte sker drastiska förändringar i grundförutsättningar som tex färjetrafiken.

Befolkningsfördelning i olika åldersgrupper var år 2010 0-17 år 20 personer, 18-64 år 64 personer och +65 år 35 personer.

Kommunens egen åsikt.

I diskussioner med företrädare för kommunen, tjänstemän och politiker har bl.a. följande framkommit som deras synpunkter.

Tidtabellupplägget och trafiksituationen är idag sådan att man i praktiken har svårt att vara fast bosatt på Sottunga och dagspendla därifrån. Endast veckopendling är i praktiken möjlig. Detta faktum gör att Sottunga får svårt att satsa på kategorin pendlare, utan måste försöka upprätthålla befolkningssiffran med fast bosatta på annat sätt. Därför behöver förstas trafiken i första hand betjäna den gruppen.

För näringslivet blir det viktigt att mjölkbilsservicen fortsätter och att kommunen får behålla ett postservicekontor. Tyvärr försämrades förhållandena under år 2012 när Sottunga blev utan bankservice, så tex dagskassor/kontanter måste fysiskt föras därifrån. Likaså är en rimlig distributionservice av varor till butiken väsentligt.

Kommunen har 2 matserveringar sommartid, inklusive campingen. Det finns 4 turistanläggningar, men av stugbyn på fasta Sottunga är bara hälften i drift och på Husö står den i praktiken outnyttjad. Generationsväxlingarna i dessa företag har varit ett svårt problem också för kommunen och anläggningarna är nedgångna och i stort behov av grundrenoveringar.

Skolan brottas också med strukturproblem, när årskullarna av elever är väldigt ojämna och i vissa åldersklasser är det helt tomt på barn.

Det finns inte någon aktuell näringslivssatsning som skulle kunna "rädda" kommunen just nu och vända om trenden mot flere sysselsättningsstillfällen. En tänkt, större vindkraftspark satsning inom kommunens område, skulle förstås innebära ett visst uppsving, men det är bara en obekräftad, preliminär plan än så länge.

Sottunga tillhör församlingen Södra Skärgårdsförsamlingen, med prästen boende på Sottunga, som måste kunna röra sig och fungera i hela församlingen, vilket ställer nästan "etiska" krav på trafiken gällande tex begravningar.

- Sottunga har inte direkta behov av trafik österut. Däremot är varutransporter österifrån in till jordbruket och butiken ändå viktiga.
- Grönsaksodlaren är viktig och han har som sagt behov österifrån. Djurhållning är stabil just nu, men har inte direkta, dagliga trafikbehov. Turist sektorn utvecklas inte just nu och den gruppen resenärer "får foga sig" i den tidtabell som råder.
- Nuvarande restid till Mariehamn är de facto "korttrutt" och snabbast av alla kända prövade och oprövade alternativ enligt kommunen själv.
- Man kunde differentiera biljettpriserna för att kontrollera topparna, så att besökare verkligen får betala, är ett förslag från Sottunga .
- För Sottungas del glöm Överö. Bygg istället till ett färjefäste på östra Föglö i kombination med Kökarstrafiken. Låt Kumlinge-Sottunga-Föglö utvecklas till en trafiktriangel.

Äldreomsorgen hanteras idag utanför kommunen och kommunen har redan ett utvecklat samarbete med Kökar, som kommunen vill utveckla för att klara sina åtaganden på sikt.

Basbehovet i trafiken värnar kommunen mest om. Dvs. att i första hand trygga trafikbehovet för de verkligt fast boende i kommunen. Övriga intressegrupper måste komma i andra hand i trafiklösningarna anser man.

Behovsgrupper

Sysselsatta 31.12.2007 (ÅSUB)

Arbetsplats i hemkommun	antal	32 personer
Arbetsplats i övriga skärgården		2
Arbetsplats övriga Åland		22
Arbetsplats på fastlandet		2
Summa sysselsatta		58

Arbetsplatser 31.12.2007 (ÅSUB)

Boende i hemkommun	antal	32
Boende i övriga skärgården		2
Boende övriga Åland		4
Boende i Finland		0
Summa Arbetsplatser		38

Av kommunens totalt 58 sysselsatta personer, var 55 % sysselsatta i sin hemkommun.

Enlig ÅSUBs siffror från år 1997 (finns inte färskare), fanns det 112 st fritidsbostäder i kommunen. Representanter för kommunen kunde inte bekräfta den uppgiften, men den kändes rimlig.

Behovsfaktorer

Butik	1 st öppet året om
Cafe/Restaurang	1 st
Turistanläggningar	4 st inkl camping
Bankservice	-
Post service	ja
Mjölkbonde	1 st

Antal företag efter bransch år 2011

Jord,skogsbruk,fiske	2 st
Industri	0
Byggnadsverk.	2
Handel,hotell,mm	3
Transport,post/tele,lt	1
Finans,förs,fastighet	2
Övriga tjänster	0

Underhålls- och reservdelsförsörjningen över skärgårdstrafiken är ett viktigt flöde för näringslivet inte bara på Sottunga utan i hela skärgården.

Sottunga trafiken

Sottunga har två hamnar som trafikeras regelbundet året om, Sottunga huvudö och Husö. Huvudtrafikflödet till/från Sottunga är en del av Södra linjens flöde. Från Sottunga söderut kan en passagerare välja att åka till Husö, Kyrkogårdsö, Kökar eller Galtby. Från Sottunga västerut kan en passagerare välja att åka till Överö (Föglö) eller Långnäs (Lumparland). Trafiken är huvudsakligen upplagd med en morgon tur, en mitt på dagen samt en kvällstur åt vardera hållet.

Förutom detta kan man åka från Sottunga till Snäckö (Kumlinge) med Tvärgående linjen eller från Sottunga till Överö, Bergö (beställning) eller Långnäs.

Trafiken på Sottunga kan också delas upp i en tydlig lågsäsong; januari, februari, mars och december. Mellansäsong; april, maj, oktober och november samt högsäsong; juni, juli, augusti och september.

I näringsstrukturen har turismen i princip bara högsäsongsbefov. Primärnäringarna vaknar förstås på våren, fram till och med hösten och har därmed ganska tydliga behov också under mellansäsongen.

I bastrofiken ingår det generella grundbehovet som är ut på morgonen - in på kvällen modellen.

Trafikens fördelning per säsong i snitt per dygn 2011. Detta beskriver trafikflödena mot de olika hamnarna. (Tabell 49, 50, 51 & 52)

Tabell 49: Södra linjen dygn snittsiffror utgående från beräknad säsong

Husö mot Kökar	Låg	Mellan	Hög	Kökar mot Husö	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	0	0	1	Pass/dygn	0	0	1
Fordon/dygn	0	1	0	Fordon/dygn	0	0	0
LM/dygn	2	4	5	LM/dygn	0	0	2

Tabell 50: Södra linjen dygn siffror utgående från beräknad säsong

Husö mot Långnäs	Låg	Mellan	Hög	Långnäs mot Husö	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	1	1	3	Pass/dygn	1	1	3
Fordon/dygn	0	0	1	Fordon/dygn	0	0	0
LM/dygn	4	5	6	LM/dygn	2	3	6

Tabell 51: Södra linjen dygn snittsiffror utgående från beräknad säsong

Sottunga mot Kökar				Kökar mot Sottunga			
	Låg	Mellan	Hög		Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	1	2	3	Pass/dygn	1	2	5
Fordon/dygn	1	1	1	Fordon/dygn	1	1	2
LM/dygn	5	5	10	LM/dygn	4	8	11

Tabell 52: Södralinjen Dygnssnittsiffror utgående från beräknad säsong

Sottunga- Långnäs				Långnäs- Sottunga			
	Låg	Mellan	Hög		Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	14	20	30	Pass/dygn	13	19	29
Fordon/dygn	9	10	13	Fordon/dygn	9	10	13
LM/dygn	44	61	72	LM/dygn	44	56	68

FÖGLÖ



Allmänt

Föglö är beläget öster om Lumparlands kommun. Trafiken till fasta Åland sker via hamnarna i Svinö och Långnäs på Lumparlandssidan och Degerby på Föglösidan. I Överö på norra Föglö, finns också ett färjfaste som används i skärgårdstrafiken. Historiskt har Föglö Degerby fungerat som en trafik knutpunkt för stora delar av Ålands sjötrafik, både västerut och österut, ända fram tills det att Mariehamn tog över den rollen i modern tid.

I stort sett har alla byar och olika huvudöar i kommunen knutits samman med vägar, broar eller linfärja för att skapa ett enhetligt, sammanhängande trafiksystem på hela Föglö. Den enda byn och ön som ännu inte har en fast förbindelse är Bänö, med nuvarande 2 fast bosatta personer.

Ålands statistik- och utredningsbyrå

Invånarantalet i byar och stadsdelar 2000, 2010 och 2011

Kommun	Invånare 31.12			Förändring	
	2000	2010	2011	2000-2011	2010-2011
Åland	25 776	28 007	28 355	2 579	348
Föglö	595	580	577	-18	-3

Björsboda	29	22	24	-5	2
Bråttö	20	14	12	-8	-2
Brändö	-	-	1	1	1
Bänö	3	2	2	-1	-
Degerby	174	175	177	3	2
Finholma	22	19	21	-1	2
Flisö	9	14	13	4	-1
Granboda	17	24	24	7	-
Hastersboda	28	28	27	-1	-1
Horsholma	21	16	15	-6	-1
Hummersö	16	12	12	-4	-
Jyddö	13	9	8	-5	-1
Järsö	-	-	-	-	-
Kallsö	15	13	12	-3	-1
Nötö	21	17	17	-4	-
Prästgården	19	31	25	6	-6
Sanda	22	21	20	-2	-1
Skogboda	12	14	12	-	-2
Sommarö	14	16	18	4	2
Sonboda	82	76	82	-	6
Stentorpa	13	11	11	-2	-
Ulversö	15	22	23	8	1
Överö	28	17	17	-11	-
Övriga	2	7	4	2	-3

Den fasta befolkningen på Föglö var år 2002 jämnt 600 personer och år 2011 utgjorde den 577 personer. ÅSUBs prognos för år 2026 är 599 personer.

Kommunens egen åsikt.

I samtal med ledande tjänstemän i kommunen framkom bl.a. följande;

Föglö kommun hade 270 personer sysselsatta år 2007. Kommunens egen bedömning är att den siffran antagligen ökat något fram till år 2013. Kommunen har idag 550-600 innevånare, beroende på när man mäter.

Kommunens egen uppfattning och plan är densamma som ÅSUBs invånarsiffror visar, 600 personer. Kommunen har och har haft en stark inflyttning, även barnfamiljer eller unga par som skaffar barn, vilket betyder att man får en kontinuerligt påfyllnad av barn i olika årskullar till skolan.

Deltid boendet ökar och därmed deras syn och krav på trafikservicen. I motsats till gruppen sommarturister har den här kategorin också trafikbehov vår och höst, då de ofta belastar

fredag-söndag avgångar och trafik. Viktiga som konsumenter på Föglö stora delar av året och som potentiella fast boende i framtiden.

Fiskodlings- och förädlingsindustrin har kunnat erbjuda många arbetsplatser för inflyttade och skulle förädlingsindustrin försvinna så skulle det kunna innebära ett tapp på ca 50 arbetsplatser och därmed antagligen minst samma antal eller mer, i minskning av innevånareantalet i kommunen.

Arbetspendlarna är en viktig kategori av de bofasta på Föglö. Trafikmässigt finns en tidigare morgontur från Degerby på önskelistan för den grupp pendlare som vill hinna till 07.00 i centralortsområdet. Det skulle förbättra pendlingsmöjligheterna ytterligare och därmed möjligheten till fler fast bosatta. 16.50 och 18.00 turerna på eftermiddagarna från Svinö hem till Degerby är av samma skäl viktiga att få hålla kvar.

Möjligheter för speciellt de yngre kommuninnevånarna att ta sig på kvällen till och från aktiviteter på fasta Åland, har tyvärr minskat med de nya turlistorna, vilket delvis missgynnar oss som bostadsort. Jordbruket satsar på en ny 1 mjölkgård (ca 70 djur) och det finns två stycken från förut. De måste givetvis kunna lita på att mjölken kan transporteras regelbundet, året runt.

- Restaurangen saknar en sen kvällstur dans och festkvällar. Främst lördag.
- Bussgrupperna måste kunna besöka kommunen effektivt på våren, speciellt viktigt för service sektorn.
- Puttes krossgrus behöver kunna köra 3 vändor per dag för att få grus till vettigt pris in till byggprojekt i kommunen.
- Vi har 4st egna byggtreprenörer, 1-mans företag. 1 elektriker verkar också från kommunen, som dessutom söker 1 person till att anställa. Heltidssysselsättning skulle dessutom säkert finnas för en VVS:are.
- Ett åkeri med 5 bilar och 1 anställd på Föglö, lever i stort sett på fisktransporterna.

Om fiskföretagen generellt kan vara kvar i kommunen med dagens omfattning i verksamheterna, så tror kommunen på en stabil befolkningsutveckling på nuvarande nivå. Om Föglö skulle få en *"fast liknande"* förbindelse, så skulle det betyda oerhört mycket för framför allt pendlingsmöjligheterna till och från Föglö på dagsnivå. Antagligen skulle befolkningsmängden kunna öka något i det fallet.

Profil: Föglö har i motats till flera av de andra skärgårdskommunerna ett eget, utvecklat näringsliv, som kan erbjuda många lokala arbetsplatser. Den aktiva arbetspendlingen på dagsnivå är också viktig för att kunna upprätthålla en fast bosättning i nuvarande omfattning.

Befolkningsfördelningen på Föglö mellan olika åldersgrupper var år 2010 i gruppen 0 – 17 år 100 personer, 18 -64 år 325 personer och +65 år 155 personer.

Behovsgrupper

Fritidsbebyggelsen uppskattar kommunen till 600-650 fastigheter (ÅSUB 1997). Stugbyar finns det 8 st, där förstås bytesdagarna under högsäsong är viktiga att klara trafikmässigt. Det gäller måndag hos den största av dem.

Sysselsatta 31,12,2007 (ÅSUB)

Arbetsplats i hemkommun	antal	155 personer
Arbetsplats i övriga skärgården		1
Arbetsplats övriga Åland		107
Arbetsplats Finland		7
Summa sysselsatts		270

Arbetsplatser 31.12.2007 källa Åsub

Boende i hemkommun	antal	155 personer
Boende i övriga skärgården		5
Boende på övriga Åland		21
Boende i Finland		10
Summa Arbetsplatser		191

Av kommunens innevånare är 270 personer sysselsatta i förvärvslivet. Av dessa är 57 % sysselsatta i sin hemkommun Föglö. Dock har kommunen 191 arbetsplatser vilket betyder att 115 personer bosatta i kommunen pendlar till arbetsplatser utanför kommunen, samtidigt som 36 personer, bosatta i andra kommuner, pendlar till kommunen för att arbeta. Detta faktum ställer i sig ytterligare krav på trafikens turlistor och tillgänglighet båda vägar.

Behovsfaktorer

Butik	1 st öppet året om
Cafe/Restaurang	3 st säsongsöppet
Turistanläggningar	8 st
Logi med matsservering	1 st
Bankservice	
Post service	

Antal företag efter bransch 2011

Jord,skogsbruk,fiske	3 st
Industri/fiskodling	4
Byggnadsverk.	10
Handel,hotell,mm	15
Transport,post/tele,It	4
Finans,förs,fastighet	6
Övriga tjänster	3

Fiskindustrin i kommunen. M.A.T.- Fish & Ålands Fiskförädlingen är speciellt viktiga aktörer förstås, som erbjuder många sysselsättningstillfällen i kommunen, både direkt och indirekt. Företagen odlar inte all råvara i Föglö, inte ens på Åland, utan de har också ett transportbehov av fiskråvara in till förädlingsanläggningarna och färdig förädlad vara ut,

alltså transportberoende båda vägar. Generellt är strukturen kvällar in - dagtid ut. Den ena aktören är direkt beroende av trafiken på den tvärgående linejn. Den andra av kombinationen Skarven- Fjärdvägen/Långnäs för utleverans. Och att tidtabellerna då matchar deras utleveransbehov. Möjligheten att "komma hem" över Galtby bakvägen med tomma bilar och emballage är också logistiskt effektiv.

