



KORTTRUTT FÖRSTUDIE 2012-2013 DELRAPPORT

ÅLR 2013/523

2013-10-17



DP05 Samhällskonsekvensbedömning



Innehåll

Sammanfattning.....	3
1. Inledning.....	7
1.1 Syfte.....	7
1.2 Metod.....	7
1.3 Avgränsningar.....	8
2. Mål för skärgårdens transportförsörjning.....	9
3. Nuläge.....	10
3.1 Skärgårdens transporter.....	10
Restider och passagerare.....	11
Färjetrafiken och livet i skärgården.....	14
3.2. Att bo och verka i skärgården.....	16
3.3 Sysselsättning i skärgården.....	20
4. Ruttalternativ.....	25
4.1. Alternativ 1 (KR1) – Kortrutt mellan Föglö och fasta Åland och tre hamnar på Föglö.....	25
4.2. Alternativ 2 (KR2) – Kortrutt Föglö och fasta Åland och två hamnar på Föglö.....	26
4.3. Alternativ 3 (KR3) Tunnel och två hamnar på Föglö (norra och östra Föglö).....	27
4.4. Alternativ 4 (KR4) Tunnel och en hamn på Föglö.....	28
4.5. Alternativ (KRB och KRC)- Kortrutt Hummelvik-Snäckö eller Hummelvik-Nordvästra Seglinge.....	29
4.6. Alternativ D (KRD) - Tunnel och två hamnar på Föglö samt bro Seglinge-Snäckö.....	30
5. Utgångspunkter för konsekvensbeskrivning.....	32
5.1 Restider.....	32
5.2. Prognoser.....	33
5.3 Indikatorer.....	35
6. Konsekvensbeskrivning.....	38
6.1 Konsekvenser på mobilitet och transporter.....	38
1. Restid.....	38
2. Förutsägbarhet kort sikt.....	43
3. Förutsägbarhet lång sikt.....	47
4. Att resa utan bil.....	48
6.2 Konsekvenser för näringsliv och service.....	50

6.3 Konsekvenser på levnadsvillkor.....	51
6. Pendlingsmöjligheter.....	52
7. Möjlighet till service- och tjänsteresor till Mariehamn	53
8. Samverkan inom skärgården	55
9. Samverkan inom kommunerna	56
10. Befolkningsutveckling.....	57
7. Samlad bedömning.....	59
8. Rekommendationer och åtgärdsförslag.....	62
Bokningssystem.....	62
Tidtabell.....	62
Kollektivtrafik	63
Trafiksäkerhet.....	63
Kompletterande insatser.....	63
Referenser	64
Bilaga 1 Intervjusammanställning	65
Bilaga 2 Sammanfattning av temadiskussioner	65
Tillägg till samhällskonsekvensbeskrivningen	66
Tillkommande alternativ KR1.6:	67
Tillkommande alternativ KRB.1:	68
Konsekvenser för 10 indikatorer	68
Samlad bedömning.....	72

Sammanfattning

Att bo och verka i den åländska skärgården innebär såväl kvaliteter som utmaningar, något som påverkar både livsvillkoren och ekonomin. Livet är speciellt och för att försörja sig behöver man ta till vara de möjligheter som bjuds. Det har bidragit till uppkomsten av ett småskaligt näringsliv baserat på skärgårdens förutsättningar. Ändå koncentreras näringslivet och den ekonomiska aktiviteten alltmer till fasta Åland och Mariehamn med resultatet att befolkningen i skärgården minskat under lång tid. Utmaningen är lik den som de flesta andra glesbygdsregioner står inför, det vill säga sjunkande befolkningssiffror på grund av bristande återväxt. Detta i sin tur innebär försämrat underlag för både kommunal och kommersiell service.

Vad som skiljer en skärgård från annan glesbygd är att livet i en mycket större utsträckning

styr av tillgängliga kommunikationsmöjligheter, det vill säga färjeförbindelser. Sedan början av 1990-talet har kostnaden för färjetrafiken i skärgården ökat från ungefär 20 procent till 70 procent av landskapsregeringens trafikbudget. De stigande kostnaderna har inneburit neddragningar i servicenivån, och för att åtgärda detta planeras nu för ett nytt trafiksystem i skärgården. Den pågående förstudien utvärderar om nulägetes färjelinjer ska förändras till ett korttruttssystem. Korttrutt innebär ett trafiksystem som på sikt medför kortare färjepass, färre anlösningshamnar och lägre driftsutgifter.

Landskapsregeringens målsättning med Korttruttssystemet är att skapa en trygg, förutsägbar trafik som beaktar de bofastas, näringslivets och fritidsboendes behov samtidigt som kostnaderna för skärgårdens transportförsörjning ska minska. Landskapsregeringen har tillsatt en förstudie inför beslutet om genomförande. Samhällskonsekvensbeskrivningen som redovisas i denna rapport utgör en del av förstudien och är ett av beslutsunderlagen.

Syftet med samhällskonsekvensbeskrivningen är att beskriva och analysera konsekvenser för samhället av Korttruttssystemet. Samhället utgörs av olika grupper av människor som berörs av färjetrafiken i den åländska skärgården. I delprojektet har det inte ingått att göra bedömningar av miljöeffekter eller effekter på driftsutgifter och investeringar. Det görs i andra delar av förstudien.

Sammanlagt ingår sex förslag till Korttruttssystem i samhällskonsekvensbeskrivningen; fyra av dem har förts fram av landskapsregeringen med utgångspunkt i Meddelande nr 3/2010-2011 (Korttruttsmeddelandet) och två har föreslagits av allmänheten vid avgränsningssammanträden för miljökonsekvensbeskrivningen som genomfördes i juni 2013. Korttruttalternativen har bedömts mot ett Nollalternativ som definierats som 2011 års ruttsystem och servicenivå, gällande ett framtida resande.

Korttruttalternativen är:

- KR1 – Korttrutt Föglö-fasta Åland och tre hamnar på Föglö
- KR2 – Korttrutt Föglö-fasta Åland och två hamnar på Föglö
- KR3 – Tunnel och två hamnar på Föglö
- KR4 – Tunnel och en hamn på Föglö
- KRB och KRC – Korttrutt Hummelvik-Snäckö eller Korttrutt Hummelvik-Nordvästra Seglinge
- KRD – Tunnel och två hamnar på Föglö samt bro Snäckö-Seglinge

Metoden för samhällskonsekvensbeskrivningen baseras på en kombination av transport- och tillgänglighetsanalyser samt sociala konsekvensbedömningar. Genom en intervjustudie som omfattat privatpersoner, anställda inom kommunerna och företagare identifierades ett antal indikatorer om vad som är viktigt för livet i skärgården och färjeförbindelserna.

Sammanlagt ingår 10 indikatorer i bedömningen:

1. Restid
2. Förutsägbarhet kort sikt (förutsägbarhet som gäller individens resa)
3. Förutsägbarhet lång sikt (servicenivåns känslighet för omvärldsförändringar)
4. Att resa utan bil
5. Näringslivsutveckling
6. Pendlingsmöjligheter arbete och skola
7. Möjlighet till service- och tjänsteresor
8. Samverkan inom skärgården
9. Samverkan inom kommunen
10. Befolkningsutveckling

Konsekvensbedömningen av dessa indikatorer gav resultatet att bland de positiva effekterna ingår kortare restider och förbättrad förutsägbarhet på lång sikt. Den förbättrade förutsägbarheten på lång sikt innebär att servicenivåns känslighet minskar för omvärldsförändringar. Andra positiva effekter är bättre möjlighet till samverkan både inom och mellan kommunerna, ökad inflyttning till Vårdö och Föglö samt förbättrade möjligheter för näringslivet. Dock innebär korttruttsförslaget negativa effekter som ökade väntetider och fler byten. Det gör att förutsägbarheten på kort sikt minskar, det vill säga säkerheten för resenären att komma fram i rätt tid. Kraven på kollektivtrafiken, ett fungerande bokningssystem och en genomarbetad tidtabell ökar också med ett korttruttsystem.

Alternativ KR1 har jämförts mot Nollalternativet varefter övriga fem Korttruttsystem har bedömts i förhållande till KR1. Tre av alternativen innebär förbättringar jämfört med KR1 då de omfattar fler fasta förbindelser. Alternativen med tunnel mellan Föglö och fasta Åland (KR3, KR4 och KR5) innebär större restidsvinster och att den negativa effekten på väntetider och resans förutsägbarhet (förutsägbarhet på kort sikt) reduceras i den södra delen av systemet. Alternativen KR2 och KR4 förlänger dock restiderna för Sottungas del. Med grund i ovanstående bedömning är ett korttruttsystem med tunnlar och broar (KR3 och KR5) att föredra framför Nollalternativet. Det är dock osäkert om de ökade kostnaderna för investeringar i tunnel och broar är försvarbart ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Nyttorna med restidsvinster och den ökade förutsägbarhet som tunnelalternativen ger, omfattar relativt små transportflöden, vilket gör att kostnaderna sannolikt överstiger nyttoökningen.

Slutsatsen är istället att KR1 är att föredra som det bästa alternativet. De försämringar som alternativet innebär vad gäller väntetid och förutsägbarhet på kort sikt bedöms kunna överbryggas och detta sannolikt till en lägre kostnad än med tunnel genom välplanerade insatser i transportsystemet. De åtgärder och rekommendationer i transportsystemet som arbetats fram omfattar kortfattat:

- Att alla färjor går att boka
- Ett bokningssystem där hela resan kan bokas kombinerat med realtidsinformation
- Kollektivtrafik som är integrerad med färjetrafiken
- En tidtabell som ger tillräckligt med tid att ta sig till anslutande färja



Korttruttssystemet ger möjligheter till bättre samverkan mellan skärgårdskommunerna och bättre möjligheter för företagare. Om möjligheterna förverkligas beror på hur invånarna, kommunerna och näringslivet reagerar på dem. För att det ska en utveckling i positiv riktning föreslås kompletterande åtgärder som omfattar:

- Insatser för att främja till ökat samarbete mellan skärgårdens kommuner
- Satsning på utökad rådgivning för företagare i skärgården.

1. Inledning

Ålands landskapsregering har med utgångspunkt i Meddelande nr 3/2010-2011 (Korttruttsmeddelandet), beslutat att gå vidare och låta utreda förutsättningarna för ett förändrat trafiksystem i den åländska skärgården. Utredningen av förutsättningarna bedrivs som en förstudie där det ingår flera parallella delutredningar om tekniska förhållanden samt ekonomiska och miljömässiga konsekvenser. Samhällskonsekvensbeskrivningen är en av delutredningarna och utgör tillsammans med de andra delutredningarna beslutsunderlag för genomförande av ett korttruttssystem.

1.1 Syfte

Syftet med Delprojekt 05 Samhällskonsekvensbeskrivning är att beskriva och analysera konsekvenser för samhället av korttruttsprojektet. Samhället utgörs av olika grupper av människor som berörs av färjetrafiken i den åländska skärgården. Till exempel fast boende, sommargäster, turister och näringsidkare. I delprojektet ingår det inte att göra bedömningar av miljöeffekter eller effekter på driftsutgifter och investeringar. Det görs i andra delar av förstudien.

1.2 Metod

Metoden för samhällskonsekvensbeskrivningen baseras på en kombination av transport- och tillgänglighetsanalyser samt sociala konsekvensbedömningar. Underlag till analyserna och bedömningarna baseras på Korttruttsmeddelandet, landskapsregeringens beskrivning av alternativen samt beräkningar av restider och trafikdata som tagits fram av landskapsregeringen. För att illustrera nuläget har data om bland annat befolkning och sysselsättning hämtats in från ÅSUB och Statistikcentralen. Det ingår även underlag från Delprojekt 01 (Statistisk analys av trafikflöden i dagens skärgårdstrafik, landskapet Åland), senare kallad DP01. För att beskriva Nuläget och Korttruttssystemet har en rad kartillustrationer tagits fram. Dessutom har en intervjustudie genomförts som omfattat nära 20 intervjuer med privatpersoner, anställda inom kommunerna och företagare. Utöver detta har temadiskussioner förts vid avgränsningssammanträdena för korttruttsprojektets miljökonsekvensbedömning. Dessa genomfördes i juni 2013 i de åländska skärgårdskommunerna samt i Lemland och Sund. Syftet med intervjuerna och temadiskussionerna har varit att i kontakt med företag och boende diskutera bland annat skärgårdens transportbehov, men även att ge tillfälle för dem som bor och verkar i skärgården att lyfta fram de möjligheter och risker de ser med Korttruttssystemet.

De personer som deltagit i intervjuer och gruppdiskussioner citeras anonymt. I rapportbilagorna finns det sammanlagda resultatet från intervjustudien. I rapporttexten redovisas ett urval av resonemangen anonymt. Det är vedertaget att i sociala studier ge anonymitet åt dem som deltar eftersom det ger mer konkreta och direkta svar även när det handlar om svåra teman. Ett annat skäl är att de intervjuade ibland inte vill redogöra för

sina personliga åsikter om de nämns med namn.

Olika förslag på Korttrutt (fyra alternativ som tagits fram av landskapsregeringen och två förslag som förts fram av allmänheten vid avgränsningssammanträdena) jämförs på systemnivå med ett Nollalternativ som representeras av 2011 års ruttsystem. Servicenivån är samma som 2011 samtidigt som resandet gäller ett framtida år: 2026. De direkta effekterna av korttruttssystemet handlar om förändrad restid och nya kombinationer av resande. Indirekta effekter uppkommer på grund av att förutsättningarna för att genomföra resor och varutransporter ändras. Dessa kan i sin tur påverka förutsättningarna för näringsverksamhet eller människors möjligheter att organisera sitt dagliga liv. För att beskriva konsekvenserna har det i arbetet även ingått att ta fram indikatorer mot vilken skillnaden mellan Nollalternativet och Korttruttalternativen har bedömts. Konsekvenserna betraktas först kommunvis och därefter görs en samlad bedömning.

Sammanlagt ingår 10 indikatorer i bedömningen:

1. Restid
2. Förutsägbarhet kort sikt (förutsägbarhet som gäller individens resa)
3. Förutsägbarhet lång sikt (servicenivåns känslighet för omvärldsförändringar)
4. Att resa utan bil
5. Näringslivsutveckling
6. Pendlingsmöjligheter arbete och skola
7. Möjlighet till service- och tjänsteresor
8. Samverkan inom skärgården
9. Samverkan inom kommunen
10. Befolkningsutveckling

1.3 Avgränsningar

Samhällskonsekvensbeskrivningen inkluderar inte effekter på landskapsregeringens utgifter som till exempel investeringar i nya färjor, infrastruktur eller driftskostnader för korttruttssystemet. Dessa konsekvenser hanteras i andra delar av Förstudien av Korttruttssystemet, se till exempel delprojekten DP02 tonnage, DP03 finansiering och DP07-DP15 geografiska delprojekt, ekonomi, teknik och miljö. I delprojekt 4, DP04; genomförs en miljökonsekvensbedömning.

Samhällskonsekvensbeskrivningen hålls på systemnivå. När lokala effekter beaktas bedöms de huvudsakligen på kommunnivå. Delprojektet gäller alltså förändringarna i trafiksystemet i den åländska skärgården, det vill säga det geografiska område som idag berörs av landskapsregeringens sjötrafik. Det innebär att effekter som berör ett större geografiskt område endast behandlas översiktligt.

Åtgärder som inte finns beskrivna i Korttruttmeddelandet ingår inte i alternativbeskrivningarna, till exempel hur kollektivtrafiken ordnas. Konsekvenserna på kollektivtrafik kan därför inte bedömas. Istället handlar bedömningen i detta fall om hur förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik påverkas av Korttruttssystemet.

2. Mål för skärgårdens transportförsörjning

Landskapsregeringens övergripande strategi är att skärgården ska vara ett modernt, livskraftigt och en närande del av Åland. Skärgårdens utveckling är viktig för hela det åländska samhället och färjesystemet ses som en förutsättning för verksamheten i skärgården. Landskapsregeringen har initierat en omstrukturering av skärgårdstrafiken. I Meddelande nr 3/2010-2011 (Kortruttsmeddelandet) anger Ålands landskapsregering att målsättningen är att skapa en trygg förutsägbar trafik som beaktar de bofastas, näringslivets och fritidsboendes behov. Trafiken bedrivs ur ett hållbarhetsperspektiv och beaktar ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter.

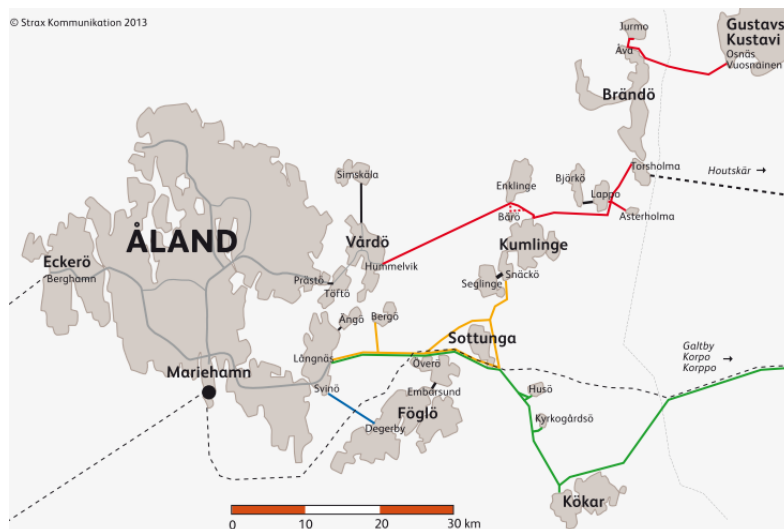
En annan målsättning är att kostnaderna för skärgårdens transportförsörjning ska minska med Kortrutt. Utgifterna för den nuvarande skärgårdstrafiken är betydande och över tid har de stigit snabbt. År 2011 var kostnaden cirka 17 miljoner euro och andelen utgjorde cirka 70 procent av Landskapsregeringens trafikbudget. För drygt 20 år sedan var skärgårdstrafikens andel bara omkring 20 procent av trafikbudgeten (ÅSUB 2009). Idag utgör kostnaderna för bränsle ungefär 30 procent, de för personal cirka 50 och övriga utgifter cirka 20 procent av driftsutgifterna. Kortare färjerutter är ett sätt att dämpa kostnadsutvecklingen samtidigt som servicenivån kan bibehållas. I Kortruttsmeddelandet skriver landskapsregeringen att: Kortrutt innebär ett förändrat trafiksystem som på sikt medför kortare färjepass, färre anöringshamnar och lägre driftsutgifter. Kortrutt innebär att färjeförbindelsen tar maximalt en timme.

3. Nuläge

I detta kapitel ges en beskrivning av nuläget vad gäller färjetrafiken och livsvillkoren i den åländska skärgården. Beskrivningen baseras på dataunderlag från olika källor och den intervjustudie som genomförts inom ramen för delprojektet.