Trafiken

Föglö har en intern lokaltrafik i Embarsund som sköts med en linfärja. Transporten över tar ca 10 min. År 2002 transporterade man 66 255 passagerare och 40 253 fordon. År 2011 hade motsvarande siffror sjunkit till 57 643 passagerare och 38 022 fordon. Detta betyder en procentuell nedgång på ca 13 % på passagerarsidan och ca 6% på fordonssidan. Trafiken sköts av *Linfärja F116 Embarsund* med en kapacitet på 70 passagerare och 16 bilar. Linfärjan trafikerar mot behov.

Den omfattande trafiken mellan Degerby och Svinö på fasta Åland är den överlägset största frigående linjen i skärgårdstrafiken. Med nästan 200 000 passagerare och över 100 000 fordon transporterat per år. En tur tar ca 35 min enkelväg och den går på tidtabell med 12 enkelturer per dygn.

Trafiken mellan Degerby och Svinö har förstås vissa trafiktoppar både under dygnet och veckan, som gör att vissa avgångar på dygnet och i veckan, samt i vissa säsonger, kan vara i det närmaste fullt, även om det generellt finns en tydlig överkapacitet som hanterar all nödvändig trafik under dygnet, veckan och året. Under högsäsong avviker detta mest från det normala mönstret förstås.

Det finns även en trafik mellan Överö (Föglö) till Långnäs (Lumparland) på den sk. *Södra linjen*. Detta betyder att även trafiken från Överö mot Sottunga, Husö, Kyrkogårdsö, Kökar och Galtby kan hanteras över Föglö.

I denna trafiklösning finns även *Tvärgående linjen*, som inkluderar en förbindelse mellan Överö till och från Långnäs, men även till Sottunga och Snäckö.

Säsongindelning i Föglö trafiken kan göras enligt följande; lågsäsong är januari, februari, mars och december. Mellansäsong; april, maj, september, oktober, november. Högsäsong; juni, juli, augusti.

Trafiken mellan Degerby och Svinö sköts av M/S Skarven med en kapacitet på 250 passagerare och 62 bilar alt. 6 lastbilar. Ytan på bildäck är 620 m². Man trafikerar 12 ggr per dygn. Under hela år 2011 kvarlämnades endast 158 fordon totalt. Vissa tider eller turer kan det finnas brist på platser. Detta kan dels vara relaterat till hur färjan lastas men även till att den specifika turen har många lastbilar inbokade. En t/r resa tar ca 60 minuter.

Tabell 53: Föglö linjen dygn snittsiffror utgående från beräknad säsong

Degerby- Svinö	Låg	Mellan	Hög	Svinö- Degerby	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	167	261	425	Pass/dygn	176	266	415
Fordon/dygn	105	157	198	Fordon/dygn	109	156	195
LM/dygn	592	882	1077	LM/dygn	620	871	1050

Tabell 54: Föglö linjen dygn snittsiffror utgående från beräknad säsong

Överö-Kökar	Låg	Mellan	Hög	Kökar –Överö	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	3	6	24	Pass/dygn	4	6	34
Fordon/dygn	2	3	9	Fordon/dygn	2	4	11
LM/dygn	10	15	46	LM/dygn	14	26	59

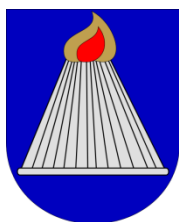
Tabell 55: Föglö linjen dygn snittsiffror utgående från beräknad säsong

Överö- Långnäs	Låg	Mellan	Hög	Långnäs- Överö	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	2	2	6	Pass/dygn	2	3	7
Fordon/dygn	1	1	3	Fordon/dygn	1	2	4
LM/dygn	4	5	13	LM/dygn	6	11	19

Tabell 56: Föglö linjen dygn snittsiffror utgående från beräknad säsong

Överö-Snäckö	Låg	Mellan	Hög	Snäckö- Överö	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	3	3	13	Pass/dygn	1	1	5
Fordon/dygn	2	2	2	Fordon/dygn	1	1	1
LM/dygn	8	39	34	LM/dygn	21	13	6

VÅRDÖ



Allmänt

Vårdö kommun är beläget på nord-östra delen av Åland. Kommunen består av flera större öar. Man har genom bro- och vägprojekt byggt i hop dels Sandö med huvudön, dels Töftö med huvudön. Detta har inneburit att färjpasset mellan Prästö/Sund och Töftö/Vårdö har kunnat kortats av betydligt. Idag trafikeras passet Töftö-Prästö med en linfärja som tar endast några minuter.

Det samma har gjorts mot Simskåla, den nordligaste ön, med hjälp av vägbankar och mindre broar, som avslutas med en linfärja som tar ca 10 min över till Simskåla.

Förutom Simskåla tillhör Ängö/Bussö Vårdö kommun, men kommunikationerna med linfärja sköts via fasta Lumparland till Ängö. Ändå måste detta betraktas som intern lokaltrafik. Ängö/Bussö är i sin tur ihopbyggda med bro och vägbankar.

Bergö, utanför Bussö, och samtidigt en del av Vårdö kommun, har möjlighet till färjtrafik men endast mot beställning. Ängö/Bussö hade år 2002 totalt 8 fast bosatta och år 2011 11 personer fast bosatta. Bergö har idag inte längre någon fast bosatt innevånare.

Befolkningsutvecklingen i Vårdö kommun som helhet är positiv fram till år 2012. År 2002 var den fasta befolkningen 406 personer och år 2011 var siffran uppe i 449 personer. ÅSUBs prognos för år 2026 är 494 personer fast bosatta

Ålands statistik- och utredningsbyrå

Invånarantalet i byar och stadsdelar 2000, 2010 och 2011

Kommun By/stadsdel	Invånare 31.12			Förändring	
	2000	2010	2011	2000- 2011	2010-2011
Åland	25 776	28 007	28 355	2 579	348
Vårdö	409	452	449	40	-3
Bergö	4	-	-	-4	-
Bussö	5	6	6	1	-
Grundsonda	26	29	28	2	-1
Ledsöra	2	-	-	-2	-
Listersby	34	38	36	2	-2
Lövö	71	74	75	4	1
Mickelsö	19	26	30	11	4
Sandö	40	39	38	-2	-1
Simskåla	27	41	40	13	-1
Töftö	37	38	39	2	1
Vargata	98	108	104	6	-4
Vårdö	39	44	46	7	2
Ängö	3	5	5	2	-
Övriga	4	4	2	-2	-2

Generationsskifte pågår i ortens året runt butik och det är viktigt att den kan fortsätta verka.

Simskåla har intressant nog ökat sin befolkning från år 2002 på 25 personer till år 2011 års nivå på 40 personer. Detta beror på ett expanderande näringsliv på Simskåla inom service och jordbrukssektorn.

Befolkningen fördelar sig i olika ålderskategorier enligt följande; 0-17 år 84 personer, 18-64 år 246 personer och +65 år 122 personer.

Kommunens egen åsikt.

Ledande tjänsteman och kommunpolitiker framhöll följande vid ett möte;

Kommunens egen prognos tanke för befolkningstalet år 2026 är 530 personer . Om utvecklingen går enligt kommunens planer betyder det en befolkningsökning på 18% från år 2011 till år 2026. Även om den uppåtgående trenden, förhoppningsvis för tillfället, tycks vara bruten. Dessutom förändras strukturen mot att färre barnfamiljer flyttar in och allt fler kommer ur ålderskategorin 50 +. Hittills går dock skolan att fylla i alla årskurser.

Vårdö kan sägas vara en "förortskommun", med god boendemiljö och med en små företagstruktur i näringslivet. Industri i egentlig mening saknas.

Det finns dock några lite större företag, bl.a. inom byggsektorn.

Hummelvik har en viktig funktion. Vi blir en intressant genomfartskommun och inte en tråkig ändstation. Dessutom är busstrafiken på Hummelvik intressant för oss också att använda. Våra lokala turistföretagare drar dessutom nytta av *genomfartsbokningar* över Hummelvik.

Vårdös status som skärgårdskommun kan ju förändras om och när bron är byggd mellan Prästö och Töftö och det skulle kunna få negativa konsekvenser för bl.a. möjligheterna att bygga upp förmånliga skärgårdstransporter?

Vårdös profil: En typisk pendlarkommun med bra befolkningsutveckling, men många arbetar utanför kommunen. Simskålatrafiken visar på betydelsen av verklig korttrutt. Allt är riktat mot fasta Åland från Vårdö. Hummelvik levererar i sig inte någonting annat än en genomfartstrafik. Turistsektorn tynar sakta bort och det är svårt att hitta unga turistentreprenörer för generationsväxlingar. Säsongs- och deltids boendet ökar också i Vårdö. Detta faktum drar upp trafiksiffrorna.

Behovsgrupper

Det finns idag ca 500 fritids fastigheter i Vårdö enligt vad kommunen bedömer själv.

Sommarstugor (ÅSUB 1997) 486 st

Sysselsatta 31,12,2007 (Källa Åsub)

Arbetsplats i hemkommun	antal	91
-------------------------	-------	----

Arbetsplats i övriga skärgården	2
Arbetsplats övriga Åland	95
Arbetsplats Finland	4
Summa sysselsatts	192

Arbetsplatser 31.12.2007 (källa Åsub)

Boende i hemkommun	antal	91
Boende i övriga skärgården		0
Boende på övriga Åland		17
Boende i Finland		0
Summa Arbetsplatser		108

Av kommunens totala antal sysselsatta är 47% sysselsatta i kommunen. Det betyder att 101 personer pendlar till sitt arbete utanför kommunen. Till kommunen pendlar 17 personer från fasta Åland.

Behovsfaktorer

Butik	1 st öppet året om
Cafe/Restaurang	
Turistanläggningar	1 st
Logi med matservering	1 st
Bankservice	
Post service	
Mjök jordbruk	

Antal företag efter bransch 2011

Jord,skogsbruk,fiske	5 st
Industri	2
Byggnadsverk.	10
Handel,hotell,mm	7
Transport,post/tele,It	4
Finans,förs,fastighet	3
Övriga tjänster	5

Uppskattningsvis 50% av den sysselsatta befolkning arbetar utanför kommunen och dagspendlar.

Trafiken

Kommunen har fem stycken hamnar som betjänar trafiken från och till en del av kommunens olika öar. Hamnarna är Hummelvik i öster, Töftö i väster samt Ängö i syd, som betjänar trafiken mellan Lumparland och Ängö. Samt färjfastena på Alören och Simskåla.

Ängö trafiken sköts av en linfärja F115 med en kapacitet på 30 passagerare och 10 bilar. Passet tar någon minut bara. Antal transporterade passagerare år 2002 var 10358 personer och år 2011 var det 10540 personer. Man kan säga att antal passagerare har varit oförändrat under en 10 års period. Transporterat antal fordon år 2002 var 6.485 st och år 2011 var det 7.026 st, en ökning med 8 %, som kan hänföras till den allt ökande individualisering i bilresandet. Flere familjer har två bilar osv.

Tabell 58: Ängösunds linjen
dygn snittsiffror utgående från säsong

Säsong	År	2002	2011
Låg	Pers	16	18
	Bilar	10	12
	Övrigt	1	1
år		2002	2011
Mellan	Pers	26	28
	Bilar	15	18
	Övrigt	2	1
år		2002	2011
Hög	Pers	49	44
	Bilar	24	24
	Övrigt	4	3

Vi kan konstatera att också denna linje uppvisar samma säsong tendenser som övriga, nämligen att trafiken ökar avsevärt när det gäller fordon från lågsäsong, endast 12 st per dygn, till mellansäsong 18 st och högsäsong 24 st. Dvs. en fördubbling mellan lägsta och högsta jämförbara beläggning.

Simskåla trafiken sköts av en linjefärja F121 med en kapacitet på 70 passagerare och 14 bilar, och man har byggt vägbankar och broar för att minska ned färjpasset till ca 10 minuter. Volym utvecklingen är den att år 2002 var det 32 748 passagerare per år och år 2011 hela 39 727 personer, en ökning med 21 %. Transporterat antal fordon var år 2002 15 684 st och år 2011 uppe i 21 765 st, en ökning med hela 39 %. (Tabell 58 & 59)

Tabell 59: Simskåla linjen
Dygn snittsiffror utgående från säsong

Säsong	År	2002	2011
Låg	Pers	47	54
	Bilar	28	30
	Övrigt	2	2
år		2002	2011
Mellan	Pers	85	91
	Bilar	44	57

	Övrigt	6	4
	År	2002	2011
Hög	Pers	192	217
	Bilar	80	86
	Övrigt	26	31

När vi analyserar fordonstrafiken på Töftö linjen och inte räknar in *Övrigt* så blir fördelningen mellan de olika fordonen för ett 10 års snitt per dygn:

Tabell 60: Töftö linjen Fordonsslag dygnssnitt

Slag	Totalt	Lågsäsong	Mellansäsong	Högsäsong
Personbilar	493	332	457	761
Lastbilar	23	19	25	26
Buss	13	11	13	14
Traktor	2	2	3	3

Antal bussar över Töftö har också sjunkit under 2000 talet. År 2002 transporterades 4.988 bussar per år och år 2011 bara 3.454 st, en minskning med anmärkningsvärda 30 %. Trenden är att den kommer att sjunka till minst en halvering jämfört med år 2002. Orsaken bedöms vara att biljettsystemet är ändrat och antalet marknadsföringsaktiva hotell entreprenörer har minskat på Vårdö. (Tabell 60)

Töftö –Prästö sköts av linjärja F123 med kapacitet av 100 passagerare och 24 bilar (Tabell 61 & 62).

Tabell 61: Töftö linjen Trafikvolym och trend

År	2002	2010	2011	2016	2025
Passagerare	341 238	359 615	356 862	368 000	400 000
Fordon	188 407	197 708	210 662	211 000	233 000

Vårdö trafiken kan uppdelas i en lågsäsong ; januari, februari, mars, april en mellansäsong; september, oktober, november och december samt en högsäsong; maj, juni, juli ,och augusti.

**Tabell 62: Töftö linjen
Dygnsnittsiffror utgående från
säsong**

Prästö-Töftö tor	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	579	900	1630
Fordon/dygn	399	558	844

På Hummelvik hamnen finns det två flöden. Dels den så kallade *Norra linjen* som har sin start och ändhamn i Hummelvik. Den är upplagd med en morgon tur, en mitt på dagen samt en kvällstur. (Tabell 63)

Tabell 63: Norra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

Hummelvik mot Torsholma				Torsholma mot Hummelvik			
	Låg	Mellan	Hög		Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	55	77	138	Pass/dygn	49	92	172
Fordon/dygn	22	40	52	Fordon/dygn	23	92	172
LM/dygn	112	205	264	LM/dygn	168	183	269

Dels det andra trafikflödet från Hummelvik till Snäckö på södra Kumlinge. Trafiken är inte daglig/årlig utan förlagd till perioden 18.6 - 31.7 med vissa avgångar.

Tvärgående linjen sköts med den frigående färjan *M/S Ejdern* med en kapacitet på 200 passagerare och 26 personbilar alt. 6 lastbilar eller med *M/S Grisslan* med en kapacitet på 150 passagerare och 24 personbilar alt. 4 lastbilar. (Tabell 64)

Tabell 64: Tvärgående linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

Hummelvik-Snäckö				Snäckö-Hummelvik			
	Låg	Mellan	Hög		Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	7	17	24	Pass/dygn	2	6	11
Fordon/dygn	4	9	11	Fordon/dygn	2	4	6

KUMLINGE



Allmänt

Kumlinge kommun ligger ”mitt i” den åländska, östra skärgården, mellan Brändö, Sottunga och Vårdö.

Kommunen består av huvudöarna Kumlinge, Snäckö, Seglinge, Enklinge och Björkö. Kumlinge och Snäckö är sammanbyggda med vägbank och bro.