3.1 Skärgårdens transporter

Skärgårdstrafiken utgörs av ett linjenät med vägfärjor som länkar ihop den åländska skärgården med fasta Åland och Åbolands skärgård. Kartan nedan ger en översikt av de färjerutter som ingår i dagens trafiksystem.



Figur 3.1 – Nuläge, röd=norra linjen, gul=tvärgående linjen, grön=södra linjen, blå=Föglölinjen och svart=linfärja

Landskapsregeringens sjötrafik enligt fastställd turlista är:

- Norra linjen: Vårdö-Enklinge-Kumlinge-Lappo-Torsholma samt Åva-Osnäs
- Tvärgående linjen: Långnäs-Bergö-Överö-Sottunga-Snäckö
- Södra linjen: Långnäs-Överö-Sottunga-Husö-Kyrkogårdsö-Kökar-Galtby
- Föglölinjen: Svinö-Degerby

Utöver tidtabellagda linjer ingår ett antal linfärjor i det ruttsystem som nu ses över:

- Töftö-Prästö
- Lappo-Björkö
- Snäckö-Seglinge
- Embarsund-Överö

På de tidtabellagda linjerna varierar servicenivån, det vill säga genomsnittligt antal avgångar per dygn, med mellan 3 och 23 avgångar, se tabell nedan. Linfärjorna trafikerar vid behov



och håller en högre servicenivå.

Tabell 3.1 Servicenivå efter rutt 2011 Källa: Landskapsregeringen

		2011
Rutt		Avgångar per riktning och dygn
Norra linjen	Hummelvik-Torsholma eller retur	5,9
	Åva-Osnäs eller retur	8,8
Tvärgående	Långnäs-Föglö-Kumlinge eller retur	3,5*
Södra linjen	Långnäs-Kökar eller retur	7,0
	Kökar-Galtby eller retur	2,6
Föglölinjen	Svinö-Degerby eller retur	23,6

*Not: Rutten Kumlinge-Vårdö (0,27 år 2011) är inte med ovan

Samhällskonsekvensbeskrivningen utgår från 2011 års servicenivå. Sedan 2011 har dock landskapsregeringen tvingats göra neddragningar på grund av ökade driftkostnader och en minskning av landskapsregeringens intäkter. Den nya vilotidslagstiftningen har dessutom medfört att Södra linjen fått delas upp på två färjor. De som ska vidare från Kökar mot Galtby (alternativt från Kökar mot Långnäs) måste numera byta färja i Kökar.¹

Restider och passagerare

Körtiderna med färja har beräknats utifrån antagande om en genomsnittlig hastighet på 11 knop² (motsvarar cirka 20,3 km/h). Beräkningarna baseras på landskapsregeringens underlag och de redovisas i tabellen nedan.

Tabell 3.2 Beräknade kör- och restider på norra linjen. Källa: Landskapsregeringen

	Körtid färja minuter	Tillkommande restid* minuter	Summa restid timmar: minuter
Hummelvik-Enklinge	67	10	1:17
Enklinge-Kumlinge	13	5	1:35
Kumlinge-Lappo	48	5	2:28
Lappo-Torsholma	16	0	2:44
Torsholma-Åva	-	40	3:24
Åva-Osnäs	38	-	4:02

*Not: väntetid 10 minuter, uppehållstid 5 minuter och 40 minuter tidtabellstid Torsholma-Åva

Färjornas körtid är drygt tre timmar från Hummelvik till Osnäs, men för resenären tar det

¹Samhällskonsekvensbeskrivningen utgår emellertid från 2011 års servicenivå då rutten Långnäs-Galtby trafikerades utan byte i Kökar. Detta gäller både Nollalternativet och Kortruttsystemet.

²I nuläget kör färjorna ca 12 knop. I beräkningarna har det dock antagits att de har hastigheten 11 knop.

**DP05 Samhällskonsekvensbeskrivning****RAPPORT** 2013-10-17 rev feb-14

cirka 4 timmar att tillryggelägga sträckan. Detta på grund av att det tillkommer väntetid, uppehållstid vid mellanliggande hamnar och en färd på cirka 34 kilometer med bil över Brändö från färjeläget i Torsholma till färjeläget i Åva. Den tillkommande tiden för resan genom Brändö har satts till 40 minuter i och med att det idag är cirka 40 minuter mellan ankomst i Torsholma och avgång i Åva.

Tabell 3.3 Beräknade kör- och restider på södra linjen Källa: Landskapsregeringen

	Körtid färja minuter	Tillkommande restid* minuter	Summa restid timmar: minuter
Långnäs-Överö	41	10	0:51
Överö-Sottunga	32	5	1:28
Sottunga-Kökar	71	5	2:44
Kökar-Galtby	150	0	5:14

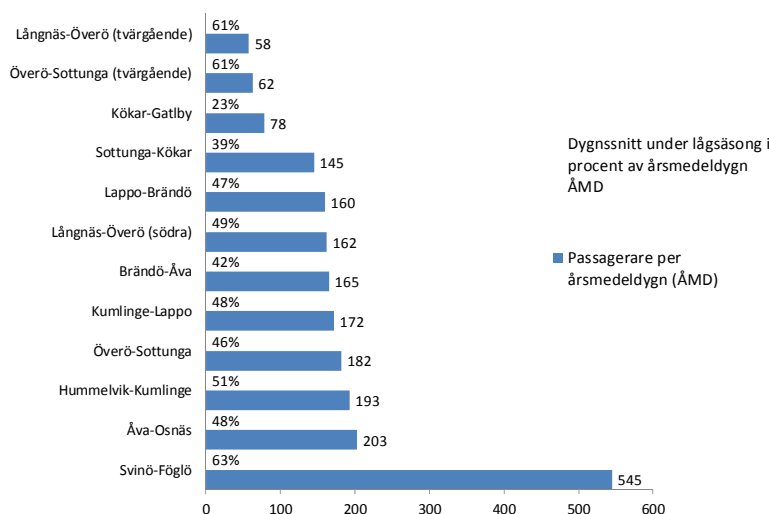
*Not: väntetid 10 minuter och uppehållstid 5 minuter

På de turer på södra linjen där färjan inte gör något stopp vid Husö eller Kyrkogårdsö är restiden för hela sträckan Långnäs-Galtby drygt 5 timmar. Vid stopp i Husö eller Kyrkogårdsö tillkommer cirka en kvart mellan Sottunga och Kökar. Föglölinjens körtid är cirka 25 minuter medan linfärjorna tar cirka 5 minuter.

Tabell 3.4 Passagerare och fordon per linje 2011, Källa: DP01

Linje	Passagerare	Andel	Fordon	Andel	Passagerare per fordon
Norra linjen	105 782	21%	44 115	19%	2,4
Åva-Osnäs	83 256	17%	27 968	12%	3,0
Tvärgående linjen	21 669	4%	11 338	5%	1,9
Södra linjen	86 334	17%	35 032	15%	2,5
Föglölinjen	199 455	40%	109 434	48%	1,8
Summa	496 496	100%	227 887	100%	2,2

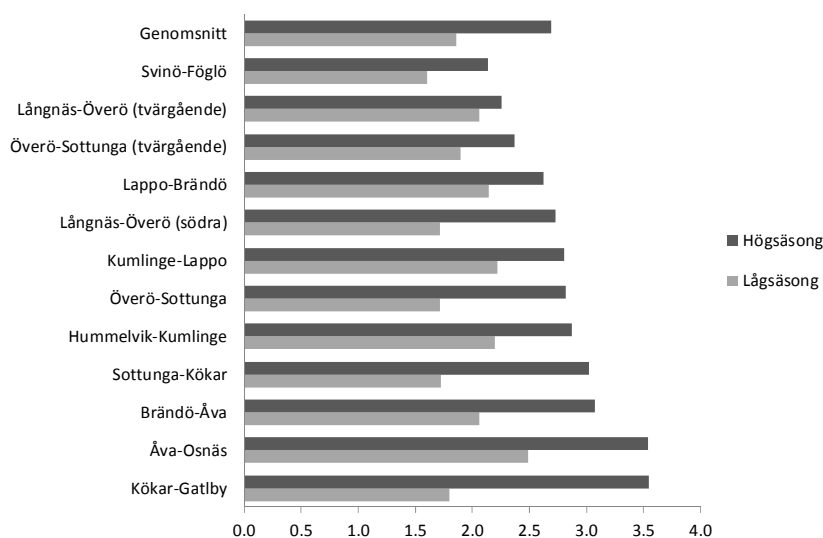
Sett över helåret 2011 hade Föglölinjen det största flödet av resenärer och fordon. Därefter kommer den norra linjen som hade ungefär hälften så många passagerare respektive fordon. Den tvärgående linjen är minst och transporterade cirka 5 procent av flödena. Figuren nedan visar linjernas delsträckor sorterade efter det genomsnittliga antalet resenärer per dygn. Enligt den här uppdelningen dominerar fortfarande Föglölinjen. Det går att se att delsträckorna på den norra linjen har något fler passagerare än delsträckorna på den södra. Kökar-Galtby har ett betydligt lägre dygnsresande samtidigt som Kökar-Galtby är större än delsträckorna på den tvärgående linjen.



Figur 3.2 Passagerflöden delsträcka mellan hamnar, 2011. Källa: flödeskarta DP01

Resandet uppvisar stora säsongsvariationer (Effector 2013). Procenttalen i figur 3.2 anger lågsäsongens dygnsgenomsnitt som andel av helårets. De delsträckor som har ett litet resande under lågsäsong är i synnerhet Kökar-Gatlby, men även Sottunga-Kökar.

Antalet resenärer per fordon var högst på Åva-Osnäs-linjen under 2011. Sett över delsträckorna framkommer att beläggningen stiger under högsäsong och att Kökar-Gatlby samt Åva-Osnäs har en högre beläggning per fordon än övriga rutter. Skillnaden mellan säsong är mindre på den tvärgående linjen och på Föglölinjen än på övriga linjer, vilket antyder att förbindelserna främst är viktiga för boende och näringsliv.



Figur 3.3 Passagerare per fordon och delsträcka mellan hamnar (sorterat efter högsäsong), år 2011 Källa: DP01

Färjetrafiken och livet i skärgården

Informationen som framkommit i intervjuerna tyder på att skärgården i mycket är uppdelad i en norra och en södra del. Den norra delen karaktäriseras av den norra linjen, det vill säga Vårdö kommun, norra Kumlinge och Enklinge i Kumlinge kommun och Brändö kommun med Lappo. Bor man här är det i stort sett bara den norra linjen, samt linjen Åva-Osnäs, som man använder sig av.

"Inom skärgården är sträckan Torsholma- Hummelvik den viktigaste för oss, och samma om vi ska till fasta Åland. Till Finland åker vi alltid Åva – Osnäs." (Intervju Brändö)

Bor man i södra Kumlinge kommun och ska till Mariehamn kan dock den tvärgående linjen till Långnäs föredras, inte minst eftersom det innebär en kortare bilfärd på fasta Åland (avståndet Långnäs-Mariehamn är cirka 29 kilometer medan det är cirka 44 kilometer Hummelvik-Mariehamn). Den södra delen av skärgården utgörs likaledes av den södra linjen, det vill säga Föglö kommun, Sottunga kommun och Kökars kommun. Varför skärgården är uppdelad på det här viset är troligen en produkt av att skärgården rent geografiskt är uppdelad på det viset. Att det är omständigt och tidskrävande att resa mellan norra och södra skärgården förstärker emellertid uppdelningen.

"Som jag sa är det helt hopplöst att ta sig från norra till södra, det är under all kritik, det blir som att det blir en gräns där. Det är i princip omöjligt om du inte har egen båt eller tre dagar på dig." (Intervju Brändö)

För Brändö och Kökars kommun är anslutningen österut mot det finska fastlandet av betydelse. Från Finland kommer många av turisterna, där bor släkt och vänner och i Åbo finns storstadens puls och utbud. Vardagsvis är dock fasta Åland ändå den enskilt viktigaste riktningen för skärgårdskommunerna, det är där de flesta ärenden uträttas, exempelvis sjukvård, tandläkare, bilbesiktning, större inköp etcetera. Inte minst är det viktigt att det finns ett utbud av svenskspråkig service. För Vårdö kommun, Föglö kommun och Kumlinge kommun är anslutningen mot fasta Åland av störst betydelse.

Transportmöjligheter inom och mellan skärgårdskommunerna är också viktiga. Grovt sett utgör Föglö, Sottunga, Kökar respektive Kumlinge och Brändö kluster där mellankommunala samarbeten av olika slag är möjliga. För gemenskapen, samhörigheten och en god boendemiljö är det också viktigt med sociala kontakter och utbyten inom och mellan kommunerna. Nuvarande transportsystem upplevs dock begränsa möjligheterna till detta:

"De som nu har vajerfärja mellan Snäckö och Seglinge har mycket bättre möjligheter att delta på det som pågår i Kumlinge, barn deltar mer i aktiviteter och folk träffas mer spontant. Skoleleverna på Enklinge får problem när det är stränga vintrar, de blir sena för färjorna klarar inte isen så bra." (intervju Kumlinge)

"Mellan Brändö och Kumlinge som ändå är grannkommuner försöker vi ha samarbete med det mesta och nu är det väldigt få turer emellan. Det har hänt att vi har haft kommunala möten på färjan för det har inte funnits någon tid att träffas." (Intervju Brändö)

Färjeförbindelserna är alltså av stor betydelse för livet i skärgården. Eftersom inga landförbindelser finns är större delen av alla transporter, privata såväl som kommersiella, i stor utsträckning hänvisade till färjetrafiken. I skärgården lever man efter hur de där färjorna går, som en av intervjupersonerna uttrycker det.

Det är inte bara riktningar och turtäthet som är viktigt när man pratar om transporterna i skärgården. Det är också viktigt att systemet är användarvänligt, något som väcker viss irritation i nuläget. Användarvänligheten upplevs av många som låg. Det är svårt att förstå turlistan, bland annat eftersom många turer omfattas av undantag, exempelvis varierande avgångstider och att turer bara går vissa dagar. Vidare upplevs den tryckta tidtabellen som svår att läsa och tyda då typsnittet är litet. Inte minst påverkar det äldre som ser dåligt, en grupp som inte heller är lika vana internetanvändare och därför mer beroende av den. För en van resenär, som känner till turlistan, är det förmodligen inte ett större problem. För en ovan resenär i skärgården kan det däremot vara svårt att planera sin resa. En annan aspekt som påverkar användarvänligheten negativt är bokningssystemet. En tur kan vara fullbokad sedan lång tid, men vid avgång kan den vara nästan tom eftersom många avbokat i sista stund. Det innebär ett ineffektivt, både ekonomiskt och socialt, utnyttjande av transportsystemet då resor som hade kunnat genomföras inte blir av. Något som upprepades i intervjuerna är problemet att Föglölinjen inte går att boka. Risken att inte komma till den förutsedda färjan kan göra att Kumlinge- eller Sottungabor kanske undviker att resa. Klart är dock att detta upplevs som orättvist.

"För oss, om vi i dagens trafik vill boka – så vill man veta om man kommer dit! Man åker inte till Mariehamn om man inte är säker på att man får plats när man kommer till färjan." (Intervju Kumlinge)

Beroende på var i skärgården man befinner sig skiljer sig åsikterna om vilka behov och vilken riktning som är viktigast för skärgården. Mariehamn är den genomgående viktigaste

riktningen, men i synnerhet för Kökar och Brändö är de östliga förbindelserna också mycket viktiga. Resultatet av intervjustudien tyder vidare på en schism mellan norra och södra skärgården. I den södra skärgården finns det tankar om att Hummelvik är överflödigt som hamn och att trafiken istället borde gå över Föglö. I den norra delen av skärgården vill man däremot åka in till fasta Åland via Hummelvik och man misstänkliggör politikerna att de prioriterar den södra skärgården. Givetvis gäller det inte alla, exempelvis anser de som lever på turism att det är viktigt för turister att kunna åka som en cirkel genom skärgården. Det är naturligt att varje kommun ser till sina behov, men samtidigt delar det upp skärgården ytterligare, och det saknas en gemensam strategi för att klara utmaningarna det innebär att bo och verka i skärgården.

”För att skärgården ska hållas livskraftig så måste vi alla samarbeta och jobba tillsammans. Nu kan pratet gå att ni på norra linjen, ni klagar fast ni har så många färjor, vi på södra linjen får nog ingenting, eller tvärt om. Det är konflikter inom skärgården och det är inte bra för vi borde alla vara enade och jobba för samma sak. Det hade varit bra om det inte var uppdelat i södra och norra utan var som en hel skärgård.” (Intervju Brändö)

3.2. Att bo och verka i skärgården

I tabell 3.5 nedan presenteras statistik om befolkningen i de sex skärgårdskommunerna samt Mariehamn och Åland som helhet. Befolkningen har utvecklats negativt i fem av sex skärgårdskommuner mellan 2000 och 2012. Undantaget är Vårdö kommun där en svag positiv utveckling kan utläsas.

Tabell 3.5 Befolkning efter kommun samt köns- och åldersfördelning, Källa: ÅSUB

Kommun	Bofasta 2012	Förändring jmf 2000	Åldersfördelning 2012			Könsfördelning	
			0-17 år	18-64 år	65 år-w	Män	Kvinnor
Brändö	476	-7%	14%	58%	28%	55%	45%
Föglö	578	-3%	16%	58%	26%	52%	48%
Kumlinge	338	-17%	12%	60%	28%	53%	47%
Kökar	245	-17%	17%	52%	31%	56%	44%
Sottunga	101	-22%	9%	58%	33%	51%	44%
Vårdö	422	3%	18%	53%	29%	52%	48%
Mariehamn	11346	8%	17%	63%	20%	48%	52%
Åland	28502	11%	20%	61%	19%	50%	50%

Orsaken till befolkningsminskningarna är förstas flera, men studeras åldersfördelningen kan ett visst samband mellan en åldrande befolkning och negativ befolkningsutveckling urskönjas. I de kommuner som minskat mest har också åldersfördelningen blivit alltmer

skeiv. Kumlinge kommun kan tjäna som exempel. Där har befolkningen minskat med 17 procent sedan år 2000 samtidigt som andelen unga (0-17 år) nästan halverats, medan övriga ålderskategorier ökat. Det kan jämföras med Vårdö kommun och Föglö kommun, som har haft positiv respektive bara svagt negativ befolkningsutveckling och där åldersstrukturen inte heller ändrats lika mycket. Jämfört med Mariehamn och Åland som helhet är det tydligt att problemet med en minskande befolkning till stor del är begränsat till skärgårdskommunerna. Statistiken visar också att det finns ett överskott av män i skärgårdskommunerna³. I vissa fall, som Kökars kommun, är skillnaden över tio procentenheter medan överskottet är mindre omfattande i exempelvis Vårdö kommun. Statistiken tyder på ett generellt problem för skärgården med överlag minskade befolkningssiffror och att andelen äldre ökar jämfört med andelen unga.

En tänkbar anledning till den negativa befolkningsutvecklingen är att unga flyttar från skärgården, exempelvis för att studera, och flyttar sedan inte tillbaka i samma utsträckning. Resonemanget stöds av resultatet av intervjustudien.

"Den andra gruppen är unga, en del tänker att de kan flytta tillbaka, men inte förrän det blir bättre förbindelser." (Intervju Vårdö)

Statistiken över befolkningsförändringar efter kommun antyder dock inte på att ett negativt flyttnetto förklarar hela nedgången utan den beror snarare på ett negativt födelseöverskott. Tabell 3.6 visar att Brändö, Föglö och Vårdö haft fler inflyttare än utflyttare under perioden 2000-2012. I dessa kommuner verkar återflyttning av äldre, exempelvis skärgårdsbor som har gått i pension väga upp ett lågt barnafödande. Kumlinge, Kökar och Sottunga har dock haft både ett negativt flyttnetto och negativt födelseöverskott.

³ Anledningen till detta har inte varit möjlig att studera inom ramen för det här projektet. Men för att bättre förstå befolkningsutvecklingen vore det intressant att studera varför män i större utsträckning än kvinnor väljer att bosätta sig (bo kvar) i skärgården.

Tabell 3.6 Flyttnetto och födelseöverskott (personer) under perioden 2000-2012, Källa: ÅSUB

	Summerat 2000-2012	
	Flyttnetto	Födelseöverskott
Brändö	22	-66
Föglö	22	-48
Kumlinge	-50	-50
Kökar	-38	-28
Lemland	252	88
Lumparland	15	17
Sottunga	-15	-10
Sund	59	-23
Vårdö	32	-15
Mariehamn	783	48
Åland	2 437	290

Födelseöverskottet (det vill säga antal födda minus antal döda) är negativt i samtliga skärgårdskommuner. Landsbygdskommunerna på fasta Åland som ligger i skärgårdens närhet (Lumparland, Lemland och Sund) har upplevt motsatt utveckling. Detta gäller även Mariehamn och Åland som helhet.

”Nu föds det mindre än ett barn per år och om något år blir det nog bara tre barn på dagis. Ålderssegmentet som fattas är 20-40 år, de som har barn och betalar bra skatt, barnfamiljer behöver vi få, men de kommer inte för det finns inte arbete.” (Intervju Kökar)

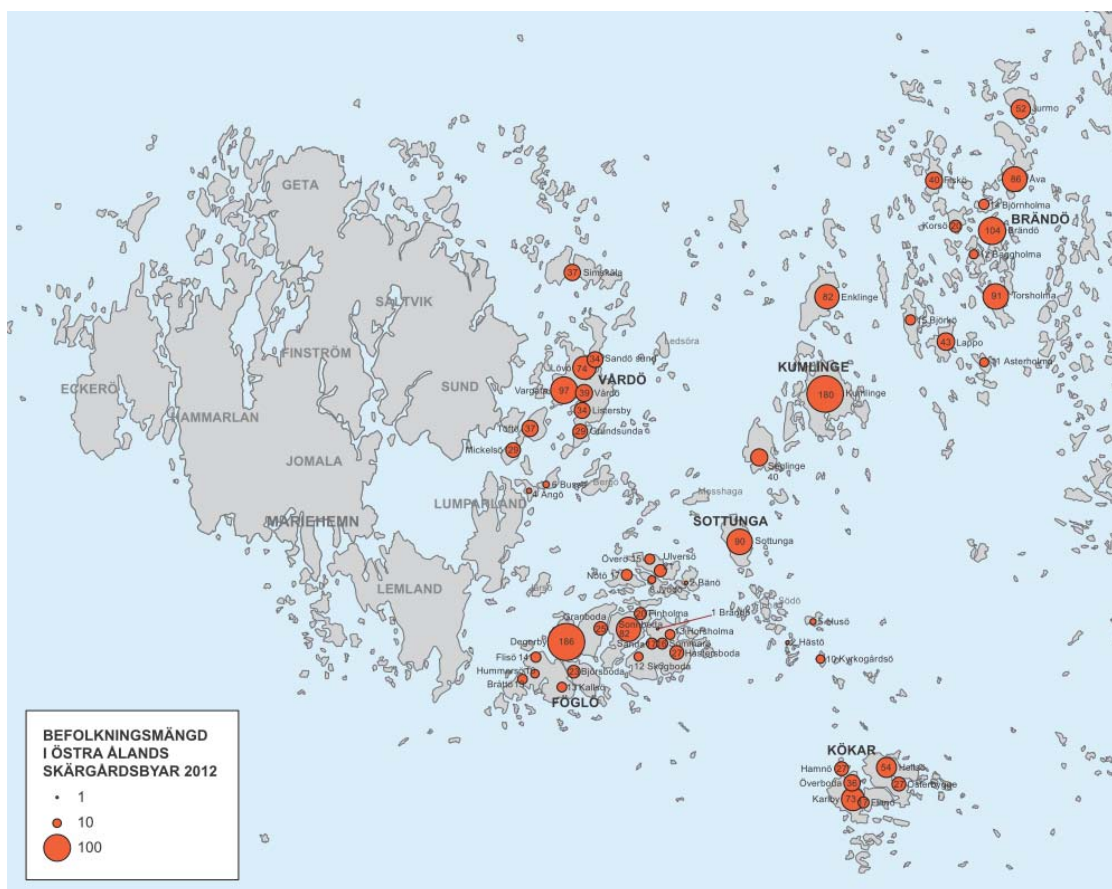
Citatet ovan, tillsammans med statistiken i tabell 3.5 och 3.6, illustrerar problemet med icke-produktiv återväxt i skärgårdskommunerna. Det brister alltså i vad gäller inflyttning av unga personer, de som föder barn och betalar skatt. Intervjuerna och mötena med lokalbefolkningen ger bilden av att det saknas en framtidsstro i skärgården. Vissa delar av skärgården upplever att de nått gränsen vad gäller livskraftighet. Exempelvis minskar elevunderlaget vilket medför risk att skolan måste läggas ner. Försämringar av servicenivån, exempelvis den tvärgående linjens avgångar från Långnäs, har enligt intervjuerna inneburit både förluster för företag och försämrade service för boende i skärgården. Att det finns fungerande transporter är en viktig faktor för att locka folk till skärgården. Men det är inte den enda och avgörande faktorn, exempelvis krävs dagis och skola för att locka familjer med barn. Finns inte detta riskerar återväxten i skärgården förvärras ytterligare. Risken finns att det blir en ond cirkel, skolan stänger för att det inte finns elevunderlag och familjer undviker att flytta till skärgården för att det inte finns skola. Detsamma gäller färjetrafiken och all annan nödvändig service.

Det finns en enhetlighet i varför man väljer att bosätta sig eller bo kvar i skärgården. Man är

ute efter något speciellt, en viss livsstil. Det handlar mycket om närheten till naturen och vattnet, att uppleva lugnet och slippa storstadens stress och måsten och att få leva i ett samhälle med stor gemenskap och social samvaro. Man upplever också skärgården som en trygg och bra plats för ens barn att växa upp i.

"För att det är vackert, värden som inte går att mäta i pengar, ett sätt att leva utanför storstaden och ekorrhjulet, en annan stress här, mycket man vill göra som man inte hinner. En annan fördel är livskvalitet, barnen får växa upp fritt och tryggt, barnen har det bra, från dagisåldern till de går ut grundskolan." (intervju Kökar)

Utifrån intervjusvaren är bland annat det som upplevs som negativt med att bo i skärgården i förknippat med den negativa befolkningsutvecklingen som beskrivits ovan. Svårigheten till utkomst beskrivs som en betydande orsak till problemet att locka folk till skärgården. Nedskärningarna i färjetrafiken har inneburit begränsningar vad gäller tillgången till service och man känner sig isolerad eftersom det blivit svårare att få till sociala aktiviteter utanför kommunen. Det är som med hönan och ägget, men klart är att en sjunkande befolkning innebär ett minskat kundunderlag för näringslivet och färjetrafiken. Dock finns det insikt om att skärgårdslivet är speciellt, som en intervjuperson uttryckte det, det passar inte alla och man kan inte förvänta sig vad som helst när som helst.



Figur 3.4 – Befolkning på byar. Källa: ÅSUB

3.3 Sysselsättning i skärgården

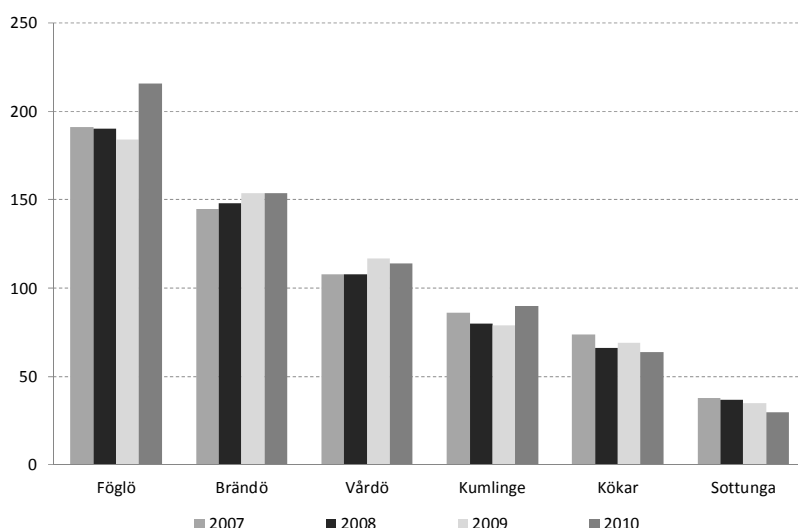
Möjligheten till utkomst är en av de största utmaningarna med att bo i skärgården. Småskaligheten och geografin är förmodligen de två största begränsande faktorerna. Ett begränsat kundunderlag gör att många företag är beroende av export av varor eller tjänster, och avstånden inom skärgården och till fasta Åland och det finska fastlandet är en konkurrensnackdel. Tidsavstånden gör det, med undantag för främst Vårdö kommun men till viss del också Foglö kommun, i princip omöjligt att dagspendla till arbeten på fasta Åland. Vanligtvis brukar det anses att en timmes resa enkel väg kan accepteras för daglig pendling.⁴ Idag tar det cirka 50 minuter från Vårdö till Mariehamn och drygt 60 minuter från Degerby till Mariehamn. Vårdöbron som sedan 1980 binder Vårdö närmare fasta Åland har bidragit till att kommunen idag har en stor andel utpendlare. Avstånden inom skärgården gör daglig arbetspendling även mellan kommunerna oattraktiv. Inom de flesta av

⁴ Förhållandet mellan restid och avstånd för dagspendling är ett samband som nämns i många sammanhang och det används bland annat i den svenska nationella transportmodellen Sampers.

kommunerna finns det dock invånare som veckopendlar till arbeten längre bort. Av dem är det många som arbetar på sjön, både lokalt och globalt. Cirka 45 procent av de förvärvsarbetande i skärgården är utpendlare.

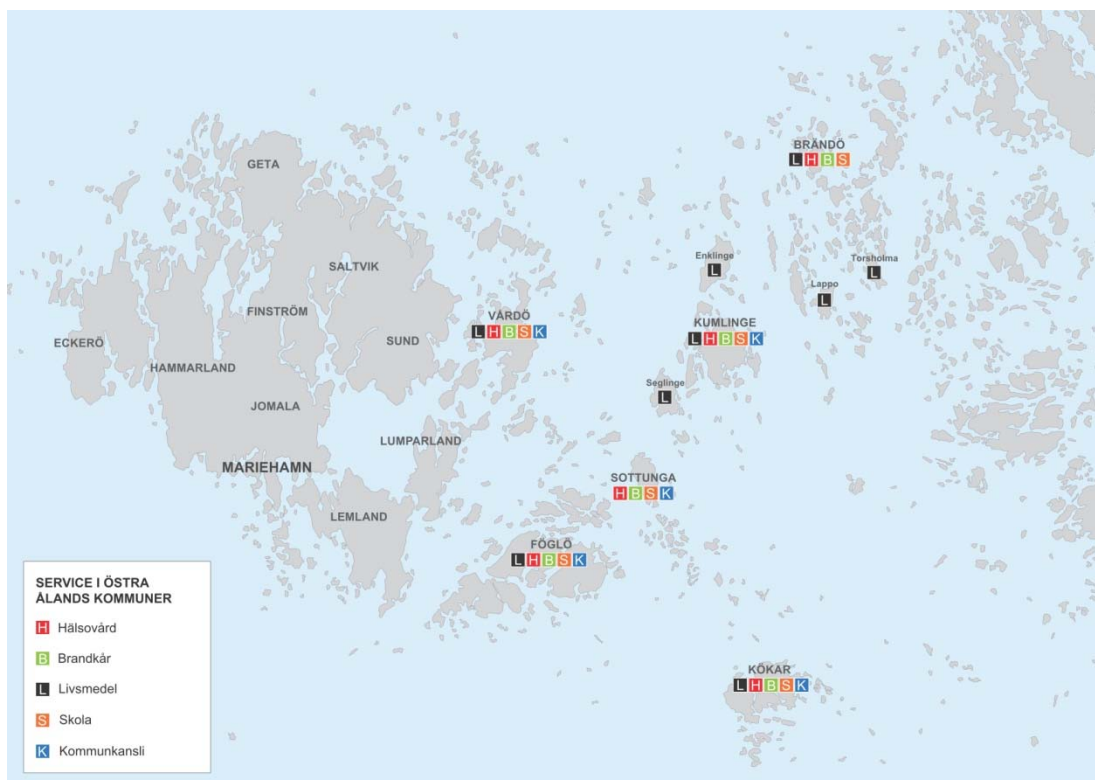
”Svårighet att hitta utkomst, för oss men än värre längre ut i skärgården. Antalet arbetsplatser är tyvärr för litet att försörja en större befolkning.” (Intervju Vårdö)

Figur 3.5 visar antalet arbetsplatser i skärgårdskommunerna för åren 2007 – 2010. Utvecklingen skiljer sig något mellan kommunerna. Under perioden 2007-2010 ökade antalet arbetsplatser i fyra av skärgårdskommunerna. I Kökars kommun och Sottunga kommun, som är de två minsta kommunerna minskade istället antalet arbetsplatser.



Figur 3.5 – Arbetsplatser efter skärgårdskommun, 2007-2010 Källa: Statistikcentralen

Trots ett begränsat underlag finns det inom kommunerna en basservicestruktur, om än i mikroskala. Exempelvis finns det förskola, skola, brandkår, livsmedelsaffär och någon form av hälsovård i alla kommuner. Emellertid brottas de minsta kommunerna med problem. Exempelvis riskerar både skolan och affären att läggas ner i Sottunga och Kökars kommun. Generellt sett är offentlig sektor en stor arbetsgivare i skärgården, speciellt i Kökars kommun och Kumlinge kommun där över hälften respektive nästan hälften av alla arbetstillfällen finns inom den kommunala verksamheten, se figur 3.7.



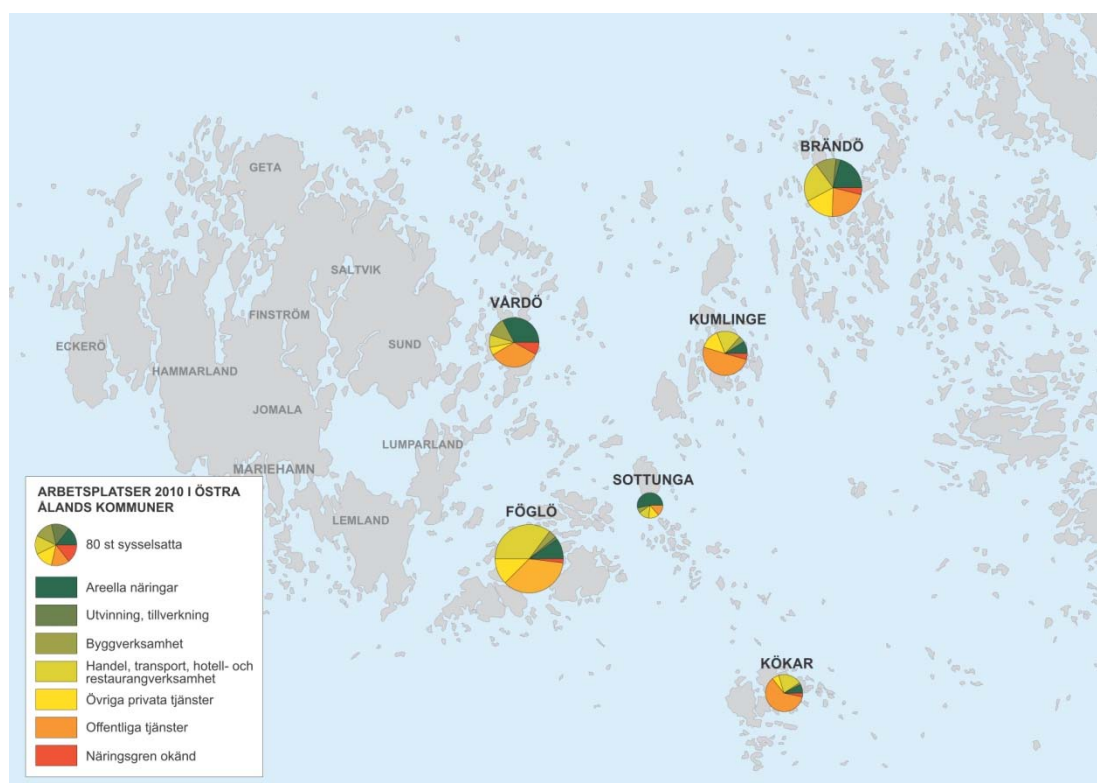
Figur 3.6 – Basservice i skärgården, källa: Landskapsregeringen

Som beskrivits ovan är förutsättningarna för att bedriva företagsverksamhet i skärgården begränsade. Bortser man från offentliga tjänster är de mest betydande näringarna inom skärgården *handel, transport, hotell- och restaurangverksamhet och areella näringar (jord-, skogsbruk och fiske)*. Den första kategorin utgörs troligen till största delen av turistbaserade verksamheter, även om viss annan transportverksamhet finns inom skärgården. Areella näringar omfattar troligen till största delen odling av grönsaker och frukt. Men det finns också mjölk- och köttproducenter, bland annat i Kökars kommun. Utöver detta finns det fiskförädlingsföretag i Föglö och Brändö kommuner som är stora arbetsgivare.