Ålands statistik- och utredningsbyrå

Invånarantalet i byar och stadsdelar 2000, 2010 och 2011

Kommun	Invånare 31.12			Förändring	
	2000	2010	2011	2000-2011	2010-2011
Åland	25 776	28 007	28 355	2 579	348
Kumlinge	405	364	361	-44	-3
Björkö	16	13	13	-3	-
Enklinge	85	90	89	4	-1
Kumlinge	214	189	198	-16	9
Prästgården	31	23	17	-14	-6
Seglinge	54	46	41	-13	-5
Övriga	5	3	3	-2	-

Befolkningen i kommunen Kumlinge var år 2002 399 personer, år 2011 var siffran 361 personer och prognosen (ÅSUB) för år 2026 är 377 personer. Dagens siffra (år 2012) är 343 personer.

Fördelningen mellan de olika ålderskategorierna i befolkningen var år 2011 i åldersgruppen 0-17 år 54 personer, 18-64 år 208 personer och +65 år 102 personer. Strukturen visar på vissa problem i den lägsta kategorin.

Befolkningen på Enklinge har under 2000-talet varit relativt stabil och var år 2011 på nivån 89 personer. Seglinges befolkning har minskat från 52 personer år 2002 till 41 personer år 2011. Björköns befolkning har även minskat från 20 personer år 2002 till 13 personer år 2011.

Kommunens egen åsikt.

Vid ett möte med ledande tjänstemän och politiker framkom;

Obalansen i demografin är oroande. I åldern 20-40 år är män överrepresenterade, men under 20 år igen, är flickorna överrepresenterade. Detta påverkar bl.a. beläggningen i skolan. Personer i 16-30 års åldern är alltid ett hål i strukturen eftersom bl.a. många är studeranden på annan ort. Kommunen har inte längre någon mjölkbonde. Livsmedelsproduktionen i övrigt är förstås beroende av färjtrafiken, men dock inte dagligen.

Större näringslivetableringar saknas och det finns inte heller sådana planerade. Markttillgången är inte heller självklar för ev. nya etableringar, då den redan är begränsad.

Arbetspendling över dagen till centralorten är i praktiken omöjlig i dagsläget såsom trafikupplägg och tidtabeller ser ut. Hög småföretagarandel har man i befolkningen, som delvis pendlar på veckonivå. Många arbetar förstås på skärgårdsfärjorna.

Åldringsvården som är placerad på Enklinge, skapar förstås ett visst lokalt trafikbehov, som är beroende av skärgårdstrafiken.

Kommunen har inte en uttalad, klar uppfattning om befolkningsutvecklingen på sikt. Men uttalar däremot klart att Björkö generellt borde om möjligt föras över till Brändö kommun. Skärgårdstrafiken är, liksom bredbandssatsningen, viktiga förutsättningsfaktorer för kommunens fast bosatta befolkning att bo kvar.

Tvärgående är en förutsättning för oss. Vi ser därför att man bör utveckla den linjen. Alternativet är att lägga ned den. Studerande kumlingebor kommer inte tillbaka om inte trafiken är bra eller åtminstone acceptabel. I det sammanhanget är det viktigt med skärgårdstrafikens harmonisering till VL:s & EL:s turlistor om bara möjligt. Veckoslutsresandet är generellt viktigt för deltid boendet och de studerande.

Bokningsfrågan på färjorna – fullbelagt enligt listan – men finns "alltid" plats ändå är ett irriterande problem speciellt under högsäsong. Bör ändras i systemet om möjligt.

Trafiken österut blir viktigare med fler inflyttare österifrån i kommunen. De vill ha bra kommunikationer med sina gamla hem trakter. Att kunna fara över dagen, ut och in, är viktigt för den kategorin. På önskelistan står också en morgontur västerut på söndagar.

Kumlinges profil: Större företag/industri saknas. En viss servicenäring finns. Någon egentlig framtidsstrategi finns inte heller. Huvudöarna förefaller leva "sitt eget liv" och inte utgöra en helhet? Också i Kumlinge ökar säsongen och deltids boendet. Arbetspendlingen är viktig även om dagspendling mot centralorten är mycket opraktiskt med dagens trafikupplägg.

Behovsgrupper

Sommarstugor (ÅSUB 1997) 350-360 st

Sysselsatta 31.12.2007 (ÅSUB)

Arbetsplats i hemkommun	antal	75
Arbetsplats i övriga skärgården		4
Arbetsplats övriga Åland		79
Arbetsplats Finland		8
Summa sysselsatta		166

Arbetsplatser 31.12.2007 (ÅSUB)

Boende i hemkommun	antal	75
Boende i övriga skärgården		0
Boende övriga Åland		9
Boende i Finland		2
Summa arbetsplatser		86

Av kommunens innevånare var år 2007 totalt 166 personer sysselsatta men bara 45 % av dem hade sin arbetsplats i hemkommunen. Över hälften arbetspendlar således varav många är sysselsatta inom skärgårdstrafiken. Totalt antal arbetsplatser i kommunen var 86 st vilket betyder att 11 personer pendlar till kommunen eller ca 13%. Antalet arbetsplatser i kommunen har sjunkit sakt men säkert de senaste 5-6 år.

Behovsfaktorer

Butik	3 st alla öppna året om
Cafe/Restaurang	
Turistanläggningar	15 st inkl camping
Logi med matservering	3 st
Bankservice	
Post service	
Mjölkbonde	

Antal företag efter bransch 2011

Jord, skogsbruk, fiske	5 st
Industri	2
Byggnadsverk.	4
Handel, hotell, mm	15
Transport, post/tele, it	5
Finans, förs, fastighet	10
Övriga tjänster	5

Näringsliv

Turistanläggningar 12-15 st inkl. camping
 3 butiker året om öppet på resp. Huvudö. Cafeer/restaurang finns men inte året om öppet.
 Logi med mat 3 st. 1 bankkontor med postservice.

Trafik

Kommunen har 4 olika hamnar som har trafik ut eller in till/från kommunen. Man har dessutom en linfärjetrafik mellan Lappo-Björkö mot Brändö. Det betyder att för att få kommunal service är man tvungen att resa från Björkö via Lappo till Kumlinge och vice versa. Björkö borde som sagt föras över till Brändö kommun.
 Kommunen har dels en intern trafik som bedrivs på tre platser ; Det är Enklinge- Kumlinge och Snäckö - Seglinge samt Björkö-Lappo. (Tabell 65)

Tabell 65: Enklinge linjen			
dygn snittsiffror utgående från säsong			
Säsong	År	2002	2011
Låg	Pers	21	29
	Bilar	10	15
	Övrigt	1	1
	År	2002	2011
Mellan	Pers	27	44
	Bilar	12	22

	Övrigt	2	2
År		2002	2011
Hög	Pers	30	42
	Bilar	11	20
	Övrigt	3	6

Björkö har även en linfärja men den trafikerar mot Lappo i Brändö kommun. Björkö i sin tur och Korsö är ihopbyggda med väg. Linfärja *F112 Björkö* har en kapacitet på 30 personer och 10 bilar. (Tabell 66)

Tabell 66: Björkö linjen
dygn snittsiffror utgående från säsong

Säsong	År	2002	2011
Låg	Pers	24	16
	Bilar	15	11
	Övrigt	3	2
År		2002	2011
Mellan	Pers	34	25
	Bilar	20	15
	Övrigt	3	2
År		2002	2011
Hög	Pers	88	59
	Bilar	36	25
	Övrigt	15	13

Den frigående färjtrafiken mellan Enklinge och Torsholm/Kumlunge sköts av den privata färjan *M/S Frida II*, men Landskapet står för driften genom en totalentreprenad fram till och med oktober år 2014. På linjen Kumlunge-Enkling är det frigående trafik enligt fast tidtabell.

Tabell 67: Seglinge linjen
Dygnsnittsiffror utgående från säsong

Säsong	År	2002	2011
Låg	Pers	59	37
	Bilar	34	22
	Övrigt	3	4
År		2002	2011
Mellan	Pers	81	34
	Bilar	43	29
	Övrigt	4	5

År		2002	2011
Hög	Pers	167	133
	Bilar	68	37
	Övrigt	19	19

På linjen Snäckö – Seglinge trafikerar en linfärja. Den kör efter behov. Snäckö linfärja F122 *Seglinge* har en kapacitet på 70 passagerare och 14 bilar. (Tabell 67)

Snäckö hamnen har trafik till Föglö och Långnäs även med *Tvärgående linjen* året om. Fr.o.m. år 2013 endast under högsäsong. Enklinge har trafik till Hummelvik och till Kumlinge med *Norra linjen*.

Torsholma (över Kumlinge) har trafik till Långnäs via Enklinge samt Lappo med *Norra linjen*. *M/S Alfågeln* trafikerar en gång på morgonen, en mitt på dagen och en kvällstur.

Säsongsammanställningen visar att trafiken på Kumlinge kan indelas enligt följande; lågsäsong: januari, februari, mars och april. Mellansäsong: maj, oktober, november och december, samt högsäsong: juni, juli augusti och september. (Tabell 68, 69 & 70)

Tabell 68: Norra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

Kumlinge- Hummelvik	Lågsäsong			Högsäsong		
	Låg	Mellan	Hög	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	12	26	37	10	19	27
Fordon/dygn	6	10	12	6	8	11

Tabell 69: Norra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

Kumlinge – Torsholma	Lågsäsong			Högsäsong		
	Låg	Mellan	Hög	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	8	17	43	6	18	54
Fordon/dygn	5	8	14	3	8	14

Tabell 70: Tvärgående linjen dygnsnittsiffror utgående från säsong

Snäckö-Överö	Lågsäsong			Högsäsong		
	Låg	Mellan	Hög	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	1	1	5	3	3	13
Fordon/dygn	1	1	1	2	2	2

Det andra trafikflödet är från Hummelvik till Snäckö på södra Kumlinge. Trafiken är inte daglig/årlig utan förlagd till perioden 18.6-31.7 med vissa avgångar. (tabell 71, 72 & 73)

Tabell 71: Tvärgående linjen dygnsnittsfiffror utgående från säsong

Hummelvik-Snäckö	Låg	Mellan	Hög	Snäckö-Hummelvik	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	7	17	24	Pass/dygn	2	6	11
Fordon/dygn	4	9	11	Fordon/dygn	2	4	6

Tabell 72: Norra linjen dygnsnittsfiffror utgående från säsong

Enklinge-Hummelvik	Låg	Mellan	Hög	Hummelvik-Enklinge	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	7	13	20	Pass/dygn	7	13	20
Fordon/dygn	3	6	7	Fordon/dygn	3	6	7

Tabell 73: Norra linjen dygnsnittsfiffror utgående från säsong

Enklinge-österut	Låg	Mellan	Hög	Österut-Enklinge	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	2	4	6	Pass/dygn	3	6	6
Fordon/dygn	1	3	3	Fordon/dygn	2	2	2

BRÄNDÖ



Allmänt

Kommunen är belägen längs österut i den åländska skärgården. Flera av Brändö kommunens olika öar har redan tidigare under ett målmedvetet arbete knutits i hop med ett system av broar och vägbankar. I skrivandets stund är det huvudsakligen Lappo, Asterholma och Jurmo som inte är knutna samman med huvudön i det trafiksystemet.

Den fast bosatta befolkningen på Brändö var år 2002 502 personer och år 2011 var det 480 personer. Befolkningsprognosen (ÅSUB) för år 2016 är 460 personer och för år 2026 464 personer. Däremot är kommunens egen strategi och målsättning ca 600 personer till år 2016.

Ålands statistik- och utredningsbyrå

Invånarantalet i byar och stadsdelar 2000, 2010 och 2011

Kommun	Invånare 31.12			Förändring	
	2000	2010	2011	2000-2011	2010-2011
Åland	25 776	28 007	28 355	2 579	348
Brändö	514	488	480	-34	-8
Asterholma	11	10	11	-	1
Baggholma	9	12	12	3	-
Björholma	19	14	13	-6	-1
Brändö	113	113	108	-5	-5
Fiskö	46	42	40	-6	-2
Jurmo	51	49	53	2	4
Korsö	26	19	20	-6	1
Lappo	67	51	46	-21	-5
Torsholma	89	90	89	-	-1
Åva	77	84	85	8	1
Övriga	6	4	3	-3	-1

Det demografiska nuläget är att i åldersgruppen 0 -17 år finns 74 personer, i gruppen 18-64 år finns 304 personer och +65 år där finns 110 st.

Kommunens egen åsikt.

I samtal med ledande tjänsteman framkom bl.a. följande;

Idag har Brändö 482 innevånare (år 2012). Dock i sakta fallande. Befolkningspyramiden bedöms svår och problematisk. Men 36 elever finns det ändå i grundskolan. 15 barn är under skolålder i kommunen och fler personer flyttar de facto in, än ut ur kommunen. Många inflyttande är dock i ålderskategorin +50 och förverkligar ofta den sk. "skärgårds drömmen".

Fiberoptiken har varit en unik satsning och en av flera viktiga förutsättningar för ökat inflyttande och att hålla delar av den fast bosatta befolkningen kvar . På samma sätt som en stabil färjetrafik med rätt tidtabell både västerut och österut är det.

Brändö har en fastslagen, officiell vision. **Målet för år 2023 gällande befolkningen är över 630 personer.** Kommunen bedömer att fönstret är max 10 år framåt från idag (år 2012) för att göra något konkret, så att den planen skall hålla.

Befolkningen på Jurmo är idag år 2012 53 st och det är en liten ökning sedan år 2002 med 4 personer. Asterholma hade år 2011 11 fast bosatta personer och år 2002 var det bara 8

personer. Lappos befolkning har däremot minskat från år 2002 siffra på 63 personer till år 2011siffra på 46 personer.

Kommunen har trafik på Asterholma med frigående färja. Färjan kör enligt tidtabell . Trafiken går huvudsakligen mellan Lapphamn och Asterholma. Men man har även en tur per dag till Torsholma.

Trafiken till Jurmo kommer att byggas om genom att dra vägbank och inrätta en linfärja. 35 offentliga arbetsplatser i Brändö. 228 sysselsatta i kommunen. 30-35% av dem är sjömän. Brändö Bygg och Lax är stora privata arbetsgivare. Antal pendlare österut ökar märkbart. Deltidsboende är på kommande (tex. Ramsholmen området). Viktig framtidsgrupp att satsa på.

Under 2% av kommunens intäkter kommer från turismen, som delvis är en myt gällande kommunens framgång.

En plan och tanke för de näringar som har förutsättningar på Brändö finns. Djurhushållning, växthusodling & turism har potential. Och distansarbets sektorn är inte heller ointressant.

Fritidsboende ca 260. Butiker 2 st året runt / 6 dgr/v.. Lappo 1 st. Sommarbutik i Jurmo och 1 st året runt. Turistanläggningar totalt 18 st. Problem med generationsskiften. Andelsbanken är kvar och Ålandsbanken + posten. Färsk varutransporterna måste givetvis flyta. Sophanteringen hanteras genom Klara.

Trafiken österut är strategiskt avgörande för framtiden. Västerut är förstas fortsättningsvis också viktig.

Minimikrav är österut 3x2, västerut 3 turer mo/mi/kv. Bastrafikbehov. Under denna nivå skadar grundförutsättningarna för Brändös möjlighet att överleva långsiktigt enligt kommunens bedömning.

Profil: Pendlingskommun, men med ett eget näringsliv med bl.a. fiskodling, som är beroende av trafik österut, både för in- och utflöden. Tidigare investeringar i fasta interna, förbindelser har varit väsentliga. Deltids boendet växer och är viktigt. Kommunen har en vision och plan för framtiden gällande befolkningsutvecklingen. Trafikbehov västerut är de facto underordnad trafiken österut?

Behovsgrupper

Sommarstugor (ÅSUB 1997) 259 st

Sysselsatta 31,12,2007 Källa ÅSUB

Arbetsplats i hemkommun	antal	132
Arbetsplats i övriga skärgården		2
Arbetsplats övriga Åland		73
Arbetsplats Finland		23

Summa sysselsatta **228**

Arbetsplatser 31.12.2007 (källa ÅSUB)

Boende i hemkommun	antal	132
Boende i övriga skärgården		4
Boende övriga Åland		6
Boende i Finland		3
Summa Arbetsplatser		145

Totalt är 228 personer sysselsatta av kommunens samtliga fast bosatta. Dock har 42 % sin arbetsplats utanför kommunen. Av arbetsplatserna som finns i kommunen besätts 91 % av den egna kommun befolkningen.