Turism och odling av nischade jordbruksprodukter, som äpplen, potatis, lök och primörer, kan sägas vara de näringar där Åland har komparativa fördelar gentemot stora delar av övriga Finland. Det som gör odling av frukt och grönsaker fördelaktigt beror bland annat på ett gynnsamt klimat. Odlingssäsongen kan påbörjas tidigare och klimatet är mer skonsamt. Vad gäller turismen är det naturen och det den kan erbjuda i form av exempelvis båtliv, fiske och naturupplevelser som gör den åländska skärgården till ett attraktivt resmål. Både grönsaksodlarna och turistföretagen, tillsammans med de flesta andra företagen i skärgården, är beroende av färjeförbindelserna. Grönsaksodlarna för att få sina varor till marknaden på fasta Åland och fastlandet, och turistföretagen för att turisterna ska hitta ut till dem.

I och med att det finns små företag i samtliga skärgårdskommuner liknar företagens transportbehov dem som uttrycks av de boende. De enda större arbetsgivarna i den privata sektorn är fiskförädlingsföretagen i Brändö och Föglö. Fiskförädlingsföretagen använder sig huvudsakligen av Åva-Osnäs förbindelsen för att nå avsalumarknaderna på fastlandet. Även de Föglöbaserade fiskförädlingsföretagen använder hellre Åva-Osnäs antingen via den tvärgående linjen eller via Hummelvik på den norra linjen än den södra linjen. Det upplevs som att det fungerar bättre med den norra vägen.

Trots att offentlig sektor, areella näringar och turism är de stora näringarna tyder figur 3.7 på att näringslivet i skärgården ändå är relativt diversifierat. Arbetslösheten är låg i den åländska skärgården. Utifrån intervjustudien beror det delvis på att man är anpassningsbar – man är ofta mångsysslare, man lär sig att man inte kan förvänta sig vad som helst när som helst och man avslutar sin verksamhet om man ser att det inte fungerar.



Figur 3.7 – Arbetsplatser efter bransch, 2010. Källa Statistikcentralen

I samband med att det södra tunnelalternativet utreddes hade ÅSUB i uppdrag att bedöma befolknings- och regionalekonomiska effekter av att bygga en fast förbindelse mellan Föglö och fasta Åland. Som underlag genomförde ÅSUB en omfattande litteraturstudie (ÅSUB 2009). Deras sammanfattning av internationell litteratur om de regionala konsekvenserna av fasta förbindelser visar att det finns ett samband mellan transportinfrastruktur och ekonomisk utveckling, men den är omtvistad i och med att samspelet mellan transporter

och ekonomi är så pass komplext att det inte går att isolera enskilda investeringars effekter. Den ekonomiska utvecklingen påverkas av en rad andra faktorer. Det finns därför ingen automatik mellan förkortade restider och regional expansion. De studier som gjorts i efterhand av norska tunnel- och brobyggnader visar att effekterna på befolkning och sysselsättning har varit begränsade⁵. Dessutom pekar man på att samma typ av vägförbindelse kan innebära positiva sysselsättningseffekter i ett lokalsamhälle, men i stort ingenting i ett annat. Det här innebär att det i lokalsamhället måste finnas utvecklingspotential och sannolikheten för att sådan ska finnas ökar med lokalsamhällets storlek.

De generaliserbara slutsatserna som dras av ÅSUB (2009, 39) är att:

- Effekterna på befolkningstillväxt och regional ekonomi är som regel rätt små
- De mest märkbara effekterna är kopplade till förbättringar i den regionala arbetsmarknadens storlek och sammansättning
- En utbyggnad av transportsystem förbättrar tillgängligheten för berörda glesbygder – men stärker samtidigt större befolkningscentras centralortsfunktioner
- De positiva effekterna förstärks om utbyggnaden koordineras med andra näringspolitiska insatser.

I rapporten finns ett exempel på hur den regionala arbetsmarknaden integrerades i samband med att Vårdöbron öppnades år 1980. De ökade möjligheterna till utkomst utgjordes av ökad pendling snarare än på en ökning i det lokala näringslivets aktiviteter.

⁵ <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2004/717-2004/Ny-hele%20rapporten.pdf>

4. Ruttalternativ

I detta kapitel beskrivs de alternativa ruttsystem som är under utredning. Ruttalternativen, KR1, KR2, KR3 och KR4 har tagits fram av landskapsregeringen. I kapitlet redovisas även andra förslag till nya färjerutter som har förts fram av boende i skärgården i samband med avgränsningssammanträdena för miljökonsekvensbedömningen i juni 2013. Sammanlagt lämnade allmänheten ett tiotal förslag till alternativa utformningar. Landskapsregeringen har gått igenom dessa förslag. En del av dem utgör delar av KR1, KR2, KR3 eller KR4, medan andra inte anses vara förslag på korttrutt eftersom färjan har en körtid som är längre än en timme. Två förslag har emellertid bedömts vara intressanta att ha med i det fortsatta arbetet. Dessa förslag benämns "kombinationsalternativet KRB och KRC" och KRD. I kapitlet beskrivs kortruttsalternativen i förhållande till den nuvarande färjetrafiken på en översiktlig nivå. I sin helhet innebär Kortruttsystemet även anpassningar i det befintliga vägnätet. Dessa tas dock inte upp här utan behandlas i andra delar av förstudien. I konsekvensbedömningen som redovisas i kapitel 6 jämförs KR1 med Nollalternativet⁶. Konsekvenser av övriga alternativ beskrivs och bedöms som varianter av KR1.

Följande alternativ ingår i bedömningen:

KR1 – Korttrutt Föglö-fasta Åland och tre hamnar på Föglö (västra, norra och östra Föglö)

KR2 – Korttrutt Föglö-fasta Åland och två hamnar på Föglö (västra och östra Föglö)

KR3 – Tunnel och två hamnar på Föglö (norra och östra Föglö)

KR4 – Tunnel och en hamn på Föglö (östra Föglö)

KRB och KRC – Kombinationsalternativ Hummelvik-Snäckö eller Hummelvik-Nordvästra Seglinge

KRD – Tunnel och två hamnar på Föglö (norra och östra Föglö) samt bro mellan Seglinge och Snäckö

Kortruttsalternativen innehåller ett antal gemensamma drag. Anslutningen mellan Föglö och fasta Åland samt antalet hamnar på Föglö utgör de huvudsakliga skillnaderna.

4.1. Alternativ 1 (KR1) – Korttrutt mellan Föglö och fasta Åland och tre hamnar på Föglö

KR1 innebär att färjelinjen mellan Föglö och fasta Åland blir betydligt kortare. Överfarten beräknas ta tio minuter.

Följande förändringar förutses i KR1 på den *södra linjen*, *tvärgående linjen* och *Föglölinjen*. Text i **fetstil** är alternativskiljande:

- broar och bankningar mellan Svinö och Degerby ger ett **kort färjepass** som ansluter fasta Åland med Föglö
- en ny hamn på östra Föglö anläggs för trafiken till **Kökar och Galtby**

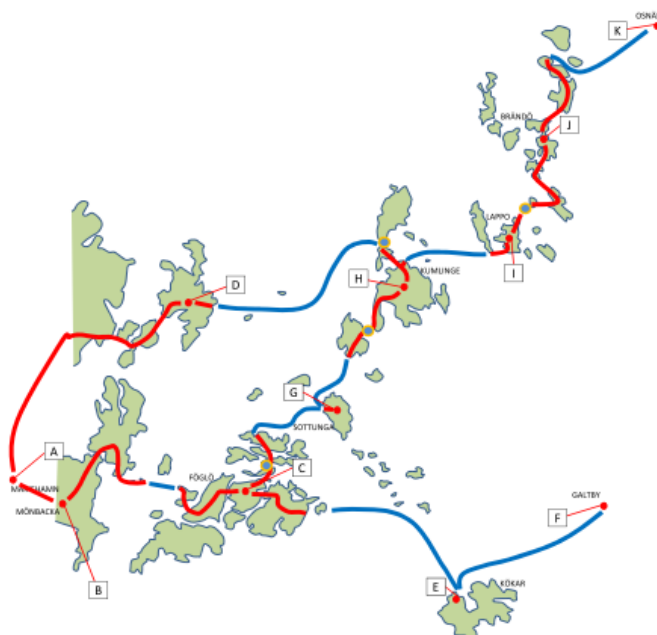
⁶ Nollalternativet utgörs av 2011 års servicenivå och ruttsystem (se figur 3.1 och tabell 3.1) samt 2026 års resande.

- linfärjan över Embarsund ersätts med bro
- den tvärgående linjen ersätts med förbindelse mellan Kumlinge via nytt färjeläge i Seglinge till ett nytt färjeläge på nordvästra Sottunga och går till Överö på Föglö.
Rutten Seglinge-Föglö går väster om Sottunga.

KR1 innebär följande förändringar på den *norra linjen*:

- linfärjan mellan Prästö-Töftö ersätts med bro
- **från Hummelvik ansluter färjan till en ny hamn på Bärö**
- i den nya hamnen på Bärö kommer en ny linfärja att ansluta till Enklinge
- Kumlinge nås landvägen genom en ny fast förbindelse mellan Bärö och Kumlinge
- från nuvarande färjeläge i Kumlinge ansluter färja till ett nytt färjeläge i Lappo
- ett nytt färjeläge norr om Lappo ansluter till Brändö som nås via linfärja.

Förändringarna på den södra linjen och den tvärgående linjen innebär att trafikflödena från den södra skärgården leds till fasta Åland via Föglö. Det betyder att länken mellan Degerby och Svinö får en större betydelse för kontakterna mellan fasta Åland och skärgården. KR1 illustreras schematiskt på kartan i Figur 4.1.



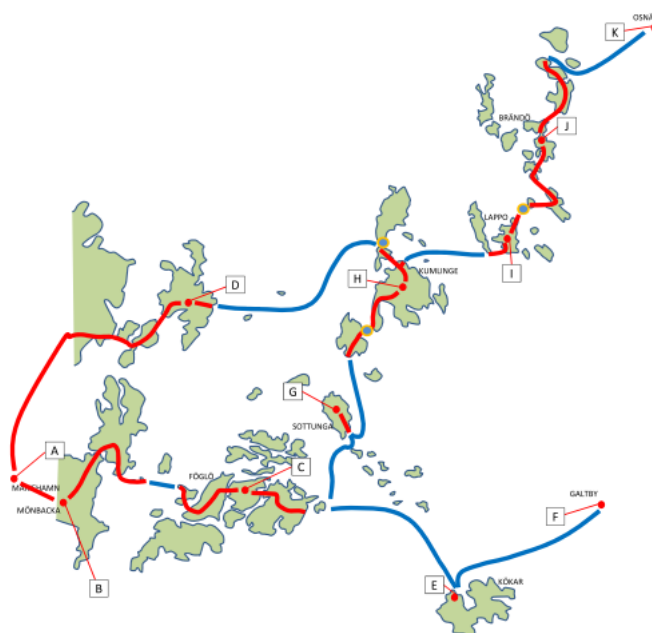
Figur 4.1 – Alternativ 1 (KR1) Korttrutt Föglö-fasta Åland och tre hamnar på Föglö

4.2. Alternativ 2 (KR2) – Korttrutt Föglö och fasta Åland och två hamnar på Föglö

KR2 skiljer sig från KR1 genom att färjorna angör två istället för tre hamnar på Föglö. Det är Degerby och den nya hamnen på östra Föglö som är aktuella i KR2. Delsträckan Föglö-Seglinge går öster om Sottunga. Skillnaden mot KR1 är att:

- en ny hamn på östra Föglö anläggs för trafiken till **Sottunga, Kumlinge, Kökar och Galtby**
- den tvärgående linjen ersätts med förbindelse mellan Kumlinge via nytt färjeläge på Seglinge till befintligt färjeläge på södra Sottunga. **Färjan Seglinge-Föglö går öster om Sottunga och ansluter till nytt färjeläge på östra Föglö.**

KR2 innebär att den södra skärgårdens trafikflöden mot fasta Åland går via Föglö, se karta.



Figur 4.2 – Alternativ 2 (KR2) Korttrutt Föglö-fasta Åland och två hamnar på Föglö

4.3. Alternativ 3 (KR3) Tunnel och två hamnar på Föglö (norra och östra Föglö)

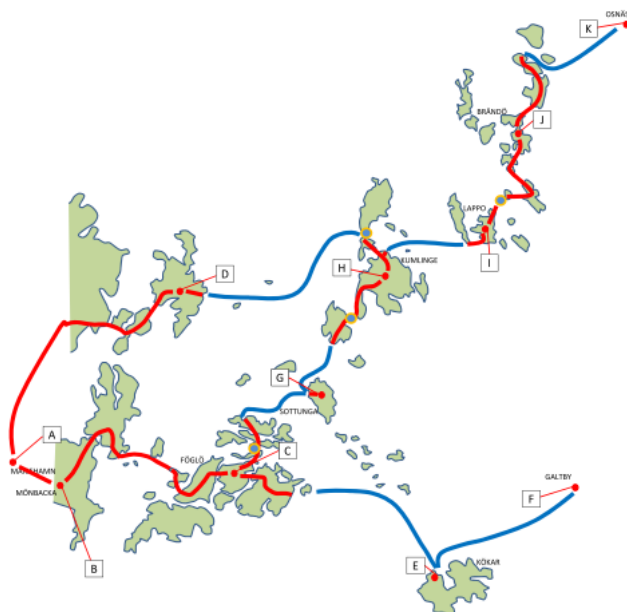
KR3 skiljer sig från KR1 genom att Föglölinjen ersätts med tunnel. Det innebär att Föglö får en fast förbindelse med fasta Åland. Landskapsregeringen har i Korttruttsmeddelandet beskrivit två förslag till hur den fasta förbindelsen kan förverkligas: ett sydligt alternativ som innebär en tunnel mellan Bodkaröjen och Bråttö och ett nordligt tunnelalternativ som går norr om nuvarande färjelinje mellan Svinö och Degerby. Under utredningstiden har emellertid landskapsregeringen, den 10/6 2013 tagit emot en miljöutredning där det konstateras att det sydliga tunnelalternativet medför så stor negativ miljöpåverkan att det i nuläget inte är genomförbart. Av denna anledning ingår inte södra tunnelalternativet i samhällskonsekvensbeskrivningen.

KR3 innebär förändringar i ruttsystemet enligt beskrivningen under KR1, med den skillnaden att:

- Föglö förbinds med fasta Åland via **tunnel** som går norr om nuvarande

färjeförbindelse.

Förändringarna på den södra linjen och den tvärgående linjen innebär att trafikflödena leds till fasta Åland via Föglö. Tunneln kommer att bli förbindelselänken mellan den södra skärgården och fasta Åland. Genom tunnellösningen kortas restiden betydligt mellan Degerby-Mariehamn jämfört med Nollalternativet.



Figur 4.3 – Alternativ 3 (KR3) tunnel Föglö-fasta Åland och två hamnar på Föglö

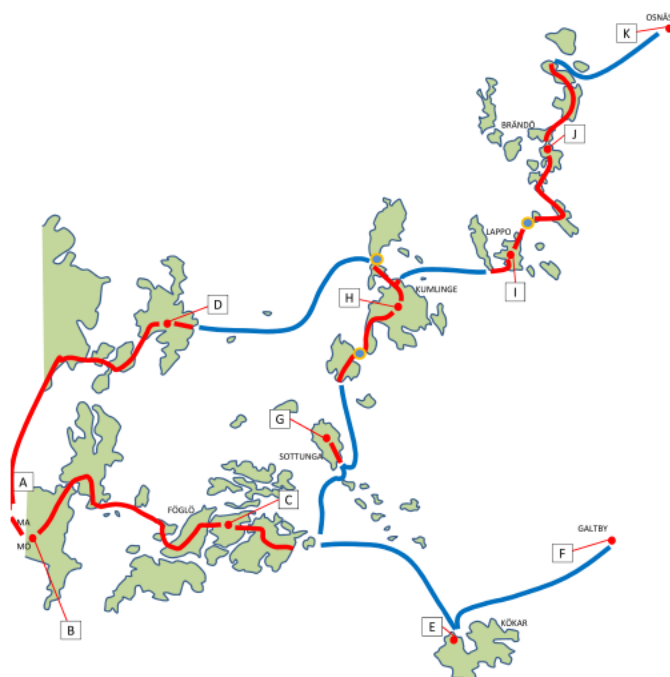
4.4. Alternativ 4 (KR4) Tunnel och en hamn på Föglö

KR4 utgörs av tunnelförbindelsen och ny hamn på östra Föglö som utgör länken till skärgårdsfärjorna.

KR4 innebär förändringar i ruttsystemet enligt beskrivningen under KR1, men med följande skillnader:

- Föglö förbinds med fasta Åland via **tunnel** som går norr om nuvarande färjeförbindelse
- en ny hamn på östra Föglö anläggs för trafiken till **Sottunga, Kumlinge, Kökar och Galtby**
- den tvärgående linjen ersätts med förbindelse mellan Kumlinge via nytt färjeläge i Seglinge till befintligt färjeläge på södra Sottunga. **Färjan Seglinge-Föglö går öster om Sottunga och ansluter till nytt färjeläge på östra Föglö.**

Genom tunnelförbindelsen kortas restiden betydligt mellan Degerby-Mariehamn jämfört med Nollalternativet.



Figur 4.4 – Alternativ 4 (KR4) Tunnel Föglö-fasta Åland och en hamn på Föglö

4.5. Alternativ (KRB och KRC)- Korttrutt Hummelvik-Snäckö eller Hummelvik-Nordvästra Seglinge

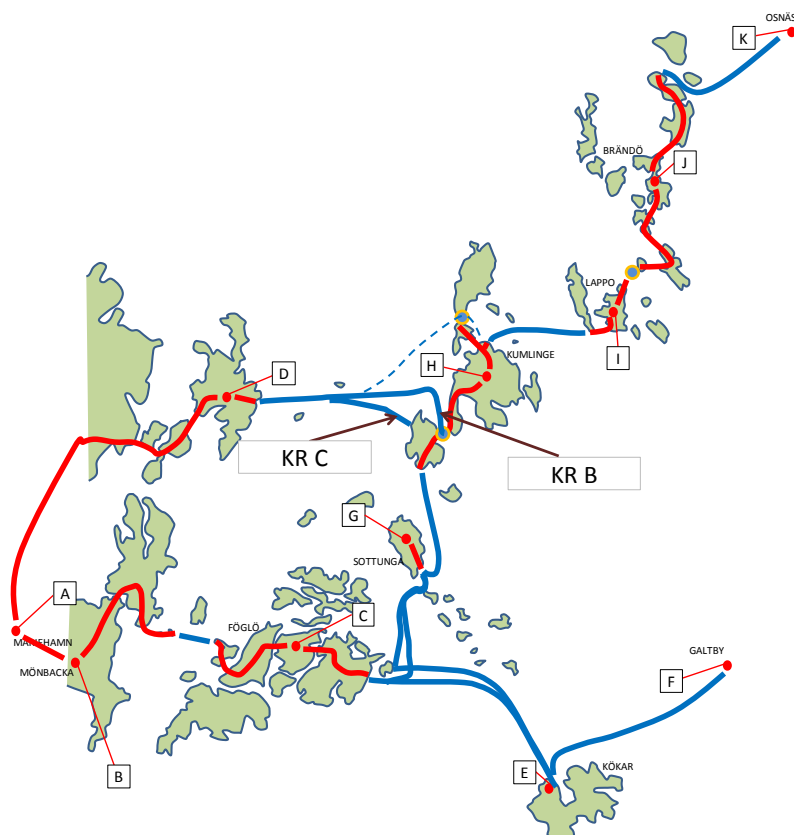
Kombinationen KRB och KRC, omfattar endast anslutningen mellan Hummelvik och Kumlinge. KRB innebär följande förändring på den norra linjen:

- från Hummelvik ansluter färjan till Snäckö.

KRC innebär följande förändring på den norra linjen:

- från Hummelvik ansluter färjan till Nordvästra Seglinge.

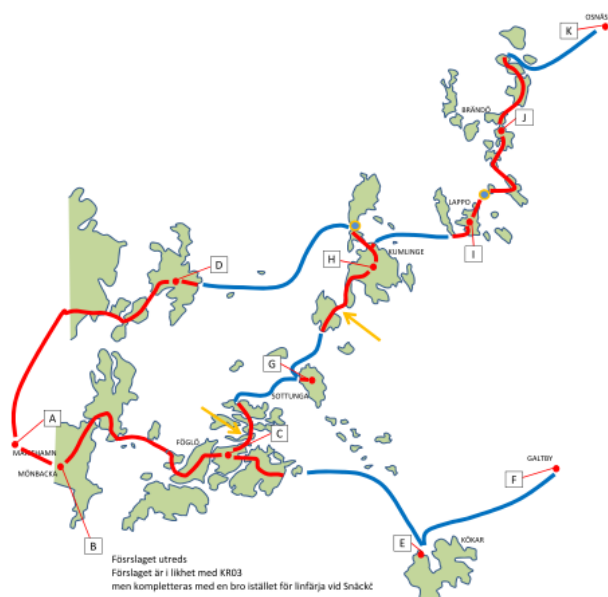
Resor som fortsätter till Enklinge och eller i riktning Lappo-Brändö hänvisas till landvägen över Kumlinge (alternativt från Nordvästra Seglinge) för att nå nuvarande färjeläge på norra Kumlinge.



Figur 4.5 – Kombinationsalternativ KRB och KRC - Korttrutt Hummelvik-Snäckö eller Korttrutt Hummelvik-Nordvästra Seglinge

4.6. Alternativ D (KRD) - Tunnel och två hamnar på Föglö samt bro Seglinge-Snäckö

Alternativ KRD har fast förbindelse Föglö (Degerby), bro (Föglö) Embarsund, bro mellan Seglinge och Snäckö. Detta alternativ liknar KR3, men har en tillkommande bro på sträckan Seglinge-Snäckö.



Figur 4.6 – Alternativ D (KRD) - Tunnel och två hamnar på Föglö samt bro Seglinge-Snäckö

5. Utgångspunkter för konsekvensbeskrivning

Konsekvensbedömningen av Korttruttssystemet har totalt sex alternativ och ett Nollalternativ. För att inte göra analysen för tung att läsa och förstå har vi valt att strukturera konsekvensbedömningen på följande sätt:

- **Steg 1:** KR1 jämförs med Nollalternativet
- **Steg 2:** KR1 jämförs med de övriga Korttruttsalternativen under rubriken *Alternativskiljande*. Vilka som är relevanta varierar från fall till fall. Detaljeringsgraden i Steg 2 är större för kvantitativa konsekvenser.

Beskrivningen av konsekvenserna utgår från förändringarna i restid. Därefter relateras restidsförändringarna till andra aspekter av Korttruttssystemet.

5.1 Restider

Restidsberäkningarna baseras på landskapsregeringens underlag. I restid ingår restid med färja (11 knop), bilrestid på landsväg (55 km/h) och väntetid. För frigående färja har väntetiden satts till 10 minuter och för linfärja till 5 minuter. Restidsberäkningen är oviktad i och med att väntetiden värderas som restid. I konsekvensbeskrivningen jämförs restiden för Korttrutt med restiden för Nollalternativet. De reserelationer, det vill säga start- och målpunktspar, som får en minskad restid får en restidsvinst och de som får en längre restid upplever en restidsförlust. Förlusterna anges i antal minuter med minus framför.

För att bedöma vilken betydelse en restidsvinst eller en restidsförlust kommer att få för olika reserelationer, illustreras effekterna i ett fyrfältsdiagram. Restid i minuter visas på den vertikala axeln och få respektive många resenärer på den horisontella axeln. Om många resenärer får en restidsvinst bedöms det som en stor förbättring, medan en restidsvinst i en relation som har få resenärer bedöms som en liten förbättring. Motsvarande görs för restidsförluster. I Figur 5.1 visas ett exempel på det fyrfältsdiagram som används. Förändringarna i restid betraktas sedan kommunvis varefter det görs en samlad bedömning.



Figur 5.1 – Restidseffekter i minuter i förhållande till antal resenärer

5.2. Prognoser

Underlag för vilka relationer som har många respektive få resenärer utgår delvis från tidigare framtaget underlag. I delprojekt 1 (DP01) har Effector (2013) tagit fram prognoser för hur trafiken kommer att ändras över tid i Nollalternativet och bedömningar av hur volymerna påverkas av Korttruttssystemet. Tabellen nedan visar trafiken i nuläget (2011), Nollalternativet år 2026 och en bedömning av effekterna med Korttrutt år 2026. Effekterna av Korttrutt år 2026 beskrivs i ord i förhållande till Nollalternativet år 2026.

Tabell 5.1 Passagerare per linje i Nuläget (2011), Nollalternativet (2026) och med Korttrutt (2026) Källa: DP01, Effector (2013)

	Nuläge (2011)	Nollalternativ (2026)	Bedömd förändring Korttrutt (2026) jämfört med Nollalternativet (2026)
Norra linjen	105 782	117 000	En ökning med cirka hälften
Åva-Osnäs	83 256	93 000	Cirka en tredjedels ökning
Tvärgående linjen	21 669	19 400	(Ingår i södra skärgården)
Södra linjen	86 334	95 000	(Ingår i södra skärgården)
Föglölinjen	199 455	205 000	(Ingår i södra skärgården)
Södra skärgården			En ökning med cirka hälften
Summa	496 496	529 400	En ökning med nära hälften

Jämfört med Nuläget (2011) väntas passagerarflödena i skärgårdstrafiken öka med 7 procent till 2026 givet att färjetrafiken är utformad som 2011, se Nollalternativ. Fullt utbyggt korttruttssystem år 2026 bedöms öka resandet i förhållande till Nollalternativet med cirka hälften. Åva-Osnäs bedöms få en mindre tillväxt än färjesystemet i övrigt.

För att ge ett underlag till hur passagerarna fördelar sig på olika delsträckor har en

DP05 Samhällskonsekvensbeskrivning

RAPPORT 2013-10-17 rev feb-14

beräkning genomförts som baserats på resandet år 2011. Alla reserelationer har dock inte kunnat beräknas. Till exempel går det inte utifrån resenärsuppgifter att beräkna hur många resenärer som åker i relationen Kumlinge- Kökar eftersom ingen av linjerna går en sådan rutt. Av samma anledning har inte heller uppgifterna för resandet Åva-Osnäs och Prästö-Töftö kunnat fördelas på destinationer. De uppgifter som varit tillgängliga för Nuläget har sedan räknats upp till 2026 års resande, se tabellerna nedan som visar resultatet för 2026.

Tabell 5.2 Beräknat antal resenärer per reserelation i södra skärgården, Nollalternativ 2026

	[A] Mariehamn	[C] Föglö Sonnboda	[G] Sottunga	[H] Kumlinge	[E] Kökar Harpnäs	[F] Galtby
[A] Mariehamn	0	108 200	5 800	7 800	19 200	6 800
[C] Föglö Sonnboda	108 200	0	3 000	900	1 000	200
[G] Sot- tunga	5 800	3 000	0	50	700	400
[H] Kumlinge	7 800	900	50	0	okänt	okänt
[E] Kökar Harpnäs	19 200	1 000	700	okänt	0	7 400
[F] Galtby	6 800	200	400	okänt	7 400	0

Tabell 5.3 Beräknat antal resenärer per reserelation i norra skärgården, Nollalternativ 2026

	[A] Marie- hamn	[D] Vårdö	[H2] Enklinge	[H] Kumlinge	[I] Lappo	[J] Brändö	[K] Osnäs
[A] Marie- hamn	0	190 000	okänt	okänt	okänt	okänt	okänt
[D] Vårdö	190 000	0	4 700	8 600	2 800	23 000	okänt
[H2] Enklinge	okänt	4 700	0	500	400	600	okänt
[H] Kumlinge	okänt	8 600	500	0	1 900	6 300	okänt
[I] Lappo	okänt	2 800	400	1 900	0	2 400	okänt
[J] Brändö	okänt	23 000	600	6 300	2 400	0	46 500
[K] Osnäs	okänt	okänt	okänt	okänt	okänt	46 500	0

Baserat på underlag om restider, väntetider och antal byten förs i nästa kapitel resonemang om konsekvenserna på resenärerna. Resultaten om restider, väntetider och antal byten används också för att bedöma konsekvenserna på mobilitet, levnadsvillkor samt näringsliv och service. Där använder vi även synpunkter från intervjuerna och temadiskussionerna, parallellt med underlag från tillgänglighetslitteratur och transportekonomi.

5.3 Indikatorer

Konsekvenserna av att införa Korttrutt redovisas för ett en rad indikatorer. Indikatorerna har valts, dels med utgångspunkt i transportanalyser, dels från de kommentarer som framförts vid intervjuer och temadiskussioner. Det sammanvägda resultatet av samhällskonsekvensbeskrivningen redovisas i en tabell i kapitel 7. Rekommendationer för kompletterande åtgärder har tagits fram i de fall det kan finnas risk för att Korttruttssystemet inte lever upp till landskapsregeringens målsättningar. Dessa redovisas i kapitel 8. Tabellen nedan sammanfattar de indikatorer som utgör underlag för bedömningen.

Tabell 5.4 – Indikatorer

Indikator	Utgångspunkt för bedömningen
1. Restid	Restidsförändringen, räknat i minuter, på en viss sträcka. Skillnaden i minuter mellan Korttrutt och Nollalternativ. För resenärerna medför minskad restid en positiv effekt (restidsvinst) och ökad restid en negativ effekt (restidsförlust).
2. Förutsägbarhet kort sikt	Förutsägbarhet på kort sikt omfattar säkerheten för resenären att komma fram i rätt tid. Osäkerheten ökar med antalet avbrott i en resa. Förutsägbarheten följs upp som antalet byten under en resa, vilket antas öka risken för avbrott. Baserat på att väntetider för frigående färjor bedömts vara dubbelt så långa som de för linfärjor räknas byten olika beroende på färjetyp: byte till linfärja som 0,5 och byte till frigående färja som 1. Det lägre värdet för linfärja beror på att de bedöms som mindre riskfyllda att byta till då servicenivån med dessa är högre.
3. Förutsägbarhet lång sikt	Förutsägbarheten på lång sikt handlar om färjesystemets och servicenivåns känslighet för förändringar i omvärldsfaktorer, det vill säga sårbarhet i ett längre perspektiv. Bedömningen sker utifrån ett antal aspekter som påverkar färjesystemets känslighet: bedömning av hur driftskostnader påverkas av lönekostnader och framtida prisökningar på olja-och långsiktig planering av tidtabell. Vid bedömningen förs resonemang om möjligheten att upprätthålla servicenivån på flera års sikt.
4. Att resa utan bil	Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik och att cykeltrafiken fungerar i Korttruttssystemet jämfört med Nollalternativet. Kvalitativ bedömning av hur förutsättningarna för kollektivtrafik och cykel påverkas.



5. Näringslivs- utveckling	Näringslivet är beroende av transporter, dels för att få tillgång till insatsvaror, dels för att nå kunderna. En förbättring av tillgängligheten ökar möjligheterna att nå kunder. Samtidigt ger långa transporttider ett skydd för den lokala marknaden från konkurrens utifrån. Restider, transporttider, förutsägbarhet och möjligheter till pendling beaktas vid den kvalitativa bedömningen av positiv/negativ påverkan.
6. Pendlings- möjligheter	Attraktiviteten för dagspendling antas minska kraftigt vid tidsavstånd överstigande en timmes restid i ena riktningen. Möjligheten till veckopendling antas begränsas av resmöjligheter över veckoslutet. Baseras på restid och servicenivå men görs i termer av en kvalitativ bedömning som landar vid positiv/negativ påverkan.
Pendling gymnasium	Liknar ovan. Skillnaden är att ungdomar i större utsträckning är beroende av kollektivtrafik.
7. Serviceresor till Mariehamn	Möjligheten till dagsresor till Mariehamn för olika personliga ärenden (till exempel läkarbesök, bilbesiktning, inköp) påverkas dels av restiden, dels av hur tidtabellen ser ut. Alla dagar i veckan är viktiga. Minskad restid medför en positiv påverkan och vice versa.
Tjänsteresor Mariehamn	Liknar ovan med skillnaden att det är måndag till fredag som är viktiga dagar.
8. Samverkan inom skärgården	Samverkan inom skärgården handlar om hur de olika skärgårdskommunerna och dess invånare har möjlighet att nå varandra via transportsystemet. Ett fungerande system ökar exempelvis mellankommunala samarbeten, socialt utbyte och möjligheter för näringslivet. Kvalitativ bedömning baserad på restid, oftast mellan kommuncentra, och förutsägbarhet.
9. Samverkan inom kommunen	Liknar ovan men på ett lokalt plan. Förbättrad samverkan inom kommunen påverkar exempelvis samhörighet, gemenskap, levnadsförutsättningar som tillgång till service och skola. Kvalitativ bedömning, positiv/negativ, som i stort baseras på restid och förutsägbarhet.
10. Befolknings- utveckling	Befolkningsutveckling påverkas av olika demografiska faktorer såsom födslar, dödsfall och flyttningar. För att minska påverkan från en ofördelaktig demografisk struktur behöver inflyttningen öka av personer i yrkesverksam ålder. Flyttningar kan antas påverkas av bland annat restider, förutsägbarhet, möjligheter till pendling, närhet till service etcetera. Bedömningen landar i en kvalitativ bedömning av positiv/negativ påverkan.

6. Konsekvensbeskrivning

I följande avsnitt bedöms effekterna och konsekvenserna av Korttruttssystemet, det vill säga alla alternativ som presenterades i kapitel 4. Korttruttssystemet jämförs med Nollalternativet. Bedömningarna görs, dels på en mer övergripande systemnivå, främst vad gäller restid och förutsägbarhet, dels på en mer lokal nivå när det handlar om sociala aspekter. Förändringarna betraktas först kommunvis varefter det görs en samlad bedömning. I kapitlet jämförs först KR1 med Nollalternativet. Därefter jämförs KR1 med de övriga alternativen under rubriken Alternativskiljande. Vilka som är relevanta varierar från fall till fall.

I avsnitt 6.1 presenteras konsekvensbedömningen av Korttruttssystemet för indikatorerna *Restid, Förutsägbarhet på kort sikt, Förutsägbarhet på lång sikt* och *Att resa utan bil*. Därefter redovisas i avsnitt 6.2 konsekvensbedömningen för indikatorn *Näringslivsutveckling*, och under 6.3 presenteras konsekvenserna för indikatorerna *Pendlingsmöjligheter, Serviceresor till Mariehamn, Samverkan inom skärgården, Samverkan inom kommunen* och *Befolkningsutveckling*.

6.1 Konsekvenser på mobilitet och transporter

1. Restid

Restiden, räknat i minuter, på en viss sträcka används som underlag. Resorna mellan ett antal målpunkter utgör utgångspunkten för restidsberäkningarna. Målpunkterna är de som illustreras på kartorna i kapitel 4:

- A. Mariehamn
- C. Sonnboda (Föglö kommun)
- D. Vårdö
- E. Kökar
- F. Galtby
- G. Sottunga
- H. Kumlinge by (och H2 Enklinge färjeläge)
- I. Lappo
- J. Brändö
- K. Osnäs

Resan med Korttrutt jämförs mot Nollalternativet. Minskad restid medför en positiv effekt och ökad restid en negativ effekt (restidsförlust).

Konsekvenser på restid med KR1:

Tabellerna nedan redovisar beräkningar av restidsvinster för Alternativ 1 i jämförelse med Nollalternativet. Tabell 6.1 visar konsekvenserna på restid för den södra och tabell 6.2 för den norra skärgården.