Behovsfaktorer

Butik	3 st öppna året om
Cafe/Restaurang	4 st var av 1 st öppet året om
Turistanläggningar	18 st
Logi med matservering	2 st
Bankservice	
Post service	
<i>Sophanteringen sköts österifrån.</i>	

Antal företag efter bransch 2011

Jord,skogsbruk,fiske	6 st
Industri	6
Byggnadsverk.	14
Handel,hotell,mm	17
Transport,post/tele,It	10
Finans,förs,fastighet	11
Övriga tjänster	5

Trafik

Kommunen har lokal interntrafik med *M/S Spoven* från Lappo till Asterholma och Torsholma. Trafiken är upphandlad på totalentreprenad fram till och med oktober år 2014. (Tabell 74)

Tabell 74: Asterholma linjen			
dygn snittsiffror utgående från säsong			
Säsong	år	2002	2011
Låg	Pers	11	9
	Bilar	1	1
	Övrigt	1	0
	år	2002	2011

Mellan	Pers	29	17
	Bilar	1	1
	Övrigt	1	1
år		2002	2011
Hög	Pers	56	42
	Bilar	2	2
	Övrigt	3	5

Kommunen har trafik mellan Åva och Osnäs på andra sidan Skiftet. Överfarten tar ca 35 min och man har trafik samtliga dagar och vardagar med ca 6 turer per dygn. Trafikens sköts med *M/S Viggen*. Genom denna trafiklösning tar det bara ca 1,5 timmar att resa från Åva till Åbo. (Tabell 75)

Tabell 75: Åva - Osnäs dygn snittsiffror utgående från säsong

Åva-Osnäs	Låg	Mellan	Hög	Osnäs-Åva	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	40	51	178	Pass/dygn	37	64	218
Fordon/dygn	20	31	54	Fordon/dygn	19	30	58

Man har trafik från Torsholma (*Norra Linjen*) mot Lappo, Kumlinge och Långnäs tre ggr. per dygn.

Från Torsholma till Lappo ca 20 min. Från Lappo till Kumlinge ca 45 min. Från Torsholma till Långnäs tar det ca 2 tim och 20 min. *M/S Alfågeln* handhar den trafiken.

Viggens nya antal turer ok (-10%), men turlistan bör göras om för det lokala behovet. (oktober 2012)

Säsongfördelningen i trafiken på Brändö är lågsäsong; januari, februari, mars och mellansäsong april, september, oktober, november och december samt högsäsong maj, juni, juli, och augusti. (Tabell 76, 77 & 78)

Tabell 76: Norra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

Torsholma-Västerut	Låg	Mellan	Hög	Väster-Torsholma	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	36	84	195	Pass/dygn	36	73	158
Fordon/dygn	17	32	50	Fordon/dygn	17	31	48

Tabell 77: Norra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

Lappo-Torsholma	Låg	Mellan	Hög	Torsholma-Lappo	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	3	5	12	Pass/dygn	4	7	11
Fordon/dygn	1	3	4	Fordon/dygn	2	3	3

Tabell 78: Norra linjen dygn snittsiffror utgående från säsong

Lappo- Västerut	Låg	Mellan	Hög	Väster- Lappo	Låg	Mellan	Hög
Pass/dygn	6	13	28	Pass/dygn	6	12	24
Fordon/dygn	4	6	8	Fordon/dygn	3	6	8

FÖRETAGSENKÄTEN

Utförandet

Enkäten riktades mot företagare i skärgården och den skickades ut i slutet av november och enkäten skulle returneras senast 10 december, vilket också var fallet för över 90% av svaren. Enkäten skickades till 313 företag och 90 st svarade på enkäten. 2 st ratades pga ofullständiga svar. Svarsprocenten blev därmed ca 28 %. På en del frågor kan dock svarsprocenten vara lägre då alla inte har svarat på samtliga frågor.

Speciellt när man tittar närmare på svaren kommunvis bör man ta i beaktande att antalet svar trots allt är litet och därför inte nödvändigtvis alltid kan ses som representativt för precis alla företag i den kommunen. När man ser på svarsprocenten bör man också beakta att en företagare kan ha flere företag registrerade i sitt namn och då har företagaren troligen svarat endast med en enkät, vilket påverkar svarsprocenten. De flesta av de större företagen i skärgårdskommunerna har inte heller svarat på enkäten då de intervjuades personligen eller per telefon, innan enkäten skickades ut.

Enkäten var tre sidor lång och innehöll 18 olika frågor som inledningsvis bestod av bakgrundsfrågor om företaget, därefter det nuvarande transportbehovet samt slutligen frågor om framtiden och hur man ser på korttrutt i förhållande till företagets verksamhet. Varje fråga hade ett antal svarsalternativ att kryssa för. I den sista delen av enkäten, där fokus var på framtiden och korttrutt, gavs också möjlighet till att kommentera fritt.

I enkäten definierades korttrutt som ett färjpass som är kortare än 60 minuter men att den totala restiden från ändhamn till ändhamn ändå kan vara längre än idag. Högsäsong definierades som juni, juli och augusti, mellansäsong som mars, april, maj, september och oktober samt lågsäsong till januari, februari, november och december. Säsongerna definierades på basen av nuvarande resandestatistik.

Svaren

Största delen av svaren kom från företagen i Föglö, Kumlinge och Brändö. De stod tillsammans för ca 70 % av svaren, där Föglö stod för 28 % av svaren medan Kumlinge för 22 % och Brändö för 20 %. Från Kumlinge var det totala antalet svar 18 st, varav 3 från Enklinge och 4 från Seglingen. I Brändö var det totala antalet svar 16 st, varav 1 från Jurmo och 3 från Lappo. Vårdö stod för 14 % av svaren medan Kökar och Sottunga för 7 % respektive 6 %. Två av företagen uppgav att de var verksamma i flera kommuner.

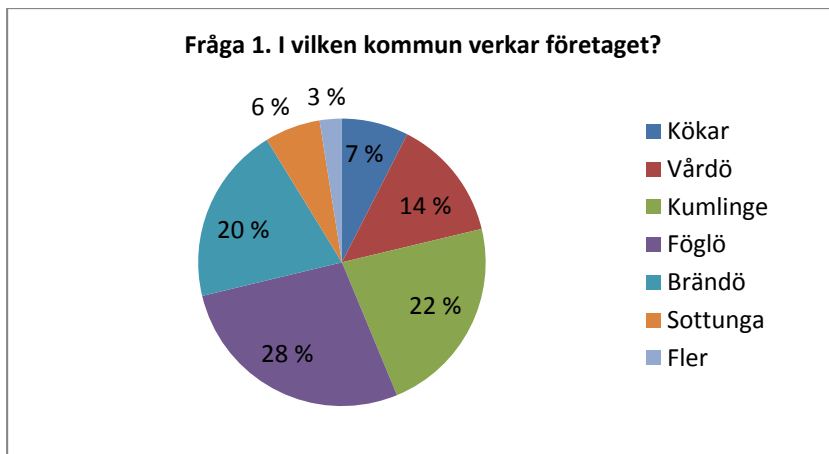


Bild 1. Fördelning av inkomna svar enligt kommun.

23 % av företagen uppgav att de är verksamma inom flera olika branscher och 22 % att de var verksamma inom någon annan bransch än de alternativ som gavs. Som någon annan bransch angavs bland annat bokföring, konsultation, it-support, service och utbildning. Av de enskilda branscherna är de flesta företagen verksamma inom turism och jord- och skogsbruk/fiske.

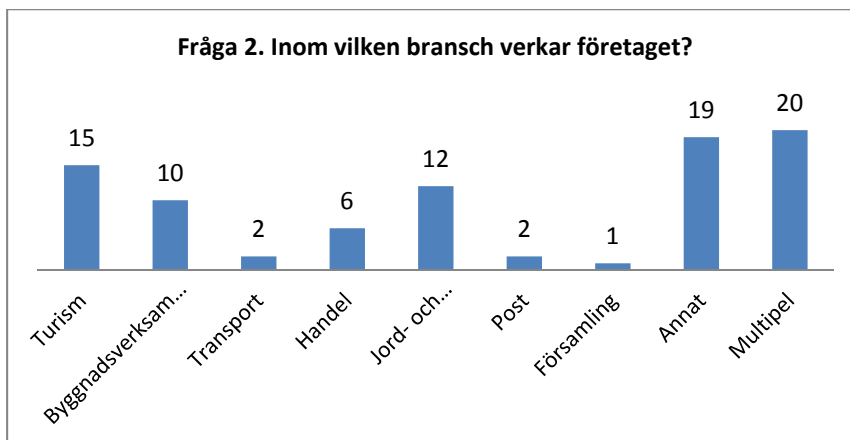


Bild 2. Antal svar enligt vilken bransch företagen är verksamma i.

Majoriteten av företagen är små med 0-2 anställda, där man nog kan anta att de flesta är egenföretagare utan anställda. Endast 3 % procent av företagen uppgav att de har 10 eller fler anställda. Denna struktur med att de flesta företagen är småföretag är ju i allmänhet kännetecknande för hela Åland men skärgården i synnerhet.

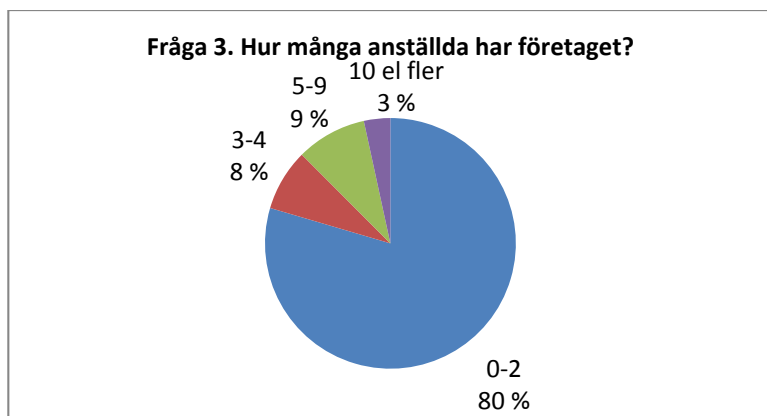


Bild 3. Procentuell fördelning enligt av svaren enligt företagens storlek.

I fråga nr 4 ombads företagen uppge om de är beroende av skärgårdstrafiken för varutransporter, persontransporter, service & underhåll eller något annat. Av de enskilda alternativen svarade flest företag att de var beroende av trafiken för persontransporter, men många företag, 32 %, uppgav också att de hade ett kombinerat behov av varu- och persontransporter samt service & underhåll. När alla svarsalternativ och kombinationer fördelas på de fyra alternativ som gavs i enkäten, så visar det att de olika alternativen är mer eller mindre lika viktiga. I bild nr 4 kan man se hur svaren är relativt jämnt fördelade kommunvis och procentuellt.

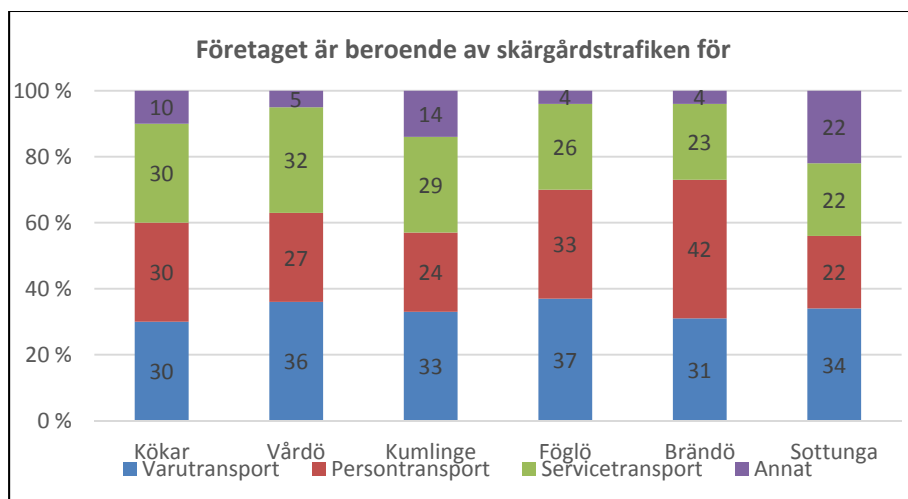


Bild 4. Alla svaren fördelade enligt svarsalternativen per kommun.

För att få en bättre inblick i hur företagens olika trafikbehov ser ut över säsong och hur stort behovet de facto är, bads företagen i frågorna nr 5, 6 och 7 att uppge sitt trafikbehov för varutransporter, kundtransporter samt servicetransporter enligt hög-, mellan- och lågsäsong, genom att precisera behovet enligt antal transporter per dag, vecka eller månad. Transportbehovet var ändå ganska lika och logiskt fördelat över säsongerna för de olika behovsgrupperna, dvs. under lågsäsongen är transportbehovet lägre än under

mellansäsongen och det ökar ytterligare under högsäsong. Inom kundtransporter kan denna skiftning ses lite tydligare än i de övriga grupperna. Denna förhöjning av antalet persontransporter under högsäsong beror förstås på att antalet turister då ökar, eftersom de företag som uppgav en förhöjning alla är verksamma inom turism.

Inom alla behovsgrupperna var det största transportbehov 3-4 gånger i veckan eller mindre. Under lågsäsong uppgav 76 % att deras behov faller inom den gruppen. Under mellansäsongen var det motsvarande transportbehovet 64 % medan det under högsäsongen var endast 58 %.

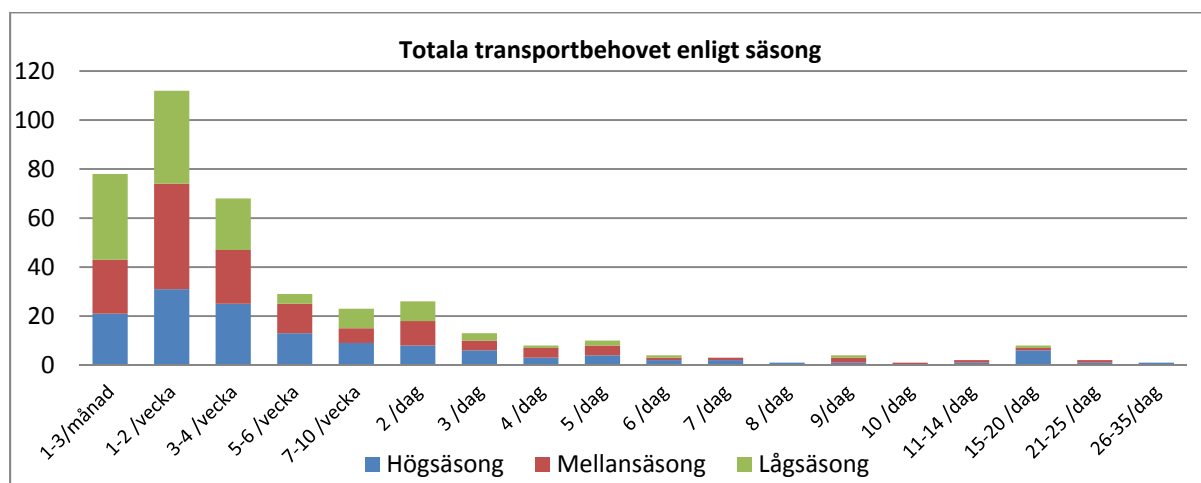


Bild 5. Totala antalet transporter enligt säsong.

I enkäten ville vi också få fram om det fanns en viss tid på dygnet då transportbehovet är speciellt viktigt för företagen. Så som man kan se i bild nr 6 så finns det inte en enskild tid på dygnet som är speciellt viktigt för företagen generellt. Däremot så kan man se att behovet fördelar sig i stort sett till morgon eller förmiddag och eftermiddag eller kväll. Man kan dock notera att 38 % av företagen ansåg att det inte över huvudtaget fanns en specifik tidpunkt som var speciellt viktig för just deras transportbehov.