DP05 Samhällskonsekvensbeskrivning

RAPPORT 2013-10-17 rev feb-14

Tabell 6.1 Restidsvinster med **KR1** jämfört med **Nollalternativ**, i minuter, södra skärgården ovikta restid (Kumlinge jämfört med tvärgående linjen via Långnäs)

	[A] Mariehamn	[C] Föglö Sonnboda	[G] Sottunga	[H] Kumlinge	[E] Kökar Harparnäs	[F] Galtby
[A] Mariehamn	0	9	13	-1	48	37
[C] Föglö Sonnboda	9	0	15	3	52	51
[G] Sottunga	13	15	0	54	-49	-49
[H] Kumlinge	-1	3	54	0	29	29
[E] Kökar Harparnäs	48	52	-49	29	0	0
[F] Galtby	37	51	-49	29	0	0

Tabell 6.2 Restidsvinster med **KR1** jämfört med **Nollalternativ**, i minuter, norra skärgården ovikta restid

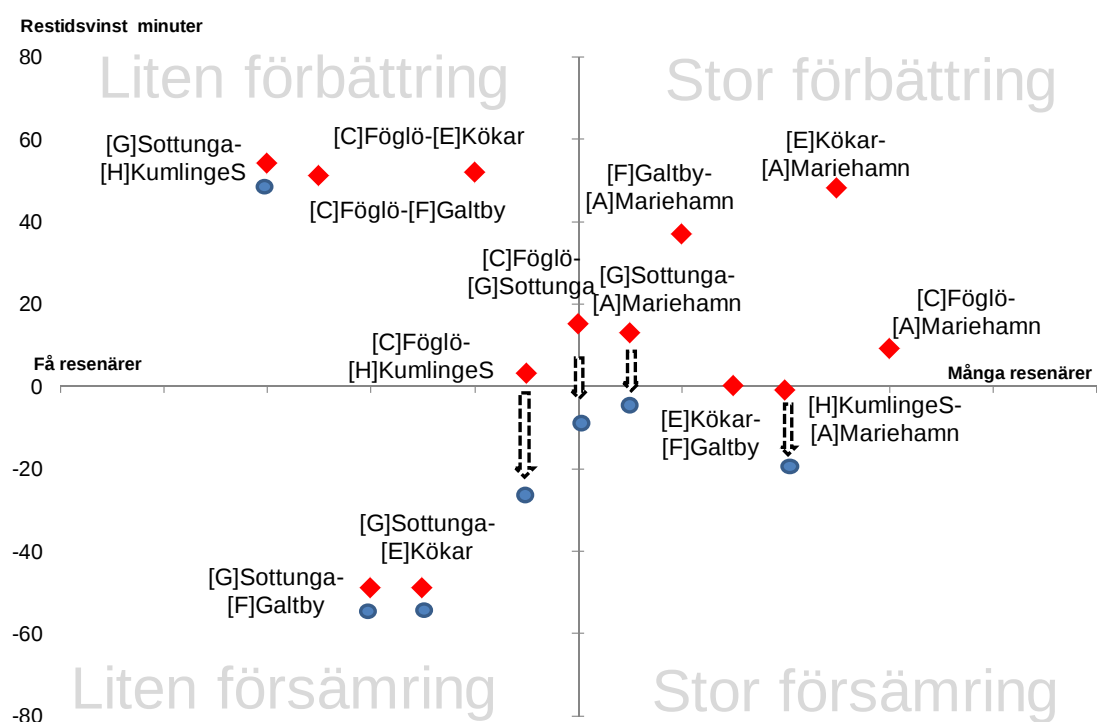
	[A] Mariehamn	[D] Vårdö	[H2] Enklinge	[H] Kumlinge	[I] Lappo	[J] Brändö	[K] Osnäs
[A] Mariehamn	0	8	-2	26	38	36	36
[D] Vårdö	8	0	-10	18	27	29	29
[H2] Enklinge	-2	-10	0	7	16	23	21
[H] Kumlinge	26	18	7	0	16	23	23
[I] Lappo	38	27	16	16	0	13	13
[J] Brändö	36	29	23	23	13	0	0
[K] Osnäs	36	29	21	23	13	0	0

De flesta reserelationer, det vill säga kombinationer mellan start- och målpunkter, kommer att få en kortare restid med KR1. Kökars kommun får den största tidsvinsten. Sottunga och Föglö vinner också, men i mindre omfattning. Restiden förlängs dock betydligt mellan Sottunga och Kökar, och därmed också i relationen Sottunga-Galtby. Även mellan Enklinge och Vårdö ökar restiden. För resor från Enklinge vidare mot Mariehamn kompenseras emellertid den ökade restiden av att linfärjan över Prästösund ersätts med en bro. Observera även att Kumlinge kommer att vinna nästan en halvtimme i restid till Mariehamn på norra linjen. För Lappo och Brändö är tidsvinsten mot Mariehamn nära 40 minuter.

Trots att restidsförlusten är betydande mellan Sottunga-Kökar och vidare mot Galtby är trafikvolymerna små, se Figur 6.1. När förlusten i restidsminuter viktas i förhållande till antalet resenärer framkommer att Sottunga bedöms få en stor förbättring i riktning mot Mariehamn och en liten försämring mot Kökar.

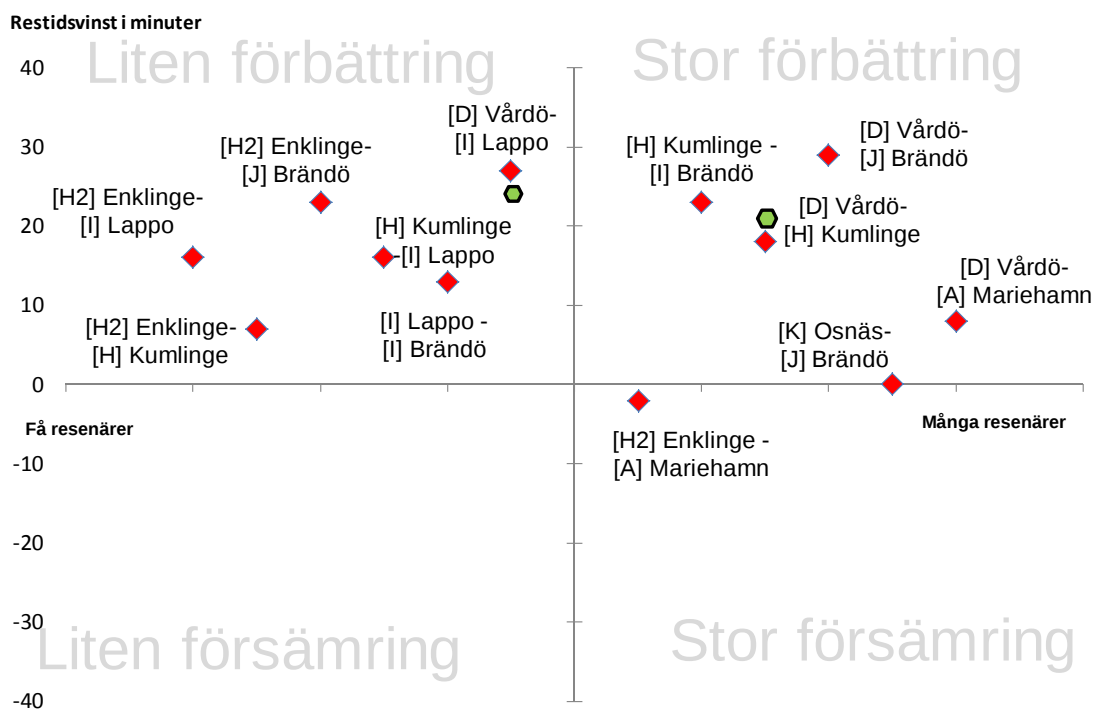
Alternativskiljande konsekvenser på restid

De alternativskiljande effekterna illustreras med hjälp av fyrfältsdiagram. I Figur 6.1 visar de röda punkterna effekten av KR1 jämfört med Nollalternativet. Konsekvensen av KR2, det vill säga att det är två istället för tre hamnar på Föglö illustreras av de blå cirkeln. Dessa anger förändringen i jämförelse med Nollalternativet i de fall utfallet skiljer sig från KR1. Där skillnaden är stor har den markerats med en pil.



Figur 6.1 – KR1 Jämfört med Nollalternativet markerad med röd romb och effekten av att ta bort Överö som hamn (KR2) markerad med blå cirkel, Södra skärgården

För Sottungas del innebär KR2 längre restider mot Mariehamn när resan går via hamn på östra Föglö (KR2 och KR4). Även i relationen Sottunga-Kökar-Galtby ökar restiden. Den restidskompensation som gavs av KR1 mot Mariehamn försvinner med KR2. För Kumlinges del blir den södra rutten mot Mariehamn långsammare. Figur 6-2 visar KR1 jämfört med Nollalternativet för den norra skärgården. Här är det inga avgörande skillnader mellan alternativen. Den enda effekten är att kombinationsalternativet KRB och KRC, som här markerats med grön sexhörning, reducerar restidsvinsten något för Lappos del i riktning mot Vårdö. På sträckan Vårdö-Kumlinge är restidsvinsten lite större än med KR1.

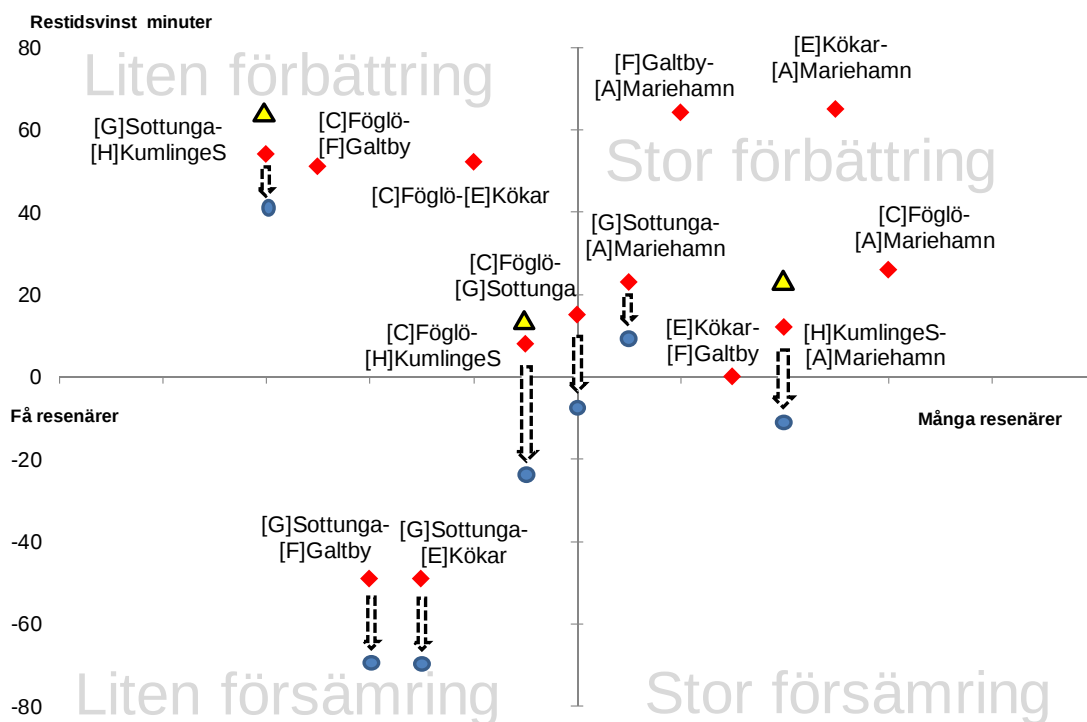


Figur 6.2 –KR1 korttrutt Föglö-fasta Åland och tre hamnar på Föglö jämfört med Nollalternativet (norra skärgården), grön sexhörning visar kombinationsalternativet KRB och KRC jämfört med Nollalternativet

Kumlinges restidsförlust som KR2 ger för resor söderut bedöms kompenseras av restidsvinsten via det norra systemet som är densamma i KR2 som i KR1.

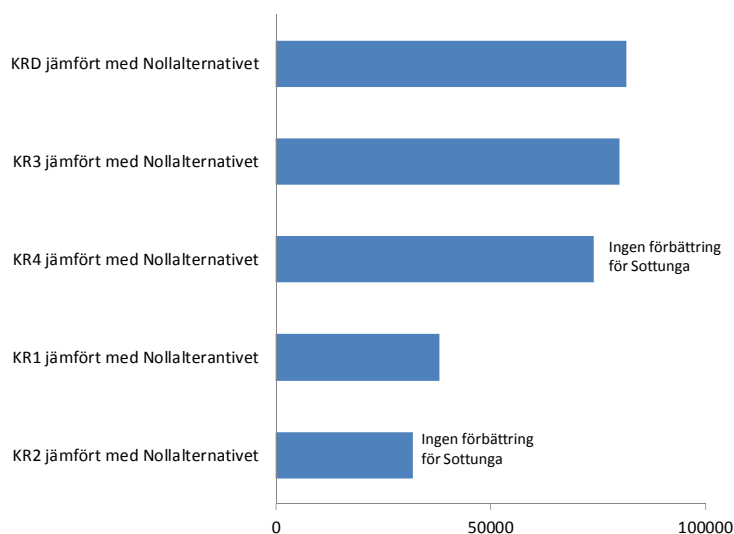
- KR2 innebär att Sottungas restidsförlust mot sydost inte kompenseras av restidsvinster mot Föglö och Mariehamn.

I och med att tunnelalternativen (KR3, KR4 och KRD) har en betydande effekt på restiden visar Figur 6-3 nedan skillnaden mellan KR3 och Nollalternativet. I den södra skärgården ger KR3 restidsvinster mot Mariehamn för både Sottunga och Kumlinge. Dessa är större än för KR1. Restiden mellan Sottunga och Kökar respektive Galtby förlängs även i KR3, eftersom resan kommer att delas upp. Alternativ KRD sammanfaller till stor del med KR3. Resor med start eller mål i Kumlinge får emellertid ytterligare restidsvinster, vilket visas med gula trianglar i figuren nedan.



Figur 6.3 –KR3 Tunnel Föglö-fasta Åland och två hamnar på Föglö jämfört med Nollalternativet (södra skärgården) effekten av att ta bort Överö som hamn (KR4) markerad med blå cirkel och effekten av KR3 markeras med gul triangel

Genomgången visar att det finns skillnader för den södra delen av skärgården beroende på vilket Korttruttssystem som väljs. Genom att summera tidsvinsterna över Nollalternativets resenärer framkommer att Alternativ KR3 och KR4 ger ungefär lika stora vinster på aggregerad nivå. KR4 har något mindre och KR1 rangordnas därefter och sist KR2.



Figur 6.4 Restidsvinst i södra skärgården för resenärer 2026, antal timmar under ett år

Om hänsyn även tas till hur olika reserelationer påverkas framkommer att varken KR2 eller KR4 jämnar ut restidsförlusten mot sydöstra skärgården för Sottungas del.

- KR3 och Alternativ KRD ger stora restidsvinster utan att försämra för någon kommun.
- KR1 ger relativt stora restidsvinster utan att försämra för någon kommun.
- KR4 ger stora restidsvinster, men försämrar restiderna för Sottunga.
- KR2 ger relativt stora restidsvinster, men försämrar restiderna för Sottunga.

2. Förutsägbarhet kort sikt

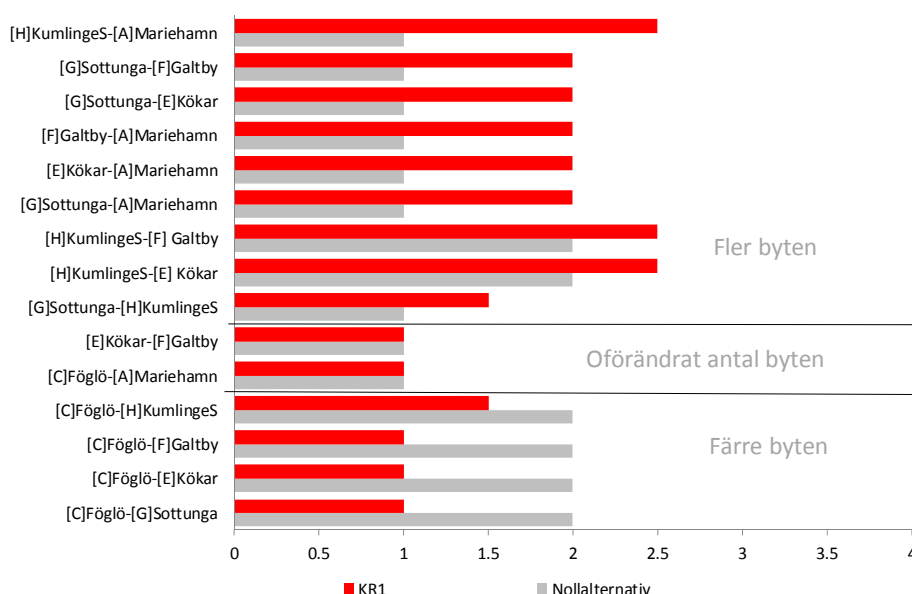
Förutsägbarhet på kort sikt omfattar säkerheten för resenären att komma fram i tid. Osäkerheten om att komma fram i rätt tid ökar med antalet avbrott under en resa. Effekten på förutsägbarheten bedöms utifrån antalet byten under en resa, vilket antas öka risken för avbrott. En uppsplittrad resa innebär också ett stressmoment eftersom man måste hinna med anslutande färja. Väntetid är ställtid under resans gång och upplevs ofta som mer betungande än restid. Baserat på att väntetider för frigående färjor bedömts vara dubbelt så långa som de för linfärjor räknas byten olika beroende på färjetyp: byte till linfärja som 0,5 och byte till frigående färja som 1. Det lägre värdet för linfärja beror på att de bedöms som mindre riskfyllda att byta till då servicenivån med dessa är högre.

Konsekvenser med KR1 på förutsägbarhet på kort sikt

Figur 6.5 och 6.6 beskriver byten med KR1 och Nollalternativet och används för att bedöma hur förutsägbarheten förändras. Både i den södra och norra skärgården minskar förutsägbarheten i fler än hälften av sträckorna jämfört med Nollalternativet.

Byten

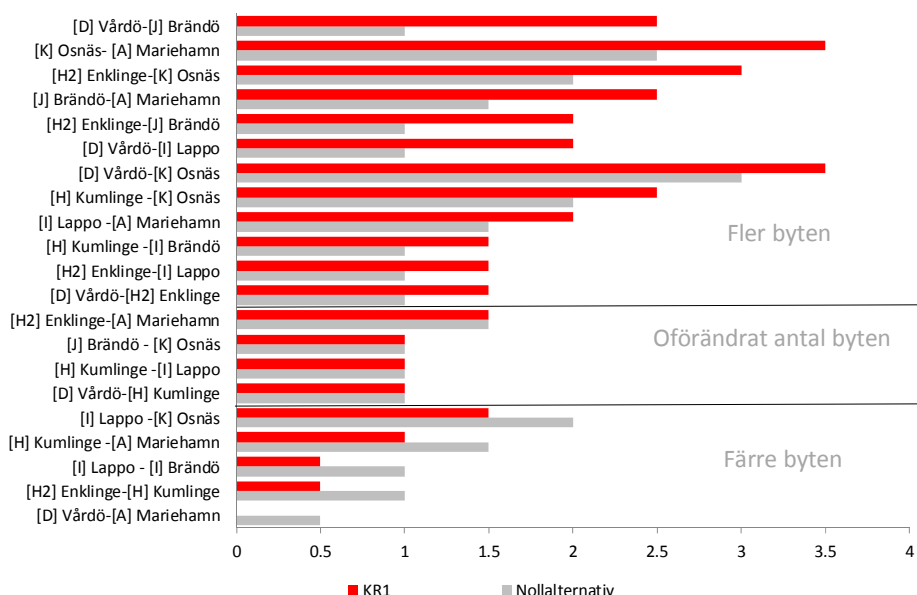
Störst förändring sker på sträckan Kumlinge-Mariehamn där antalet byten ökar mest och förutsägbarheten försämras från 1 till 2,5 jämfört med Nollalternativet. Sträckan Kumlinge-Kökar/Galtby som redan i Nollalternativet innebär flera avbrott blir än mindre förutsägbar med KR1. Att linfärjan över Embarsund ersätts med en bro innebär en positiv effekt vad gäller förutsägbarhet för resor via Överö. Till exempel blir resan mellan Kumlinge-Sottunga mer förutsägbar eftersom bytet till linfärja på Föglö försvinner, dock tillkommer ett byte med linfärja mellan Seglinge och Snäckö.



Figur 6.5 – Antal byten Nollalternativ och KR1 södra skärgården. Byte till frigående färja=1 och byte till linfärja=0,5.

I den norra skärgården liknar effekterna de i den södra skärgården. För majoriteten av sträckningarna försämrar förutsägbarheten. Det är också de längre resorna som berörs mest eftersom de med KR1 blir mer uppstyckade jämfört med Nollalternativet. Exempelvis innebär den långa resan mellan Vårdö-Brändö ökad risk för avbrott då den innebär tre byten, varav ett med linfärja, jämfört med endast ett byte i Nollalternativet. Att det blir fast förbindelse mellan fasta Åland och Vårdö eliminerar risken för avbrott på den sista delsträckan, vilket har effekt på alla resor till fasta Åland.

Att det blir linfärja istället för frigående färja mellan Enklinge och Kumlinge förbättrar förutsägbarheten jämfört med Nollalternativet för resor inom Kumlinge kommun. Detsamma gäller resan mellan Lappo och Brändö i och med att sträckan kommer att trafikeras med linfärja istället för frigående färja.



Figur 6.6 – Antal byten Nollalternativ och KR1 norra skärgården. Byte till frigående färja=1 och byte till linfärja=0,5

KR1 innebär med några undantag att förutsägbarheten i färjesystemet försämras jämfört med Nollalternativet. En minskad förutsägbarhet kan få följden att resor inte blir av på grund av risken att inte kunna genomföra den.

Oro för att hinna med nästa färja

Förutsägbarheten försämras också med avståndet mellan anslutande färjelägen. Därför bedöms förutsägbarheten försämras ytterligare jämfört med Nollalternativet för dem som reser via Föglö och Kumlinge. En uppsplittrad resa innebär också fler orosmoment än en kontinuerlig resa då man måste hinna till nästa färja. Därför bedöms KR1 innebära fler orosmoment jämfört med Nollalternativet. På sträckor där det är få avgångar blir det än viktigare att hinna med nästa färja än på en sträcka med högre servicenivå, det vill säga fler avgångar. Oron att inte hinna med nästa färja ökar benägenheten till fortkörning, något som upplevs på Vårdö idag, vilket innebär risker för dels medtrafikanter men också för dem som uppehåller sig längs med vägen. Barn och ungdomar som i större utsträckning är hänvisade till att gå eller cykla är särskilt utsatta grupper.

Bekvämlighet

Det är också en förändring ur bekvämlighetssynpunkt med en mer uppstyckad resa. Yrkesverksamma som reser med skärgårdstrafiken använder sig ofta av resan för att vila, något som blir svårare med KR1 jämfört med Nollalternativet eftersom det främst är de långa restiderna som splittras upp.

”Som det är nu så ser ju många, däribland yrkeschaufförer båtresorna

som en välkommen vilopaus under arbetsdagen. Det kommer att bli ett oroligt resande på grund av alla stopp.” (Intervju fasta Åland)

Att resan splittras upp gör det också svårare för rörelsehindrade personer då det blir flera av- och påstigningar under resan. Jämfört med Nollalternativet innebär KR1, det vill säga de sträckor där bytena ökar, ett mindre tillgängligt transportsystem. För rörelsehindrade kan det innebära begränsningar vad gäller möjligheten att själva styra över sina liv, och möjlighet att delta i samhällslivet i samma utsträckning som förut.

*”För rörelsehandikappade kan det bli problem med många av- och påstigningar. I och med att jag inte kör bil själv, så kommer jag att bli mer beroende av andra, vilket tyvärr leder till mindre resande.”
(Intervju Brändö)*

Åtgärder

Med KR1 ökar behovet av att överbrygga den sårbarhet som byggs in i färjesystemet. Ett fungerande bokningssystem är också något som tagits upp i flera av intervjuerna, bland annat i en intervju på Föglö:

”De från Kökar har kanske max tre turer per dag så för dem är det ju jätteviktigt att de kommer vidare.” (Intervju Föglö)

Med KR1 ökar risken för avbrott i resan och transportsystemet blir både mindre bekvämt och tillgängligt. Dessa negativa effekter bedöms kunna begränsas om följande åtgärder genomförs: en tidtabell som medger tillräckligt med tid för att, dels ta sig mellan färjorna, dels för av- och pålastning; ett bokningssystem som garanterar plats på anslutande färja; kollektivtrafik som integreras med färjeförbindelserna, exempelvis en minibuss som följer med färjan.

Alternativskiljande konsekvenser på förutsägbarhet på kort sikt

Med KR3 och KR4 ersätts den frigående färjan mellan Föglö och fasta Åland med en tunnel. Jämfört med KR1 bedöms effekterna bli:

- Förutsägbarheten förbättras då man inte längre behöver passa färjan. Det får i synnerhet konsekvenser på resandet mot fasta Åland från Sottunga och Kökar som är mer beroende av att komma vidare än de med start eller mål på Föglö. Oron och stressen att hinna med färjan försvinner. Resan blir också bekvämare. Trafiksäkerheten på vägen till Degerby påverkas positivt.

Alternativ KRD är likt KR3 med tillägget att det blir bro mellan Snäckö och Seglinge. Jämfört med KR1 bedöms effekterna bli:

- Förutsägbarheten förbättras då man inte längre behöver hinna till färjan. Stress

och oro för att hinna med färjan försvinner och resan blir bekvämare.
Trafiksäkerheten påverkas positivt.

3. Förutsägbarhet lång sikt

Förutsägbarheten på lång sikt handlar om färjesystemets och servicenivåns känslighet för förändringar i omvärldsfaktorer, det vill säga dess sårbarhet i ett längre perspektiv. Bedömningen sker utifrån ett antal aspekter som påverkar färjesystemets känslighet och utgör en bedömning av hur driftskostnader påverkas av lönekostnader och framtida prisökningar på olja och långsiktig planering av tidtabell. För färjor som ersätts med bro eller tunnel minskar driftskostnaderna samtidigt som det tillkommer utgifter för kapitalkostnader. Kvalitativ bedömning av möjligheten att servicenivån går att upprätthålla på flera års sikt.

Konsekvenser med KR1 på förutsägbarhet på lång sikt

Förutsägbarheten på lång sikt är svår att bedöma eftersom det i slutändan är externa faktorer, exempelvis anslag från den finska regeringen och fluktuerande oljepriser, som påverkar landskapsregeringens trafikbudget⁷. Dock finns det påverkansbara faktorer vad gäller färjesystemets känslighet. Som beskrivs tidigare har kostnaden för skärgårdstrafiken ökat och nu nått en gräns för vad som är hanterbart med nuvarande servicenivå. Kortare rutter som KR1 innebär får effekten att bränsleåtgången minskar samt möjlighet att sänka personalkostnader. Det skapar mer utrymme för ökade bränslekostnader i framtiden jämfört med Nollalternativet. För skärgårdskommunerna och dess invånare innebär det en ökad trygghet att trafiksystemets servicenivå har större möjlighet att bibehållas jämfört med Nollalternativet.

Under intervjustudien har det vidare framkommit att bokningssystemet i Nollalternativet bidrar till ett ineffektivt nyttjande av färjeförbindelserna:

”Bokningssystemet är knäppt, det kan vara fullbokat långt i förväg men sedan i sista stund avbokas många platser och färjan är tom.” (Intervju Kökar)

Tomma platser innebär uteblivna intäkter, och svårigheten att veta om det finns plats på färjan eller ej innebär en risk att potentiella resor inte blir av. Ett bokningssystem som ger ökad förutsägbarhet och minskar risken för uteblivna resor, det vill säga att undanträngd efterfråga realiseras, innebär mer kostnadseffektiva färjeförbindelser. Ett sådant bokningssystem kan med fördel kompletteras med ett informationssystem som även realtidsinformerar statusen på en viss sträcka, exempelvis om färjan blivit försenad eller ställts in. Dels finns det också behov av att förenkla tidtabellerna vad gäller förståelse och läsbarhet, eftersom det idag är svårt att planera en längre sammanhängande resa. På så vis

⁷ Se även Delprojekt DP03 Finansiering.

blir färjeförbindelserna mer användarvänliga vilket kan påverka beläggningen än mer i positiv riktning.⁸

Alternativskiljande påverkan på förutsägbarhet på lång sikt

KR2 innebär att trafiken mellan Föglö-Sottunga-Kumlinge går via ett östligt färjeläge på Föglö och ett sydligt färjeläge på Sottunga. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Längre färjepass innebär högre bränslekostnader och personalkostnader. Trafiksystemet blir också mer sårbart inför andra ökade driftskostnader.

KR3 och KR4 innebär tunnel mellan fasta Åland och Föglö. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Driftskostnaderna för bränsle och personal för färjetrafiken till Degerby, försvinner. Dock tillkommer kostnader för tunnel, både i bygg- och i driftsskedet. Huruvida det gör trafiksystemet mer eller mindre känsligt beror på förhållandet mellan tunnelsystemets drifts- och kapitalkostnader i förhållande till reduktionen av de färjelaterade kostnaderna.

Kombinationsalternativet KRB och KRC innebär en färjeförbindelse antingen mellan Hummelvik-Snäckö eller Hummelvik-Nordvästra Seglinge, i övrigt samma som KR1. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Något kortare färjepass. Ungefär lika sårbart inför ökade driftskostnader respektive minskad budget som KR1.

Alternativ KRD innebär tunnel och liknar KR3, men med tillkommande bro mellan Snäckö och Seglinge. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Driftskostnaden för färjetrafiken till Degerby försvinner, liksom för bränsle och personal. Dock tillkommer bygg- och driftskostnader för tunnel och bro. Om det gör trafiksystemet mer eller mindre sårbart beror på förhållandet mellan den tillkommande infrastrukturens drifts- och kapitalkostnader i förhållande till reduktionen av de färjelaterade kostnaderna.

4. Att resa utan bil

I det här avsnittet bedöms påverkan på förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik och för en fungerande cykelpendling i Korttruttssystemet jämfört med Nollalternativet. Kvalitativ bedömning av hur förutsättningarna för kollektivtrafik och cykel påverkas.

⁸ Ett förbättrat bokningssystem är relevant också för Nollalternativet.

Konsekvenser med KR1 på att resa utan bil

Som beskrivits ovan innebär KR1 att restiderna inom skärgården i de flesta fall minskar. Dock innebär KR1 att antalet byten under resan ökar. Fler byten bedöms påverka upplevelsen av resan och dess förutsägbarhet negativt. Oavsett hur tidtabellen ser ut blir det svårare att ta sig mellan anslutningshamnarna för den som saknar bil, och är det kort med tid mellan avgångarna blir det svårt att alls genomföra längre resor utan bil. Som citaten nedan visar är behovet att komplettera Korttruttssystemet med anpassad och fungerande kollektivtrafik en viktig fråga för de boende i skärgården.

"Man måste få hela resan till ett fungerande system, då både färjetrafik och kollektivtrafik fungerar hand i hand." (Intervju Brändö)

"Och tänk sen när du inte har bil och ska åka kollektivtrafik, tre fyra kommuner, så blir det en försening så sitter du på östra Föglö och undrar hur det gick till." (Intervju Brändö)

Jämfört med Nollalternativet innebär KR1 att förutsättningarna för en fungerande kollektivtrafik i skärgården ändras, inte minst på Föglö, Kumlinge och Lappo som får genomfartstrafik i och med nya hamnar. Jämfört med Nollalternativet ökar behovet av att informera cyklister hur de tar sig mellan angräsningshamnarna med KR1. Med KR1 blir det viktigt att ställa sig frågan: för vem bygger vi transportsystemet för? Trots att Åland har en stor andel bilar per invånare är det viktigt att man bygger ett trafiksystem som fyller allas behov. Detta inte minst eftersom KR1 i större utsträckning påverkar resandemöjligheterna negativt för dem som inte kör bil, exempelvis resurssvaga, barn, ungdomar, rörelsehindrade och äldre. Det är grupper som i större utsträckning är hänvisade till alternativa transportmedel, exempelvis kollektivtrafik och cykel. Utan ett anpassat kollektivtrafiksystem och cykelvägnät och den begränsning i tillgänglighet det medför, minskar utväxlingen av möjligheterna med Korttruttssystemet.

Alternativskiljande konsekvenser på att resa utan bil

Korttruttssystemet, oavsett alternativ, påverkar förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik på ett liknande sätt.⁹ Alla alternativ innebär att behovet ökar av sammanlänkande busslinjer då en större del av resan behöver göras på land.

KR3, KR4 och KRD innebär dock att färjan mellan Föglö och fasta Åland ersätts med en tunnel. Jämfört med KR1 bedöms effekterna bli:

- Att det inte längre går att ta sig mellan Föglö och fasta Åland med cykel via den aktuella sträckan. Cyklister hänvisas att resa via Vårdö vilket försämrar restiden

⁹ Kombinationsalternativet KRC och KRB berör endast Kumlinge.

avsevärt och cykelturismen i den södra skärgården bedöms påverkas negativt. Detta kan kompenseras med ett bussystem där man kan ta cykeln med sig på bussen.¹⁰

6.2 Konsekvenser för näringsliv och service

Näringslivet är beroende av transporter, dels för att få tillgång till insatsvaror, dels för att nå kunderna. En förbättring av tillgängligheten ökar möjligheterna för skärgårdsföretagen att nå marknaden oavsett om det handlar om fisk- och jordbruksprodukter eller närhet för turister. Samtidigt ger långa transporttider den lokala marknaden ett visst skydd från konkurrens utifrån. Bättre tillgänglighet kan ge effekter på den lokala servicen. Restider, transporttider, förutsägbarhet och möjligheter till pendling beaktas vid den kvalitativa bedömningen av positiv/negativ påverkan.

5. Konsekvenser med KR1 på näringsliv och service

KR1 ger överlag kortare res- och transporttider samtidigt som resan i många relationer styckas upp. Restidsminskningen innebär att det blir lättare att transportera insatsvaror till skärgården. Det blir även möjligt för till exempel servicepersonal och hantverkare att genomföra resor under en kortare tidsrymd. Uppstyckningen av resorna innebär dock en osäkerhet i och med att förutsägbarheten minskar. Även uttransporterna av färdiga varor påverkas på ett liknande sätt. När det gäller varutransporter av färskvaror är emellertid inte alltid restiden den avgörande faktorn. Det viktiga är att leveransen kommer fram i rätt tid så att det finns någon som kan ta emot varorna. Att bokningssystemet fungerar är således av vikt även för att förbättra möjligheterna för näringslivets transporter.

För turister kan resan vara en del av upplevelsen, inklusive att resa på land. Kortare restider bedöms inte ha så stor påverkan på turismen, det är troligen andra aspekter som avgör ett besök till den åländska skärgården. Nya sträckningar kan däremot ge effekter på turistströmmarna. Föglö kommer att ha tre hamnar och har potential att bli en turistnod. Via Föglö blir det också genare för besökare som vill nå Kökar. Sottunga kan komma att integreras mer norrut istället för österut genom att färjan som trafikerar Överö-Kumlinge med KR1 gör uppehåll i Sottunga. Även det kan ge möjligheter för utveckling av turism. På samma sätt som för varutransporter finns det även för turister ett behov av förutsägbarhet. Bokning av stugor och övernattningskräver att resan kan planeras. Det behovet finns också med Nollalternativet men behovet ökar med KR1 i och med att förutsägbarheten försämras. Avbokningar i sista stund innebär dessutom förlorad inkomst för turistföretagen. Även på lång sikt är förutsägbarheten viktig. Trots att turismen är säsongsbetonad, marknadsför och planerar företagen i god tid för kommande säsong. För turistföretagens långsiktiga planering är det viktigt att tidtabellen beslutas om i tid och för en längre period än i nuläget, och att kapacitet för turistbussar säkerställs på färjorna.

¹⁰ Det finns internationella exempel, till exempel Öland.

Som nämndes ovan kommer kortare restider att öka tillgängligheten till service. Effekten är mestadels positiv genom att resor i skärgården underlättas. Emellertid öppnar en ökad tillgänglighet upp för en större konkurrens. I KR1 ökar tillgängligheten till Mariehamn, vilket innebär risk för att, till exempel, den lokala butiken konkurreras ut av externhandeln utanför Mariehamn. Risken är störst i Vårdö och Föglö som väntas få en ökning av pendlingsresor, se nedan.

KR1 innebär, som beskrivits tidigare, fler byten och mer väntetid. Det skapar möjligheter för etablering av kaféer och småbutiker i anslutning till färjelägena, alternativt merförsäljning för befintliga verksamheter. Dock bedöms möjligheten som begränsad då besökande på genomfart har begränsat med tid beroende på hur tidtabellen ser ut.

Konsekvenserna av KR1 vad gäller näringsliv och service beror på hur entreprenörer och näringslivet reagerar på förändringarna, om de ser utvecklingspotential. Erfarenheter från andra håll visar att näringslivseffekter som följer av investeringar i transportinfrastruktur är små eller saknas helt (Peters 2008, ÅSUB 2009, Päivänen mfl 2010). Transportinfrastruktur är visserligen viktig, men tillgänglighet är bara en av de nödvändiga ingredienserna för att främja näringslivets utveckling. Ser man till tidigare erfarenheter av tillgänglighetsförbättringar är de mest märkbara effekterna kopplade till förbättringar i den regionala arbetsmarknadens storlek och sammansättning. Det är således sammanlänkning av arbetsmarknaderna i Mariehamn, Föglö och Vårdö som väntas vara den tydligaste konsekvensen.

Alternativskiljande konsekvenser för näringsliv och service

I tunnelalternativen (KR3, KR4 och KRD) kommer Föglö att bindas ihop med fasta Åland:

- Tunnelalternativen innebär kortare restider för pendlare som bor i Föglö
- Möjligheter för företag på Föglö, men om det blir en märkbar effekt på näringslivet beror på om övriga faktorer samverkar
- Större risk för negativ påverkan på lokalt serviceutbud

6.3 Konsekvenser på levnadsvillkor

Det här avsnittet behandlar effekter och konsekvenser på de människor som bor och verkar i skärgården utifrån aspekter som rör vardagslivet, sociala kontakter, inflyttning och jobb-möjligheter. Analyserna baseras dels på resultaten i föregående avsnitt samt resultatet av den intervjustudie som genomförts inom ramen för delprojektet.

6. Pendlingsmöjligheter

Attraktiviteten för dagspendling antas minska kraftigt vid tidsavstånd överstigande en timmes restid i ena riktningen.¹¹ Möjligheten till veckopendling antas begränsas av resmöjligheter över veckoslutet. Vad gäller ungdomars möjlighet att pendla till gymnasiet är de i större utsträckning beroende av kollektivtrafik. Bedömningen baseras på restid, servicenivå, men också förutsägbarhet och kollektivtrafik påverkar bedömningen. Kvalitativ bedömning som landar vid positiv/negativ påverkan.

Konsekvenser med KR1 på pendlingsmöjligheter

Fasta Åland med Mariehamn som viktigaste målpunkt bedöms som den enda riktning dit dagspendling är möjlig i en betydande omfattning. Inom skärgården är avstånden i regel för stora och näringslivet begränsat för att dagspendling inom skärgården skulle bli betydande. Effector's rapport (2013) tyder på att veckopendling till arbetsplatser på fasta Åland är betydelsefull för alla skärgårdskommuner.