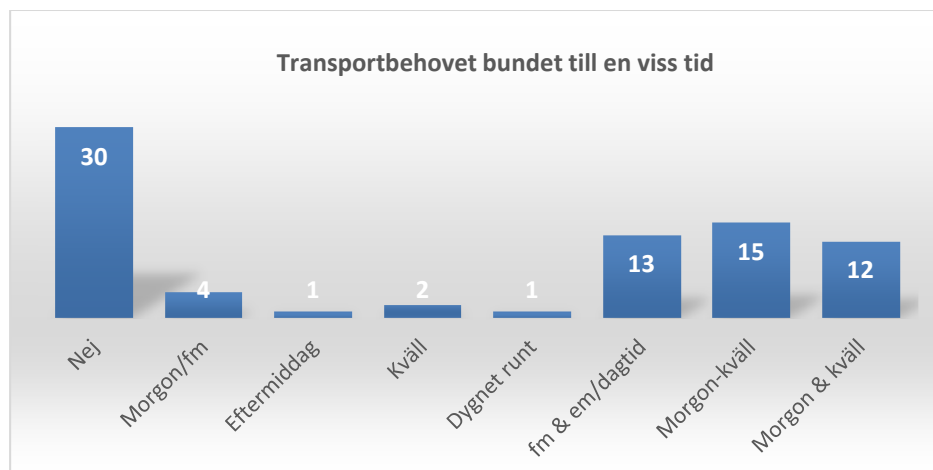


Bild 6. Fråga 8: Finns det en viss tid på dygnet då transportbehovet är speciellt viktigt?

Det fanns inte heller någon speciell dag i veckan som transportbehovet var bundet till. I denna fråga skildes de olika transportbehovsgrupperna åt, för att se om det fanns tydliga skillnader mellan dem. Svaren visade dock att det är svårt att hitta en eller ett par dagar som skulle vara speciellt viktiga, endast måndag-fredag och alla dagar samlade en lite större grupp svarande. Även om alla svaren fördelas per veckodag visar det att behovet är ganska jämnt fördelat över hela veckan, dock är behovet lite större under vardagar än under lördag och/eller söndag. Flera svarade att deras transportbehov inte är bundet till en viss veckodag och många valde att inte svara på frågan överhuvudtaget.

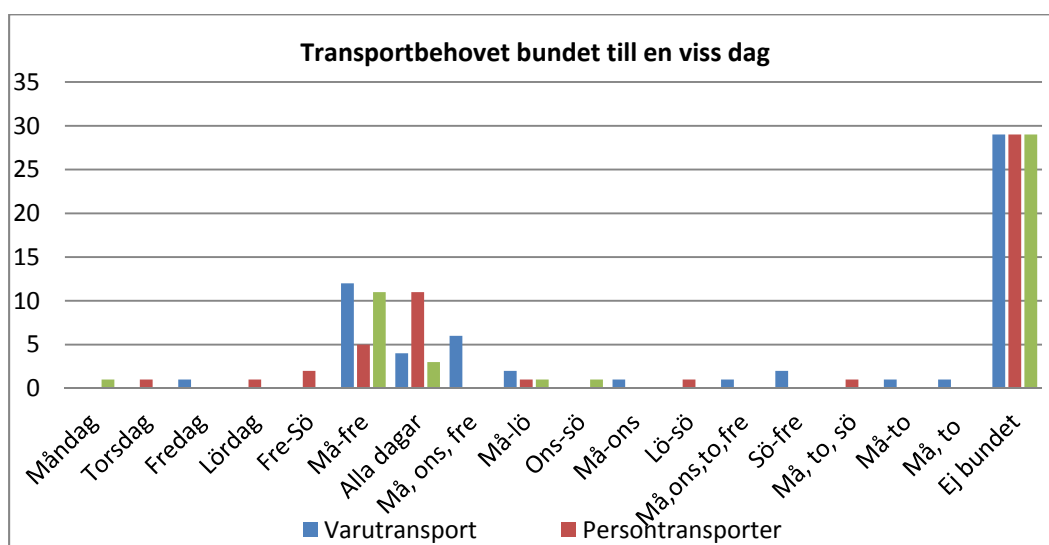


Bild 7. Fråga 9: Om företaget har transportbehov bundet till en viss dag eller dagar, vilken eller vilka dagar?

I de följande frågorna skulle företagen uppskatta i procent hur stor del av deras varu- respektive kundtransporter som kommer från fasta Åland, övrig skärgård, Sverige och Finland. Endast en liten del av varutransporterna kommer från Sverige eller övrig skärgård, medan 64 % av varutransporterna kommer från fasta Åland och 26 % från Finland. Här kan, som det framkommer i bild 8, ses skillnader mellan kommunerna. Ex. Brändö och Kökar får en större del av sina varutransporter från Finland än de övriga skärgårdskommunerna. Detta är högst troligt beroende på deras geografiska läge.

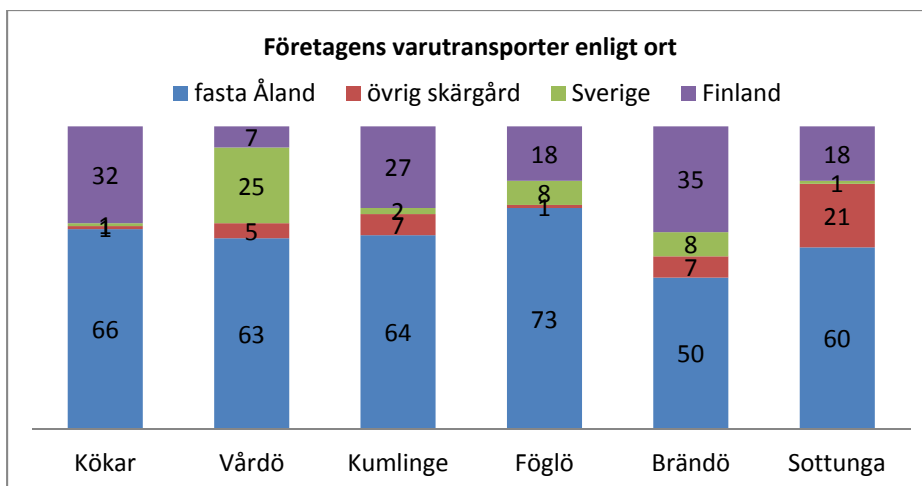


Bild 8. Företagens varutransporter procentuellt enligt ort.

Kundtransporterna däremot visar lite mera variation mellan de olika kommunerna (bild nr 9). Även här kan man se att det geografiska läget till en viss del påverkar varifrån kunderna kommer. Till exempel Föglö har en större andel av kunder som kommer från fasta Åland jämfört med Brändö och Kökar, där igen en klar majoritet av kundtransporterna kommer från Finland. Det är också möjligt att företagen har uppfattat frågeställning på olika sätt, dvs. varifrån kunderna har sitt ursprung, jämfört med vilken väg de har kommit till kommunen?

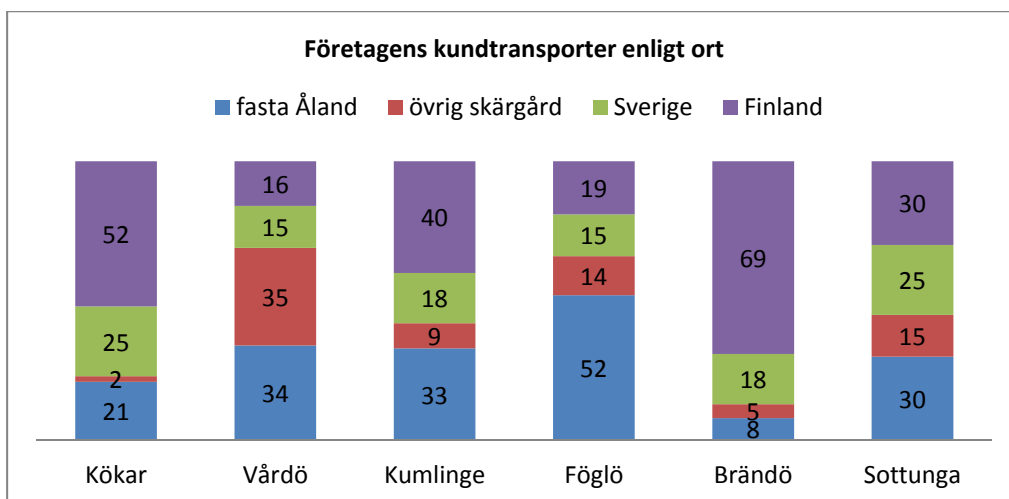


Bild 9. Företagens kundtransporter procentuellt enligt ort.

När man ser till alla kommuner sammanlagt så uppskattades att 35 % av kundtransporterna kommer från Finland, 31 % från fasta Åland medan endast 18 % från Sverige och 16 % från övrig skärgård.

Företagen fick också uppskatta vart de ansåg att det är viktigast att trafiken fungerar med svarsalternativen fasta Åland, övrig skärgård, Sverige, Finland och en kombination av flera svar. 55 % av företagen uppgav att en kombination av de olika svarsalternativen var viktigast

och 14 % att alla fyra var lika viktiga. Av de enskilda orterna var det flest som ansåg att det är viktigast att trafiken fungerar mot fasta Åland. Inte ett enda företag uppgav Sverige enskilt skulle vara viktigast (bild nr 10).

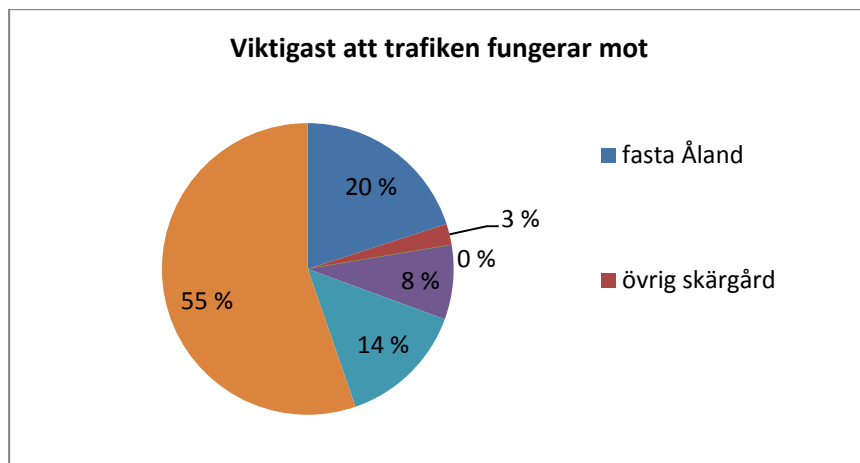


Bild 10. Fråga 12: Skulle du uppskatta att det är viktigast för företaget att trafiken fungerar mot.

I de olika kombinationerna fanns dock Sverige med i en del av svaren så som man också kan se i bild nr 11, där de svarskombinationerna har fördelats enligt ort och kommun. Svaren i denna fråga korrelerar beroende på kommun ganska direkt med de uppskattningar företagen gjorde i de tidigare frågorna om varifrån deras varu- och kundtransporter kommer.

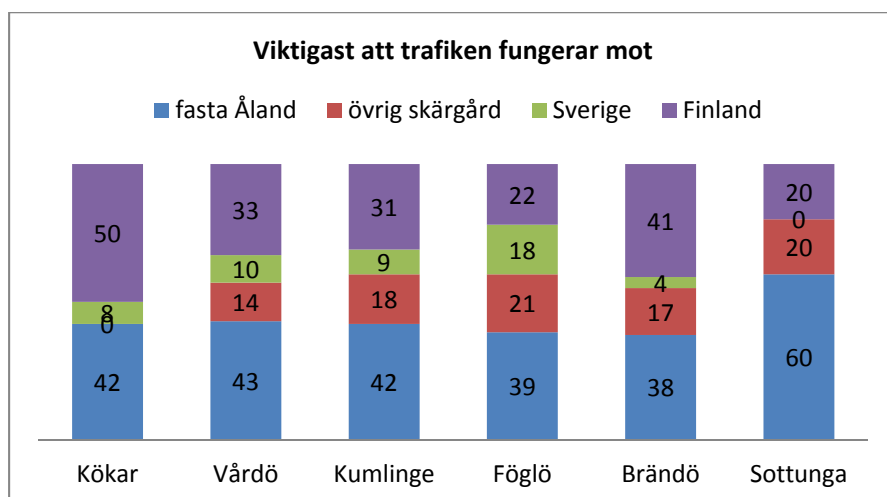


Bild 11. Vart det är viktigast att trafiken fungerar enligt kommun.

Mindre olikheter kan märkas kommunvis, som att ex i Brändö anser en större del att det är viktigt att trafiken fungerar mot övrig skärgård än vad som kommer fram i svaren om kund-

och varutransporter. Ett antagande man kan göra då är att en del av kundtransporterna uppgavs komma från Sverige, så kommer de till Brändö via övrig skärgård och då är det viktigt att den trafiken fungerar. Ett liknande antagande kan göras vad gäller Vårdö där det omvända gäller för Finland och övrig skärgård. Fler uppgav att det är viktigt att trafiken mot Finland fungerar medan övrig skärgård i de tidigare frågeställningarna hade uppgetts som viktigare.

Korttrutt och framtiden

Efter att ha gått igenom nuläget fick företagen svara på ett antal frågor om hur de ser på framtiden och korttrutt, hur de tror att företaget påverkas om ett korttrutt systemet införs. Flera företag påpekade dock med rätta att vissa frågor är svåra att ge ett enkelt svar på då det inte finns ett konkret förslag med hamnar och rutter att ta ställning till. Detta kommer också fram i kommentarerna till frågorna.

De flesta, 84 % av företagen, svarade att såsom skärgårdstrafiken är utformad idag, år 2012, så kommer företaget att kunna fortsätta sin verksamhet de följande 5 åren. En del påpekade ännu skilt att det gäller med 2012 års turlista i åtanke, inte 2013. 11 % av företagen svarade att de inte kommer att kunna fortsätta. Dessa företag var från Kumlinge, Föglö eller hade uppgett verksamhet i flera kommuner. Orsaker var bland annat oro och osäkerhet inför de kommande turlistorna, minskning av turtäthet, att *Tvärgående linjen* ska tas bort och svårighet att ta sig mellan skärgårdskommunerna under en dag.

Företagen fick också ta ställning till om de tror att införandet av ett korttrutt system skulle vara positivt eller negativt för företaget. Lite drygt hälften av företagen var positivt inställda till korttrutt, medan en femtedel ansåg att det var negativt. En liten del uppgav att det inte skulle påverka företagen i någondera riktningen. Ca 15 % svarade inte på frågan överhuvudtaget (bild nr 12).

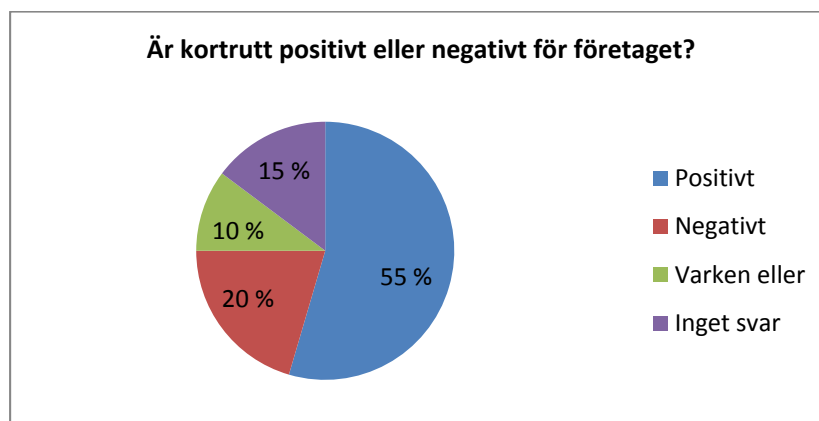


Bild 12. Korttrutt positivt eller negativt för företaget, alla svar.

I denna fråga kunde man se skillnader i svaren enligt kommun. Inte ett enda av företagen i Sottunga var positivt inställd till korttrutt. I Brändö och Kumlinge var också klart fler företag

negativt inställda till korttrutt, medan av företagen på Kökar och Vårdö var ingen negativt inställd mot det (bild nr 12).

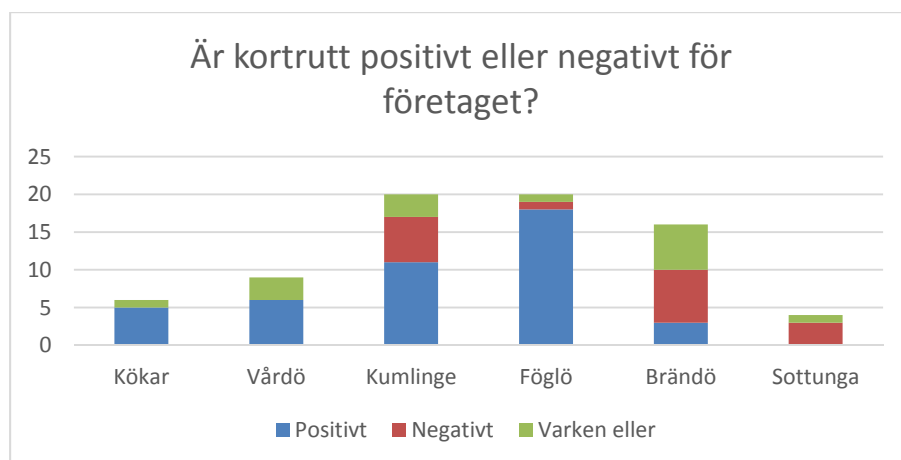


Bild 12. Är korttrutt positivt eller negativt per kommun.

I Kumlinge, Sottunga och Brändö är företagen främst negativa till korttrutt då man oroar sig för längre och omständigare resor då det blir fler färbyten och mer körning över andra öar. Man påpekar också att det blir svårare för turister och andra besökare med många byten och osäkerhet med många omlastningar. I de positiva kommentarerna däremot, förknippade företagen korttrutt med snabbare och fler turer, flexibilitet och som en följd av detta bl.a. enklare och snabbare transporter, fler besökare och turister och effektivare resmöjligheter mellan skärgårdskommunerna.

Företagen hade i fråga nr 15 möjlighet att uttala sig om de anser att det är viktigt att kortrutten har en viss sträckning eller är dragen på ett visst sätt, tex trafikerar någon viss hamn eller hamnar. 64 % av företagen svarade att det var viktigt medan 29 % svarade att det inte är viktigt eller att de inte vet. I svaren till vilka hamnar eller rutter som är viktiga kan svaren grupperas enligt kommun. Företagen på Kökar nämner rutten Kökar-Hastersboda samt Kökar-Galtby. För företagen i Vårdö är det viktigt att Hummelvik blir kvar, medan kommentarerna från företagen på Brändö är mer allmänna om vilka effekter och förväntningar man har på korttrutt, bland annat att det även för Brändös del bör betyda kortare och snabbare resor. Gemensamt för företagen på Sottunga är att man anser att Långnäs är en viktig hamn. Även flera av företagen på Kumlinge anser att Långnäs är viktig, men några nämner också Hummelvik och Snäckö. Av företagen i Föglö anser flera att Degerby är viktig och en del nämner även Hastersboda, speciellt i sträckning mot Kökar.

Företagen fick i en av de sista frågorna göra en bedömning av hur de tror att företagets verksamhet ser ut om 15 år om korttrutt införs. Lite drygt hälften bedömde att verksamheten skulle vara större eller som nu. Nästan en tredjedel svarade inte alls eller att de inte visste. 4 % eller fyra av företagen trodde att verksamheten skulle vara mindre och 11 % att den skulle

vara avvecklad (bild nr 13). Dock bör det tas i beaktande att en del av dessa företag påpekade att avvecklingen skulle ske i vilket fall som helst oberoende av korttrutt genom s.k. naturlig avveckling då företagaren går i pension eller det av någon annan orsak inte finns någon som fortsätter med verksamheten.

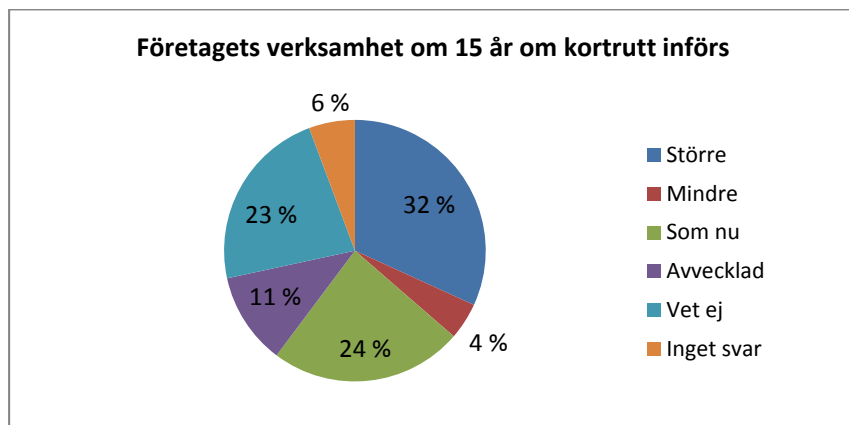


Bild 13. Företagets verksamhet om 15 år om korttrutt införs.

När man ser på svaren per kommun så ser man att det även i denna fråga finns skillnader i hur företagarna ser på framtiden givetvis beroende på vilken kommun de är verksamma i. Av företagen på Sottunga var det endast några som trodde att verksamheten skulle fortsätta som nu och de flesta uppskattade att verksamheten skulle avvecklas. På Kökar och Vårdö däremot trodde de flesta att företagets verksamhet skulle fortsätta som nu eller växa sig större (bild nr 14).

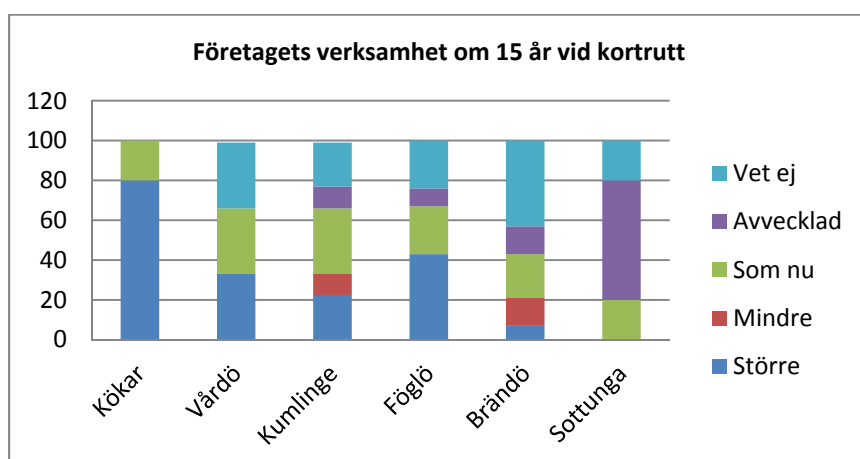


Bild 14. Företagens verksamhet enligt kommun.

Svaren på frågan vilken enskild förändring företaget skulle göra i skärgårdstrafiken om det var möjligt var förstås varierande och korrelerade ofta med i vilken kommun företaget verkar, men några allmänna synpunkter kom ändå fram från flera av företagen, oberoende av kommun.

Det efterfrågades långsiktighet i tidtabellerna och att de inte ändras under året. Korttrutt och tätare trafik var också viktigt och flera ville se mer fasta förbindelser med tunnlar och broar. I de konkreta förslagen på förändringar nämnde några att hamnen i Hummelvik skulle tas bort. Speciellt företagen på Föglö och Vårdö nämnde behovet av en fast förbindelse till kommunen. Alla företagen i Vårdö ville se en bro över Prästö sund och flera av företagen på Föglö vill ha fast förbindelse till Föglö genom en tunnel eller kortare färjpass. Även en del företag på Brändö och i Kumlinge pekade på fast förbindelse mellan olika öar i kommunen. I Brändö ville en del se fast förbindelse mellan Torsholma och Lappo, men det fanns också förslag på förbindelse mellan Lappo och Björkö. I Kumlinge nämnde flera av företagen trafiken mellan Långnäs och Snäckö, men några nämnde också fast förbindelse till Bärö och ett färjfaste där eller linfärja därifrån till Enklinge. Några av företagen ville se genomfartstrafik över Kumlinge i samband med korttrutt. Sottunga var den enda kommunen där företagarna inte skulle vilja göra någon förändring, ett företag önskade endast fler turer.

Slutligen gavs företagen möjlighet att ta upp om de ansåg att någon viktig frågeställning inte fanns med i enkäten. Många av de saker som kommit fram i de tidigare frågorna togs upp även här. Det vill säga behovet av långsiktighet i tidtabellerna för att kunna planera sin verksamhet, korttrutt och i och med det fasta förbindelser och snabbare och kortare resor, men även fler turer. Några nämnde avgifterna och att man inte vill ha personavgifter. Här togs även upp vikten av att varu- och servicetrafiken ska fungera samt kombinationen buss- och båtförbindelse dvs. kollektivtrafiken. Man efterfrågade också en helhetssyn över hela systemet och i en vidare bemärkelse även se till hur skärgårdstrafiken fungerar med förbindelser till Sverige och Finland.

Sammanfattning

De flesta företagen är små och verksamma inom flera olika branscher, alltså många egenföretagare och mångsysslare. Det är svårt att poängtera ett enskilt transportbehov som kännetecknar alla företagen, istället är det en blandning av flera olika transportbehov när man delar upp behoven i varu-, person- och servicetransporter. Generellt kännetecknas transportbehovet av att det är högst under högsäsong och därefter sjunker från mellansäsong till lågsäsongen. Behovet för transporter kan inte knytas till en viss dag eller dagar i veckan, man kan endast se att behovet är högre under vardagar än under helger, vilket är ganska naturligt då många av företagen är verksamma främst under vardagar. Det finns inte en enskild tid på dygnet då behovet är klart högre, utan man har främst transportbehov på morgonen eller förmiddagen och på eftermiddagen eller kvällen.

Största delen av företagets varustransporter uppskattas komma från fasta Åland men beroende på företagets geografiska läge kommer också en stor del av transporterna från Finland. När man ser till kundtransporterna så kommer ungefär en tredjedel från fasta Åland och lite mer från Finland, men det finns en stor variation beroende på vilken kommun företaget är verksamt i. På Brändö uppges nästan 70 % av kundtransporterna komma från Finland och på Kökar är motsvarande siffra 52 %. Av de enskilda orterna upplevde man att

det är viktigast att trafiken mot fasta Åland fungerar men över hälften uppgav en kombination av orter, det var alltså svårt att uppge endast en ort eller område som viktigt.

Vad gäller framtiden så uppskattade de flesta att företaget kommer att kunna fortsätta sin verksamhet de närmaste fem åren, såsom skärgårdstrafiken var utformad år 2012. Lite drygt hälften av företagen var positivt inställda till korttrutt, mest negativa var företagen i Brändö och Kumlinge, där man är orolig att korttrutt kommer att innebära längre helhetsresor för dem. För företagen i en del kommuner var det viktigt att ett korttrutt system har en viss sträckning eller trafikerar en viss hamn medan i andra kommuner påtalade man mer de allmänna förväntningar och effekterna av ett sådant system. En majoritet av företagen uppskattade att företagets verksamhet skulle var större eller som nu om 15 år om korttrutt införs, men en del av företagen menade att verksamheten skulle vara mindre eller avvecklad. Dock kan en del avveckling härledas till annat, som t.ex. pensioneringar.

Det fanns flera olika förslag på förändringar företagen skulle göra i skärgårdstrafiken om det var möjligt. En del mer allmänna medan andra mer konkreta med direkta förslag på hamnar och rutter. Generellt nämndes dock mer fasta förbindelser genom broar och tunnlar, snabbare och tätare turer. Även långsiktighet vad gäller tidtabeller efterfrågades och en helhetssyn över hela skärgårdstrafiken. Andra frågeställningar som bland annat kom fram i samband med enkäten var avgifterna, kollektivtrafiken i kombination med färjorna.

RESENÄRSENKÄTEN

Utförande

Enkäten till resenärer med skärgårdstrafiken delades ut ombord på skärgårdsfärjorna under tiden 14 januari till 14 februari. Enkäten fanns även tillgänglig på sidan facebookgruppen Skärgårdstrafikens framtid. Tidpunkten för enkäten valdes för att i första hand få en uppfattning av bastrafikbehovet. Det trycktes totalt 1575 enkäter och det inkom totalt 667 svar varav 10 st. ratades pga. att de var ofullständigt ifyllda. Av kvarvarande var det ytterligare 2 enkäter där det inte framgick vilken resenärsgrupp den svarande tillhör, dessa enkäter är med när alla svar analyseras men inte när man ser till de enskilda resenärsgrupporna. Enligt detta är svarsprocenten ca 42 % vilket kan sägas vara god. En del enkäter skrev dock resenärerna ut själva eller skickad in elektroniskt. Syftet med enkäten var att få en närmare inblick i de olika resenärsgrupporna behov och resvanor samt hur dessa påverkas av införandet av ett korttruttssystem. Enkäten inkluderade 15 frågor där resenärerna svarade på bakgrundsfrågor, nuvarande resvanor och behov, framtida resvanor samt öppna frågor med möjlighet att ge förändringsförslag för skärgårdstrafiken.

Svaren

Största delen av de som svarade uppgav att de var 51-64 år, vilket motsvarar 38 %, och totalt var 83 % av resenärerna 35 år eller äldre. Åldersfördelning var ganska lika i de olika

resenärsgруппerna, förutom i grupperna studerande och arbetspendlare där man kunde se skillnader. Bland studerande var alla 34 år eller yngre och de flesta 17-20 år.

Arbetspendlarna var också lite yngre än genomsnittet, här stod åldersgruppen 51-64 år för 47 % av svaren och även gruppen 21-34 år var här större i förhållande till genomsnittet.

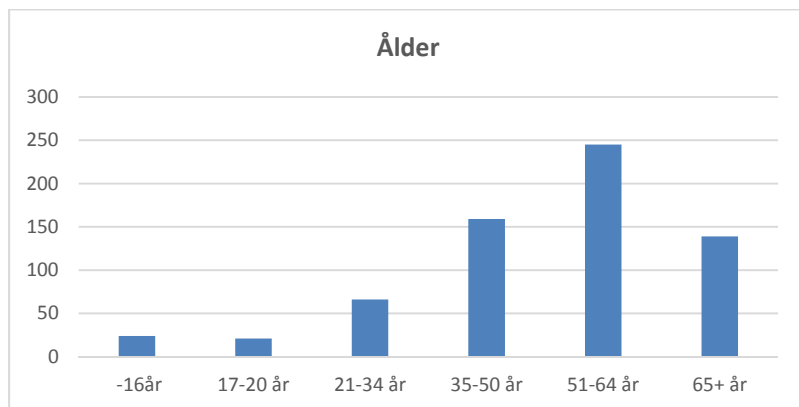


Bild 1. Åldersfördelningen.

Med tanke på tidpunkten för enkäten stod som väntat de fast bosatta för en majoritet av svaren. Av de övriga grupperna var det gruppen stugägare som bor på Åland som var den största gruppen. Inte helt oväntat kom det minst med svar från gruppen turister. Eftersom antalet svar var så lågt för gruppen turister och svaren därmed inte kan sägas vara representativ för en enskild grupp, kommer denna grupps svar att inkluderas i gruppen annan när det görs jämförelser de olika resenärsgруппerna emellan. De som svarade att de tillhör gruppen annan uppgav främst att de är särbo, flick- eller pojkvän eller släkting även om flera valde att inte specificera valet närmare.

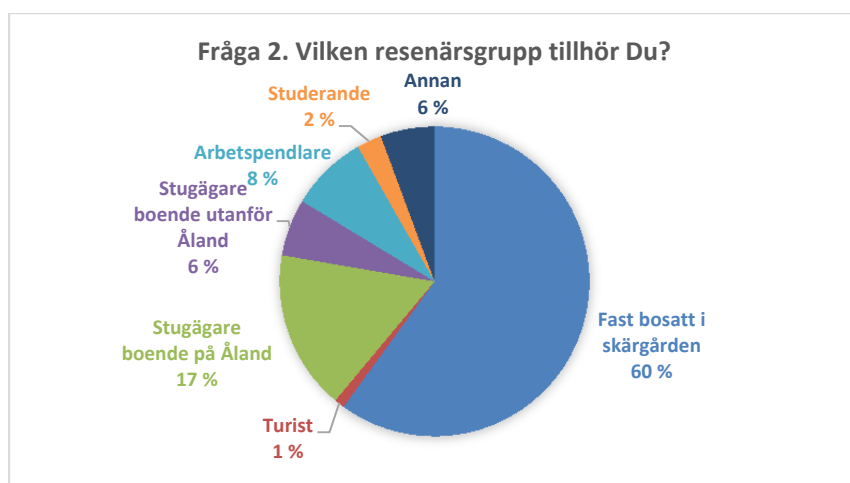


Bild 2. Svarsfördelning enligt resenärsgруппer.

77 % av alla resenärer uppgav att de är bilburna. Av de olika alternativen personresenär, bilburen nyttofordon samt anlitar kollektivtrafik var bilburna det alternativ som fick flest svar trots att även flera angav olika kombinationer av de olika svarsalternativen. Näst efter bilburen uppgavs att man var personresenär men de stod ändå endast för ca 9 % av svaren. 7 % anlitar kollektivtrafik och 6 % uppgav att de hör till gruppen nyttofordon. Ett fåtal svarade att de hör till kategorin annat. Så som man kan se i bild 3 nedan så är det inga större skillnader mellan de olika resenärsgруппerna och vilken resenärstyp de tillhör.

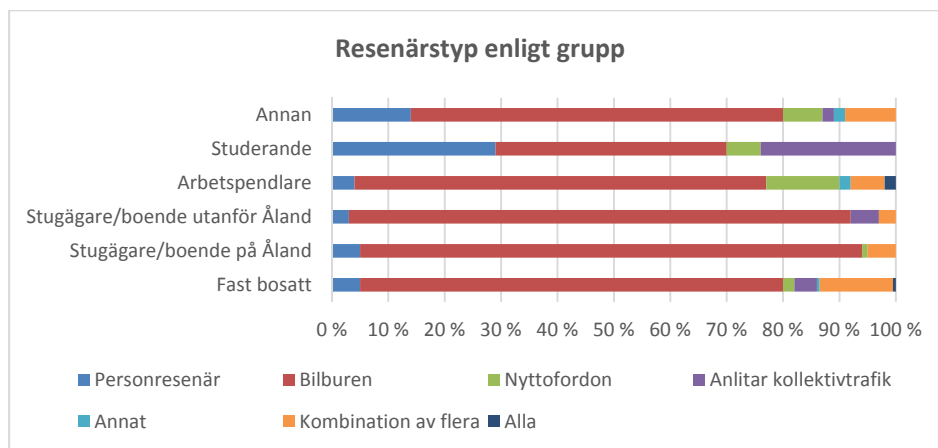


Bild 3. Olika resenärstyper enligt resenärsgрупп, jämförelse i procent.

Några mindre skillnader kan dock ses mellan grupperna som är ganska naturliga beroende på resenärsgрупп. Bland de studerande är det fler som är personresenärer och som använder kollektivtrafik medan bland arbetspendlarna är det lite fler än i övriga grupper som uppger att de tillhör resenärstypen nyttofordon.

De som är fast bosatta i skärgården fick också svara på vilket deras huvudsakliga resebehov är. Lite drygt hälften av de fast bosatta uppgav något av de enskilda alternativen som det huvudsakliga resebehovet medan resten, ca 45 %, uppgav någon kombination av alternativen som svar. Av de enskilda svaren var arbete det som de flesta, 25 %, uppgav som sitt huvudsakliga resebehov och 19 % att det är servicebesök medan fritid, hobby och skola samt annat fick klart färre svar. Som annat uppgavs främst besöka släkt och vänner samt företagsärenden.

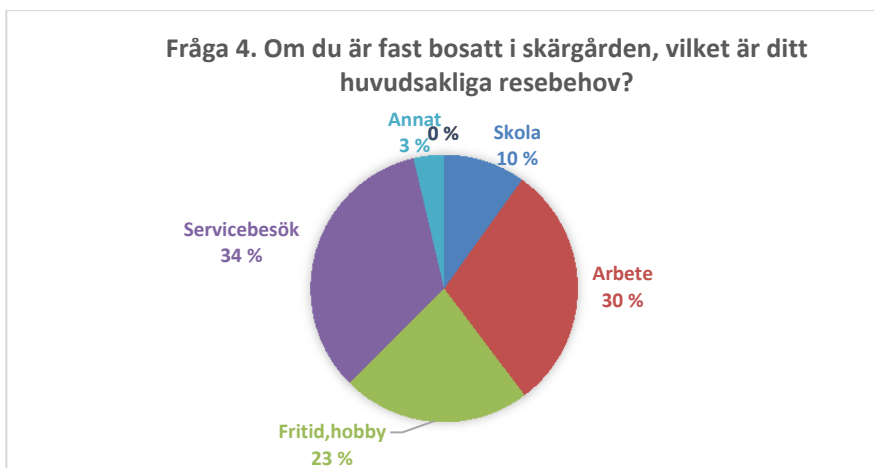


Bild 4. Det huvudsakliga resebehovet alla svaren fördelade.

Av de olika svars kombinationerna svarade de flesta att servicebesök och fritid samt arbete, servicebesök och fritid är de främsta resebehoven. När alla de olika svars kombinationerna slås ut på svarsalternativen ser man att det svaren fördelas relativt jämnt mellan servicebesök, arbete och fritid och hobby (bild 4).

Resenärer från alla linjer var representerade i enkäten, de flesta uppgav att de använder Norra eller Södra linjen. En del uppgav också att de använder flera linjer. På grund av tidtabellsändringarna för Tvärgående linjen som skedde vid årsskiftet 2012-2013 kommenterade en del av resenärerna på Norra och Tvärgående linjen att deras resvanor har ändrats gällande vilken linje de främst använder.

De flesta resenärerna reser med skärgårdsfärjorna 1-3 gånger per vecka eller 1-3 gånger per månad (bild 5). Endast 14 % reser dagligen eller nästan dagligen med skärgårdsfärjorna.

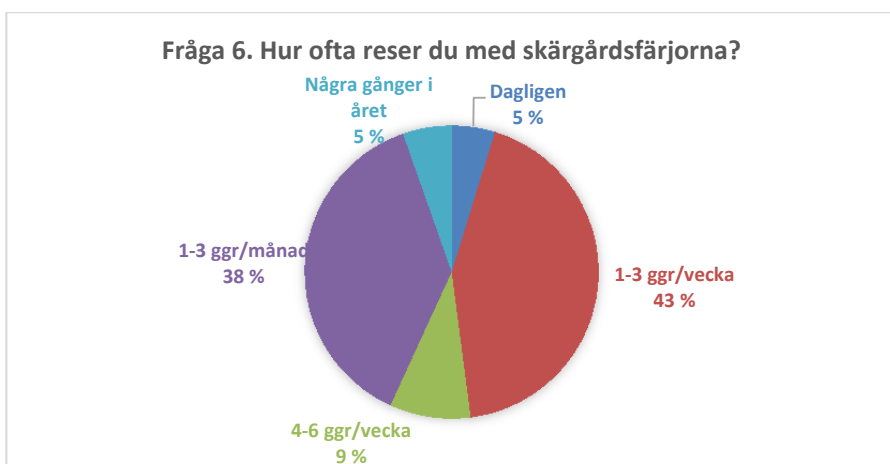


Bild 5. Användning av skärgårdsfärjorna.

När man ser till resenärsgруппerna finns det lite skillnader i hur ofta man reser beroende på resenärsgрупп (bild 6). Arbetspendlarna reser så som är naturligt lite oftare än övriga grupper medan igen stugägare som bor utanför Åland reser mer sällan.

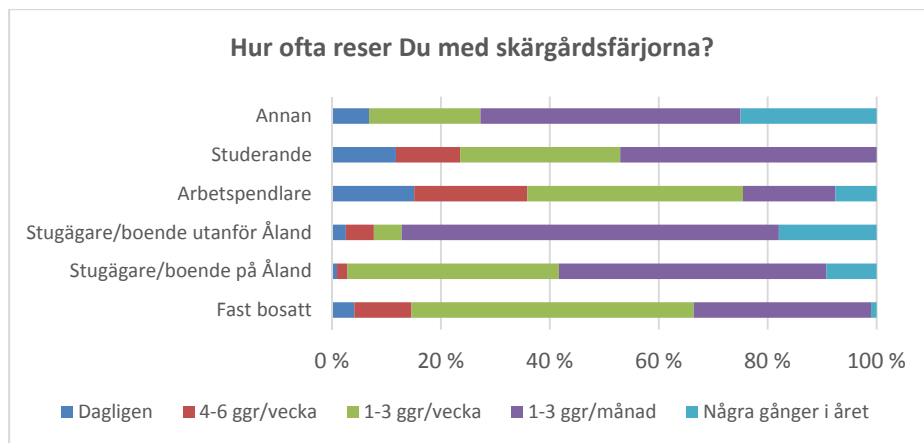


Bild 6. Användning av skärgårdsfärjorna enligt resenärsgрупп.

Av de fast bosatta reser en majoritet 1-3 gånger per vecka men många även endast 1-3 gånger i månaden. Detta stämmer rätt väl med att de fast bosatta uppgav i en tidigare fråga att de främst använder skärgårdsfärjorna för servicebesök. Flera av de fast bosatta som reser pga. arbete reser inte dagligen utan verkar ha ett behov att resa endast några gånger i veckan, vilket kan tyda på att man distansarbetar eller har ett till boende på fasta Åland eller i samband med arbetet.

Resebehovet kunde inte direkt kopplas till en viss säsong, 60% av alla resenärerna svarade att de har ett resebehov jämnt fördelat året runt och annars uppgav de flesta någon kombination av de olika säsongerna. Slår man ut de olika kombinationerna på svarsalternativen så är mellansäsongen den säsong som de flesta, ca 26 %, reser under av de olika säsongerna. Säsongerna definierades enligt nuvarande resandestatistik så att högsäsong är juni, juli och augusti. Mellansäsong är mars, april, maj, september och oktober medan lågsäsong är januari, februari, november och december. Även när man ser till resenärsgруппerna så svarade de flesta att behovet är året runt (bild 7).

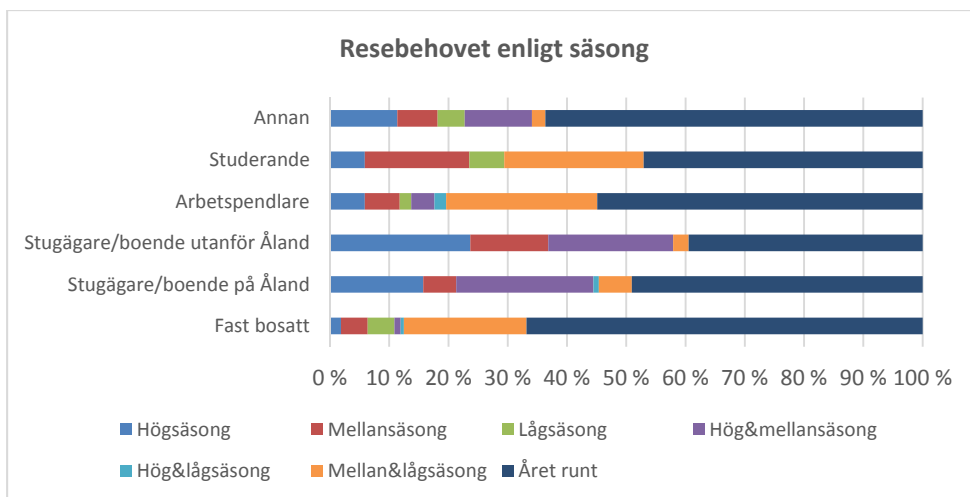


Bild 7. Resebehovet fördelat enligt resenärgrupp och säsong.

Endast i grupperna studerande och stugägare boende utanför Åland svarade färre än hälften att de reser mest året runt men det var ändå det svar som de flesta även i dessa grupper valde. Bland de fast bosatta, studerande och arbetspendlare svarade ca 30 % att de reser mest under mellan- och lågsäsong vilket är näst flest efter de som svarade året runt. Däremot uppav ca 40 % av stugägarna, både som bor på Åland och utanför, inte så oväntat att de reser mest under hög- och mellansäsong eller främst endast under högsäsong. Bland de fast bosatta var det endast ett fåtal som uppgav att de reser mest under högsäsong, utan om resandet kopplades till en viss säsong i denna grupp så var det främst låg- och mellansäsongerna.

För att få en bättre bild över resbehovet efterfrågades även vilken eller vilka dagar resenärerna främst reser med skärgårdsfärjorna. I enkäten kom det inte fram någon enskild dag som behovet skulle vara som störst, de flesta, 37 %, svarade att de reser alla dagar i veckan eller att det varierar. När alla svaren indelades i vardag eller helg så visar det att det är fler som reser under helgen, som inkluderade även fredag och måndag. Så som man ser i bild 8 så varierar resebehovet beroende på resenärgrupp.

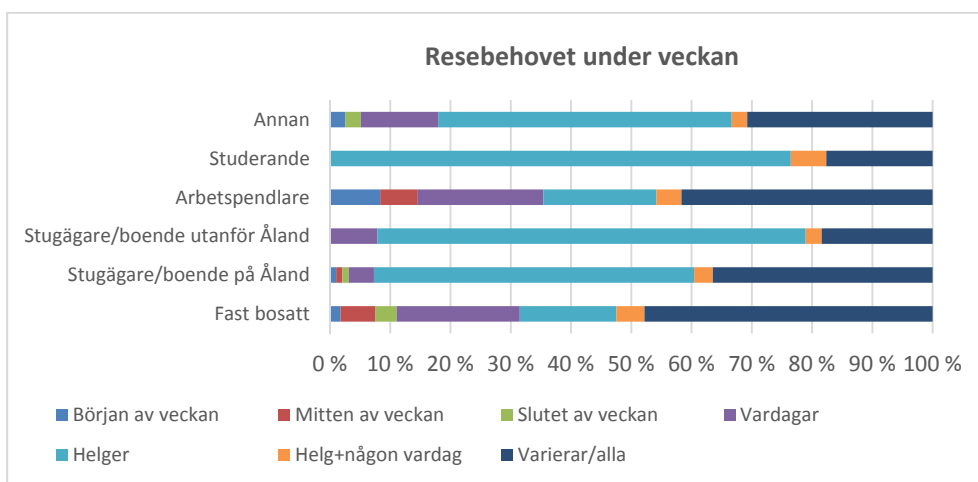


Bild 8. Resebehovet enligt veckodag och resenärgrupp.

De flesta fast bosatta, nästan 50 %, uppger att de reser alla dagar i veckan eller att behovet varierar så att det inte kan förknippas med någon viss dag. Av övriga svarsalternativ så kan man endast främst dela upp behovet i vardagar och helger som båda fick ungefär lika många svar. Denna fördelning av svaren kans ses även bland arbetspendlarna. Däremot kan man se att bland studerande så reser en klar majoritet under helgerna, vilket då bör påpekas att inkluderar även fredag och måndag. Helger är också i de övriga grupperna den period i veckan under vilken de flesta reser.

I fråga 9 efterfrågades vilken tid på dygnet som man oftast reser. Lite drygt hälften av alla svarade med olika kombinationer av svarsalternativen morgon, förmiddag, eftermiddag och kväll. Bland de fast bosatta var det dock en större del som svarade med en kombination av svarsalternativ eller att alla tider är lika viktiga. Dessa stod för sammanlagt 74 % av alla de fast bosattas svar. När alla kombinationerna fördelas över de olika tidpunkterna på dygnet ser man att resandet främst sker under morgonen och eftermiddag eller kväll då man ser till alla resenärer tillsammans (bild 9).

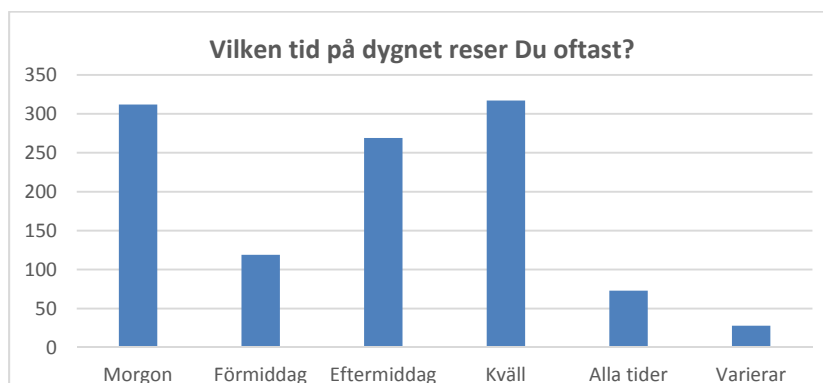


Bild 9. Resebehovet under dygnet.

Detta kan naturligtvis påverkas av hur tidtabellerna för de olika linjerna ser ut men kan också antas vara rätt naturligt då man reser i arbete och för studier. Skillnaderna mellan resenärgruppernas resebehov varierar en del (bild 10).

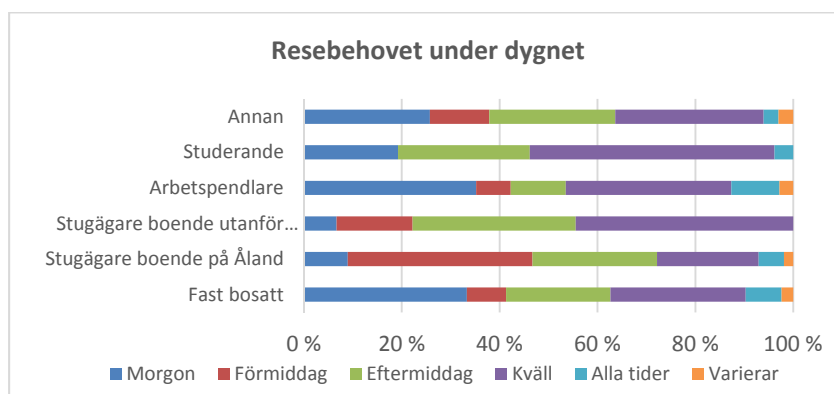


Bild 10. Resebehovet under dygnet enligt resenärgrupp.

Stugägare boende på Åland reser främst under förmiddag och eftermiddag eller kväll medan stugägare som bor utanför Åland reser främst under eftermiddagar och kvällar. Detta ter sig ganska naturligt då denna grupp dels troligen har ett längre resande bakom sig innan de reser med skärgårdsfärjorna dels uppgav sig resa mer i samband med helgerna vilket kan tyda på resor till stugan på fredag kväll och retur söndag eller måndag kväll. Även de studerande uppgav att de reste främst under eftermiddag eller kväll och även denna grupp hade tidigare uppgett att de reser främst under helgen. Bland grupperna arbetspendlare och de fast bosatta var det fler än i de övriga grupper, drygt 30 %, som uppgav att de reser endast eller även under morgonen.

Resenärerna tillfrågades även hur de tror att deras resande påverkas vid ett förändrat korttruttssystem, dvs. korttrutt. 16 % lämnade dock denna fråga obesvarad, många påpekade att det var svårt att ta ställning till frågan då man inte ännu vet hur det blir. En del kommenterade även att de inte förstod vad man menade med ett förändrat trafiksystem även om detta förklarats i introduktionen av enkäten. Av de som svarade, svarade över hälften att deras resande inte skulle påverkas av ett förändrat trafiksystem, 28 % att de skulle resa oftare och 21 % att de skulle resa mer sällan. Antagligen färgas svaren av att man inte har en klar bild av vad det nya trafiksystemet innebär. Skillnaderna var inte så stora mellan de olika resenärgrupperna, de fast bosatta var lite fler än i övriga grupper som svarade att de skulle resa oftare vid ett förändrat trafiksystem medan stugägarna boende på eller utanför Åland var de som skulle påverkas minst.

Ett förändrat trafiksystem kommer att inkludera hela kollektivtrafiken dvs. även busstrafiken och därför efterfrågades hur resenärerna uppskattar att deras kollektiva resande skulle påverkas om färjetrafiken och busstrafiken var mer anpassade till varandra. De flesta svarade att deras kollektiva resande inte skulle påverkas av en förändring och många tillade att det inte skulle påverkas då de inte använder kollektivtrafik annars heller. Man bör dock ta i beaktande att i enkäten svarade endast 7 % av resenärerna att de använder sig av kollektivtrafik nu. Trots det svarade ca 36 % av alla resenärer att de skulle resa oftare med kollektivtrafik om de olika delarna skulle vara med anpassade till varandra. Så som man kan se i bild 11 så är inte så överraskande de studerande den grupp där procentuellt sett flest uppger att de skulle använda sig av kollektivtrafiken oftare. De är också den grupp som redan använder sig mest av kollektivtrafik och är den grupp som använder sig minst av bil enligt tidigare svar i enkäten.

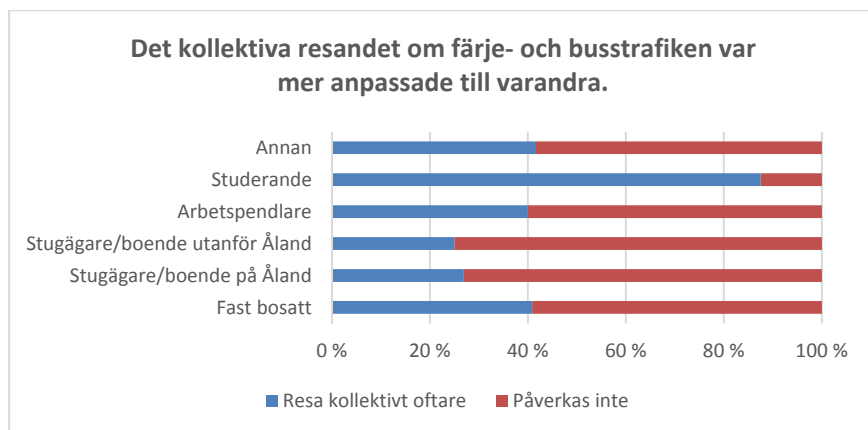


Bild 11. Det kollektiva resandet enligt resenärgrupp.

Däremot är stugägarna boende på och utanför Åland de vars resande minst skulle påverkas av detta, vilket stämmer väl med att de är den resenärgrupp som främst använder egen bil då de reser.

Vilken eller vilka turer i dagens tidtabell som är viktigast för resenärerna finns det många olika svar på, det finns inte någon eller några enskilda turer eller dagar då man ser ett samlat behov för de flesta resenärer. Istället kan man se rent generellt att svaren korrelerar med tidigare svaren angående vilken eller vilka veckodagar och vilken tid på dygnet man reser. Det vill säga, att behovet är främst i samband med helger och främst under morgonen och eftermiddag/kväll.

Resenärerna hade möjlighet att svara på vad de skulle göra för större enskild förändring i skärgårdstrafiken. Svaren varierade en del men det som de flesta tog upp var korttrutt och mer specificerat utbyggnad av vägnätet genom broar och vägbankar men även fler linfärjor. Dock påpekade en del att det är viktigt att inte bygga igen seglingsleder. Man vill se tätare turer, snabbare trafik och nya färjor men även att trafiken anpassas så att förbindelserna fungerar till Sverige och Finland. En del lyfte möjligheten att sätta in katamaraner, speciellt under sommaren, för persontrafik. Man efterlyser kontinuitet i turlistorna och att kollektivtrafiken fungerar till och från Mariehamn men även mellan hamnarna på öarna. Många påpekade att även om de är för korttrutt generellt så får det inte innebära längre totala resor, detta var något som kom fram flera gånger. Det finns också en oro för att korttrutt innebär mer bilkörande som påverkar miljön negativt samt försvårar resandet för de som är utan bil. Som en konsekvens av detta finns en oro för att det blir svårare för turister att ta sig fram och hitta. Mer konkreta förändringsförslag är att Hummelvik borde tas bort, att Långnäs ska vara ändhamn för hela skärgårdstrafiken, att Tvärgående bör gå till Långnäs, trafiken till Galtby ska fortsätta och att de som är bosatta på Sottunga inte vill köra över Föglö. Det är inte några större skillnader när man ser till resenärgrupperna, skillnaderna är mer linjespecifika, dvs. beroende på vilken eller vilka linjer resenärerna använder, även om de fast bosatta kommenterade och svarade mer på de öppna frågorna.

Det fanns även många åsikter om vad som är speciellt viktigt att beakta i ett nytt trafiksystem, även här beroende på vilken linje man reser med. Många av förslagen är de samma som i förändringsförslagen dvs. korttrutt och tätare och snabbare turer men även här lyftes att man måste också se över den totala restiden. Många påpekade att de tycker att det är speciellt viktigt att tänka på de fast bosatta och att man ska jobba för en levande skärgård. Andra saker är att det ska vara möjligt att resa över dagen och även under helgerna, dvs. bättre helgtrafik som möjliggör veckoslutsbesök samt att det ska finnas möjlighet att ta del i kvällsaktiviteter. Långsiktighet och smidighet i systemet var viktigt samt att man ser över helheten dvs. koordinerar all trafik. Flera hade även åsikter angående avgifterna, men dessa var delade. En del anser att alla avgifterna borde tas bort helt medan de flesta anser att avgifterna borde inkludera alla, alltså inte endast bilar utan även personresenärerna. Viktigt är också att beakta väntetiderna i hamnarna så att de inte är så långa samt att det finns tillräcklig kapacitet på färjorna.

Till slut kunde resenärer ta upp om de ansåg att någon viktig frågeställning inte fanns med i enkäten. Flera av de svar som kommit fram redan tidigare lyftes även här, framförallt korttrutt och dess eventuella effekter. Man efterfrågade även ett konkret förslag till ett förändrat trafiksystem som resenärerna skulle ha kunnat ta ställning till. Här ville man också lyfta bokningssystemets och avbokningarnas funktionalitet samt kostnaderna och prissättningen av skärgårdstrafiken. Även här nämndes vikten av kollektivtrafiken, framförallt på helgerna i anslutning till och från färjan.

Sammanfattning

Drygt hälften av resenärerna som svarade på enkäten var 51 år eller äldre och en majoritet av alla uppgav att de i första hand bilburna resenärer. Endast i gruppen studerande svarade fler att de var personresenärer eller använder kollektivtrafik än i övriga grupper. 60 % av alla som svarade är fast bosatta i skärgården och uppgav att de använder skärgårdstrafiken främst för servicebesök och arbete och i lite mindre grad för fritid och hobby, skola och annat.

De flesta som svarade på enkäten använder främst Norra eller Södra linjen men det fanns resenärer från alla linjer bland svaren. De flesta resenärerna reser med skärgårdsfärjorna 1-3 gånger i månaden eller 1-3 gånger i veckan. Främst arbetspendlarna uppgav att de reser 4 eller fler gånger i veckan medan stugägare som bor utanför Åland var den grupp där de flesta uppgav sig resa 1-3 gånger i månaden eller mer sällan.

Resebehovet är främst året runt, ingen speciell säsong var viktigare än de andra även om under mellansäsongen reser lite fler än under de övriga säsongerna om man ser till de olika svarscombinationerna och alla resenärer. Endast gruppen stugägare boende på eller utanför Åland reste mer än de övriga grupperna under mellan- och högsäsong. Det finns inte heller ett generellt resebehov under någon viss dag i veckan utan behovet kan närmast indelas i vardag och helg. Lite skillnader kan ses mellan resenärsgруппerna utgående från deras behov. Arbetspendlarna reser mer under vardagar medan stugägarna främst i samband med

helgen. De fast bosattas behov är ganska jämnt fördelat över hela veckan eller varierar. Någon enskild tid på dygnet då resebehovet är störst kom inte fram i enkäten utan de flesta svarade med en kombination av tider. Ser man till de olika svars kombinationerna så reser man främst under eftermiddag och kväll eller på morgonen. För de fast bosatta var behovet att resa ganska jämnt fördelat mellan morgon eller förmiddag och eftermiddag eller kväll medan lite skillnader i tiderna kunde återigen ses i en del av de andra resenärsgруппerna.

Ungefär hälften svarade att deras resande inte skulle påverkas av ett förändrat trafiksystem, men många påpekade att det är svårt att svara på frågan då man inte har något konkret förslag att ta ställning till. En del påpekade också att de har inget val, de måste resa även i fortsättningen hur det än blir. En tredjedel uppgav att de skulle resa oftare och lite färre att de skulle resa mer sällan. Enligt svaren i enkäten skulle det kollektiva resandet öka om färje- och busstrafiken skulle vara mer anpassade till varandra. Endast 7 % använder sig av kollektivtrafiken nu medan 36 % uppgav att de skulle resa med kollektivtrafiken oftare om en sådan anpassning skulle genomföras.

Det kom också fram en rad olika förändringsförslag i de öppna frågorna. Genomgående i alla frågorna lyftes korttrutt och dess för- och nackdelar, kollektivtrafiken, behovet av tätare och snabbare turer, samt att de fast bosatta i skärgården ska beaktas. De flesta är för ett korttrutt system med utbyggnad av broar, vägbankar och linfärjor, men många oroar sig också för den miljöpåverkan detta har i och med mer bilkörande. Också de praktiska konsekvenserna av detta system är något som flera tar upp dvs hur de utan bil ska kunna ta sig fram och hur kollektivtrafiken mellan hamnarna ska fungera samt att den totala restiden inte får bli längre. Man vill se tätare turer och snabbare och nyare färjor. Man vill att ett nytt system ska vara smidigt och också fungera med trafiken till Sverige och Finland. Det ska också vara möjligt att resa under helger och fler turer under helgerna efterfrågades. I övrigt anser man att boknings- och avgiftssystemen ska ses över och man vill ha ett konkret korttrutt förslag att ta ställning till. Många tog upp vikten av att jobba för en levande skärgård.

Källor

Insamlad statistik från skärgårdstrafiken åren 1995-2012, fil: Färjstatistik 1995- .xls.

Bearbetad statistik från skärgårdstrafiken, sammanställningar:

- Norra linjen, m/s Alfågeln Hummelvik-Kumlinge, år 2011
- Norra linjen, m/s Alfågeln Kumlinge-Brändö, år 2011
- Norra linjen, m/s Viggen, år 2011
- m/s Doppingen, år 2011
- m/s Ejdern, år 2011
- m/s Skarven, år 2011
- Södra linjen, m/s Gudingen, år 2011
- Södra linjen, m/s Skiftet, år 2011

Insamlad statistik per tur och dag från skärgårdstrafiken

- Norra linjen, år 2011
- Södra linjen, år 2011
- Föglö linjen, år 2011
- Tvärgående, år 2011
- Åva-Osnäs, år 2011

Ålands landskapsregerings meddelande nr 3/2010-2011, Strategi för den åländska skärgårdstrafikens trafiksystem "Korttrutt 2011", daterat 19.05.2011.

Kartunderlag från Trafikavdelningen vid Ålands landskapsregering

Skärgårdsfärjornas turlistor 1.1 -31.12. 2011 - Ålandstrafiken

Omvärld i förändring , Ab Stockholm lokaltrafik juni 2012

Program för ÖP 2025, Västerviks kommun, 2011

Framtidens boende; Livsstilen styr våra bostadsdrömmar, Johanna Laurent/Ingrid Hellgren 2010

Förening Tryggt skärgårdsboende rf: Case 3 Second Home

Intervjuer med företrädare för kommunerna

Vårdö
Kumlinge
Brändö
Sottunga
Föglö
Kökar

Intervjuer med

Transmar Ab
Samtrans
Posten Åland
Landskapsregeringen/Trafikavdelning/transportupphandling
Brändö Lax
Ålands Fiskförädling
M.A.T. fish
Sandösunds camping

Intervjuer med

Föreningen Skunk
Visit Åland

Ålands statistik och utredningsbyrå; diverse statistik

Ålands statistik och utredningsbyrå; Turiststatistik 2011

Ålands statistik och utredningsbyrå; särskild turiststatistik för skärgården

Statistiskårsbok för Åland 2011

Fakta om turismen på Åland; Ålands Landskapsregering, Näringsavdelningen