Arbetspendlingen till fasta Åland är viktig för Vårdö kommun. Under år 2007 arbetspendlade nästan 50 procent av den förvärvsarbetande befolkningen till fasta Åland (Effector 2013). Med tanke på närheten till fasta Åland utgör troligtvis dagspendlingen en stor del. KR1 innebär att linfärjan mellan Prästö och Töftö ersätts med en bro vilket medför en positiv effekt på restiden mellan Vårdö och Mariehamn. Mellan centrala Vårdö och Mariehamn beräknas restiden bli cirka 46 minuter, jämfört med 51 minuter med Nollalternativet, och mellan Hummelvik på östra Vårdö och Mariehamn beräknas restiden bli cirka 60 minuter, jämfört med 65 minuter med Nollalternativet. Stora delar av Vårdö hamnar inom den kritiska gränsen av en timmes pendlingstid till Mariehamn. Dessutom ökar förutsägbarheten eftersom risken att hamna i kö vid linfärjan försvinner i KR1, vilket förmodligen är av större vikt än själva restidsvinsten. Flexibiliteten ökar också, vilket gynnar sysselsatta inom branscher med varierande arbetstider, exempelvis inom vården. Möjligheterna till dagspendling för boende i Vårdö kommun förbättras och konsekvensen kan bli att fler väljer att pendla till ett arbete på fasta Åland och att inflyttare söker sig till Vårdö för att det blir enklare att dagspendla.

Även för Föglö kommun är arbetspendlingen till fasta Åland betydelsefull, och år 2007 pendlade nästan 40 procent av den förvärvsarbetande befolkningen dit (Effector 2013). Med tanke på närheten till fasta Åland utgör troligtvis dagspendlingen en stor del. Broar och bankningar möjliggör en kortare färjeförbindelse mellan Svinö och Degerby. Det medför en positiv påverkan på restiden mellan Mariehamn och Degerby, som beräknas bli 57 minuter jämfört med 63 minuter med Nollalternativet. Med KR1 hamnar Degerby inom den kritiska gränsen av en timmes restid enkel väg, men skillnaden mot Nollalternativet är enbart 6 minuter. I stort sett resten av Föglö hamnar på fel sida av entimmesgränsen.

¹¹ Förhållandet mellan restid och avstånd för dagspendling är ett samband som nämns i många sammanhang och det används bland annat i den svenska nationella transportmodellen Sampers.

Attraktiviteten att dagspendla bedöms öka något för boende i och i närheten av Degerby jämfört med Nollalternativet. För att få utväxling av restidsminskningarna är det dock viktigt att färjeturerna pendlingsanpassas, det vill säga med morgonturer och eftermiddagsturer, vilket förmodligen har en större påverkan på pendlingsbenägenheten än den korta restidsvinsten.

Det förekommer en marginell arbetspendling inom skärgården (Effector 2013). Troligtvis utgörs denna till stor del av veckopendlare eftersom restiderna är långa. Restidsförkortningarna med KR1 bedöms ha en försumbar påverkan på dagspendlingen inom skärgården. Emellertid förkortas restiden från 65 minuter till 45 minuter mellan Sottunga och Föglö, vilket gör det mer attraktivt att dagspendla. Kortare restider bedöms underlätta veckopendling, men den påverkas förmodligen mer av möjligheten att resa fredag eftermiddag och söndag kväll alternativt måndag morgon.

Alternativskiljande konsekvenser för pendlingsmöjligheter

KR3 och 4 samt KRD innebär att Föglölinjen ersätts med en tunnel. Jämfört med KR1 bedöms effekten med en tunnel bli:

- Kortare restid mellan Föglö och Mariehamn. Hela Föglö hamnar inom en timmes resväg.
- Resan blir mer förutsägbar och flexibiliteten ökar.

7. Möjlighet till service- och tjänsteresor till Mariehamn

Möjligheten att genomföra dagsresor till Mariehamn, och för Brändös del även Åbo, för att uträtta privata ärenden (till exempel läkarbesök, bilbesiktning, inköp), och för tjänsteresor är mycket viktig för boende och verksamma i skärgården. Möjligheten att genomföra service- och tjänsteresor påverkas dels av restiden och dels av hur tidtabellen ser ut. Vad gäller serviceresor är alla dagar i veckan lika viktiga, men vad gäller tjänsteresor är det måndag till fredag som är betydelsefulla.

Konsekvenser med KR1 för service- och tjänsteresor till Mariehamn

KR1 påverkar kommunerna i skärgården olika, se beskrivningen av KR1. Gemensamt är att restiden till Mariehamn blir kortare för alla kommuner. Vad gäller förutsägbarhet blir den för de flesta kommuner sämre i och med fler byten, med undantag för Vårdö som får det bättre i och med bro istället för linfärja över Prästösund. Fler byten innebär också mer väntetid, vilket gör resan mindre bekväm och mer stressande. Eftersom serviceutbudet i skärgården är begränsat måste serviceresor genomföras då och då. Detsamma gäller tjänsteresor. Därför bedöms det inte som troligt att man skulle bli mindre benägen att genomföra service- eller tjänsteresor på grund av att det blir mindre bekvämt att resa. Dock är det tänkbart att boende i Brändö kommun i större utsträckning väljer att göra serviceresor till Åbo.

"Själv som Brändöbo ser jag mig vänta i bilkö för att linfärjan tar med

alla bussar och turister först och jag blir utan bilplats och blir försenad till färjan till Hummelvik. Det blir definitivt ett stressmoment mera! Jag kommer att fundera en extra gång om jag ska resa till fasta Åland, alltså måste jag verkligen resa dit, eller ska jag resa till Åbo istället som blir mycket enklare.” (Intervju Brändö)

Att restiden till Mariehamn blir kortare jämfört med Nollalternativet är positivt. För de kommuner som ligger närmast fasta Åland, Vårdö och Föglö, bedöms konsekvensen bli att serviceresorna till Mariehamn blir viktigare och ökar i antal jämfört med Nollalternativet. För boende i kommuner som ligger längre bort bedöms konsekvensen främst bli att det frigörs tid jämfört med Nollalternativet. Det är också för kommuner som Kökar, Kumlinge och Brändö som restidsvinsten blir störst. Hur detta påverkar resvanorna beror till stor del på tidtabellen. Det kan innebära mer tid att uträtta ärenden på, och den som är på tjänsteresa för ett möte får tid till att uträtta ärenden innan färjan går hem igen. Det kan också innebära att resdagen tar mindre tid i anspråk. För att underlätta service- och tjänsteresor bör tidtabellen anpassas efter sådana behov med morgon och kvällsturer alla dagar i veckan. På så sätt kan tiden utnyttjas effektivt, även för den som är på tjänsteresa. Ett bokningssystem som skapar förutsägbarhet underlättar också och kan innebära att fler serviceresor genomförs.

”Nog finns det gånger man låtit bli att åka för man orkar inte med den där långa dagen. Så kanske skulle man åka oftare och det skulle bli mindre jobbigt att åka.” (Intervju Brändö)

Alternativskiljande konsekvenser på service- och tjänsteresor till Mariehamn

Kommuner i norra skärgården påverkas inte av alternativa utformningar. KR2 innebär att Sottunga och Kumlinge trafikeras via ett färjeläge på östra Föglö. Jämfört med KR1 bedöms effekterna bli:

- För Sottunga blir restiden till Föglö och Mariehamn längre.

KR3 innebär fast förbindelse mellan fasta Åland och Föglö. Jämfört med KR1 bedöms effekterna bli:

- Restiden förkortas och resan blir också mer förutsägbar. Det påverkar alla kommuner i södra skärgården, men främst Föglö kommun som mer blir som en del av fasta Åland. Mariehamn som ekonomiskt centrum blir viktigare (ÅSUB 2009) och konsekvensen bedöms bli att serviceresorna ökar mellan Föglö och Mariehamn.

KR4 liknar KR3 med skillnaden att Sottunga och Kumlinge trafikeras via en hamn på östra Föglö. KR4 liknar även KR2 med skillnaden att tunneln ersätter färjan mellan fasta Åland och Föglö.

Jämfört med KR3 och KR2 bedöms effekten bli:

- KR2 och KR4 - Längre restid mellan Sottunga och Föglö.
- KR3 - Försämringen i restid för boende och verksamma på Sottunga kompenseras dels av kortare restid mellan Föglö och fasta Åland men främst av att resan blir mer förutsägbar.

8. Samverkan inom skärgården

Samverkan inom skärgården beror starkt på hur bra möjligheter skärgårdskommunerna och dess invånare har för att nå varandra. Transportsystemet är en stödpelare för mellankommunala samarbeten, ökat socialt utbyte och ett fungerande näringsliv.

Konsekvenser med KR1 för samverkan inom skärgården

KR1 innebär att förbindelserna inom skärgården förändras. Som framgår av bedömningen av restidsförändringar så kommer de flesta skärgårdskommuner komma närmare varandra i restid, dock med undantag för Sottunga och Kökar där restiden ökar med 49 minuter. Vårdö kommun har i nuläget mest samverkan med fasta Åland och Mariehamn. Samverkan med övriga skärgården är till stor del avgränsad till turismen som använder hamnen i Hummelvik för att ta sig vidare ut i skärgården. Med en fast förbindelse bedöms Vårdö kommun än mer bli en del av fasta Åland, men förblir viktig för skärgårdsturismen. Kumlinge och Brändö kommuner kommer närmare varandra och förstärker den norra skärgården som delregion. Detsamma bedöms gälla för södra skärgården med Föglö, Kökar och Sottunga kommuner där Föglö blir själva noden. Med förbindelsen Föglö-Sottunga-Kumlinge bedöms en länk tillkomma mellan norra och södra skärgården, vilket inte är fallet i Nollalternativet. Restiden jämfört med Nollalternativet påverkas i stort sett inte mellan Kumlinge och Föglö, men förbättras mellan Sottunga och Föglö, 15 minuter, och mellan Sottunga och Kumlinge, 54 minuter.

Konsekvenserna av KR1 vad gäller samverkan inom skärgården beror på hur invånarna, kommunerna och näringslivet reagerar på förändringarna. Effekten av att kommunerna kommer närmare varandra kan resultera i utökade kommunala samarbeten. Exempelvis kan kostnader för offentlig service, som lärartjänster och vårdtjänster, delas på då det blir enklare att pendla mellan kommunerna.

”Om vi får Kumlinge närmare skulle vi också kunna dela på lärartjänster till exempel.” (Intervju Brändö)

Kortare restider möjliggör ett rikare socialt liv, exempelvis genom samarbeten inom idrott och andra fritidsaktiviteter. Sådana samarbeten upplevs vara begränsade i nuläget enligt en ny enkätstudie om ungdomars upplevelse av att växa upp i skärgården (Holmström 2013). Mer samarbeten och utbyten mellan kommunerna och dess invånare innebär också att förståelsen för varandras behov troligtvis ökar. Under intervjustudien identifierades intressekonflikter mellan södra och norra skärgården vad gäller offentliga resurser, inte minst färjeförbindelserna. Ökar samverkan kan det leda till att dessa konflikter dämpas och

hela skärgårdens gemensamma behov får mer uppmärksamhet. Skärgården binds samman på ett mer mentalt plan, och en mer gemensam skärgårdsidentitet kan växa fram. Det kan resultera i mer övergripande samarbeten, exempelvis föreningar och kommunala arbetsgrupper som för en gemensam talan för skärgården, jämfört med dagens mer splittrade situation.

Alternativskiljande konsekvenser för samverkan inom skärgården

KR2 och KR4 innebär att Föglö-Kumlinge trafikeras via en hamn på östra Föglö och nuvarande hamn på södra Sottunga. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Restiden ökar mellan Föglö och Kumlinge, det vill säga också mellan Sottunga-Föglö och Sottunga-Kumlinge. Sottungas funktion som länk mellan södra och norra skärgården begränsas då restiden blir upp till 22 minuter längre mellan Föglö och Kumlinge. Alternativen innebär försämrade möjligheter för samverkan mellan norra och södra skärgården.

9. Samverkan inom kommunerna

Förbättrad samverkan inom kommunen påverkar exempelvis samhörighet, gemenskap, levnadsförutsättningar som tillgång till service och skola. Aspekter som påverkar samverkan är restid, förutsägbarhet och servicenivå.

Konsekvenser med KR1 för samverkan inom kommunerna

KR1 kan påverka samverkan inom kommunerna Kumlinge, Brändö och Föglö. I Kumlinge kommun får Enklinge linfärja till Bärö jämfört med frigående färja idag. I Brändö kommun binds Lappo ihop med Brändö med linfärja och i Föglö kommun ersätts linfärjan över Embarsund med en bro. Detta innebär att förutsägbarheten och servicenivån förbättras och att restiden minskar något jämfört med Nollalternativet.

Konsekvenserna av att det blir åtminstone lite smidigare att resa inom kommunen beror i slutändan på de människor som bor där och hur de väljer att göra. Bättre tillgänglighet ökar förutsättningarna att delta i aktiviteter, hobbies och möten. Förverkligas sådana aktiviteter, påverkas känslan av samhörighet och av att man hör ihop med sin hemkommun. Det verkar också för ökad rättvisa då möjligheten att ta del av kommunens service, exempelvis skola och vård, förbättras även för dem som bor utanför centralorten. Ökad samverkan inom kommunen innebär förbättrade levnadsvillkor och bidrar till att skapa en positiv uppfattning av att leva i skärgården. Betydelsen av att fler kan få möjlighet att delta i aktiviteter i kommunen uttrycktes kärnfullt av en Kumlingebo:

”En typ av linfärja mellan Kumlinge och Enklinge skulle vara positivt för skolan och dagiset och folk som kommer och jobbar. De som nu har vajerfärja mellan Snäckö och Seglinge har mycket bättre möjligheter att delta på det som pågår i Kumlinge, barn deltar mer i aktiviteter och

folk träffas mer spontant.” (Intervju Kumlinge)

Alternativskiljande konsekvenser för samverkan inom kommunerna

Alternativ KRD innebär bro mellan Snäckö och Seglinge. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Restiden minskar och förutsägbarheten ökar för resor inom Kumlinge kommun.

10. Befolkningsutveckling

Befolkningsutveckling påverkas av olika demografiska faktorer såsom födselar, dödsfall och flyttningar. För att minska påverkan från en ofördelaktig demografisk struktur behöver inflyttningen öka av personer i yrkesverksam ålder. Flyttningar kan antas påverkas av bland annat restider, förutsägbarhet, möjligheter till pendling, närhet till service etcetera.

Konsekvenser med KR1 på befolkningsutvecklingen

I avsnitt 3.2 – *Bo och verka i skärgården* framgår det att, med undantag för Vårdö kommun, har befolkningsutvecklingen i alla skärgårdskommuner varit negativ mellan år 2000 och 2012. Minst negativ har den varit i Föglö kommun (-3 %) medan den varit mer omfattande i de mindre kommunerna Kumlinge, Kökar och Sottunga. Statistiken tyder också på problem med en åldrande befolkning och att återväxten är dålig. Något som också togs upp i intervjuer och temadiskussioner.

”De flesta väljer att studera vid gymnasiet i Mariehamn. Alternativen är Sverige eller Åbo. Problemet är dock att det är svårt att flytta tillbaka för det finns inga jobb.” (Temadiskussion Brändö)

Jämfört med Nollalternativet innebär KR1 att de flesta skärgårdskommunerna får kortare restider till fasta Åland och inom skärgården. Förutsägbarheten minskar på de resor som styckas upp i delsträckor och därför innebär fler byten, men ökar på de sträckor där en frigående färja ersätts med linfärja eller bro. KR1 bedöms påverka strukturen i skärgården. Vårdö kommun bedöms bli mer av en del av fasta Åland medan relationerna Brändö och Kumlinge, och Kumlinge, Sottunga och Föglö förstärks.

Vad gäller befolkningsutvecklingen i skärgården är det återväxten som är problemet. Både intervjustudien som genomförts inom ramen för det här delprojektet och studien av ungdomars syn på livet i skärgården (Holmström 2013) lyfter fram möjligheten till försörjning som en viktig förutsättning för att bosätta sig i skärgården.

”Det som vi har funderat mycket på från kommunens sida är det här med arbetsplatser för det är vårt största problem, det är inget problem att hitta folk som vill bo här men då ska de ha något de kan livnära sig på.” (Intervju Brändö)

”Svårighet att hitta utkomst, för oss men än värre längre ut i skärgården. Antalet arbetsplatser är tyvärr för litet att försörja en

större befolkning, tyvärr.” (Intervju Vårdö)

KR1 bedöms innebära förbättrade möjligheter till utkomst i främst Vårdö kommun men också Föglö kommun på grund av möjligheten att pendla till fasta Åland och Mariehamn. Det är dock inte särskilt troligt att det lokala näringslivet kommer uppleva en större uppgång på grund av ökad inflyttning till Vårdö och Föglö kommuner (ÅSUB 2009), utan en befolkningsökning beror på möjligheten att arbetspendla.

För resten av skärgården är en ökning av antalet tillgängliga arbetsplatser begränsad, och det är istället andra aspekter som är viktiga för att locka till sig inflyttare. Utifrån intervjuerna och studien av ungdomars syn på livet i skärgården (Holmström 2013) är de mest positiva aspekterna av skärgården förknippade med närhet till naturen, gemenskap och en god uppväxtmiljö för barnen. Det negativa med att bo i skärgården har ofta med det begränsade sociala umgänget eller umgängeskretsen att göra. KR1 bedöms innebära förbättrade förutsättningar för samverkan inom skärgården. Ungdomars inställning till att bosätta sig i skärgården kan påverkas i en positiv riktning då det blir något enklare att hälsa på varandra och umgås och ta del i fritidsaktiviteter. Tillgången till kommunal- och kommersiell service bedöms också förbättras i någon mån eftersom möjligheten till mellankommunala samarbeten förbättras. I visst mått kan detta bidra till en bromsning av den negativa befolkningsutveckling som upplevs idag.

Alternativskiljande konsekvenser för befolkningsutvecklingen

KR3, KR4 och KRD innebär att en tunnel ersätter färjan mellan fasta Åland och Föglö. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Restiden, resans förutsägbarhet och i synnerhet tillgängligheten till Mariehamn förbättras avsevärt vilket dels ger förbättrade möjligheter till arbetspendling men också att utnyttja det serviceutbud som finns i Mariehamn. Att näringslivet på Föglö skulle vinna på en fast förbindelse är dock osäkert. Om serviceutbudet på Föglö minskar kan det också påverka levnadsvillkoren i Sottunga och Kökar negativt. Å andra sidan kan Föglö-Sottunga-Kökar bli mer av ett gemensamt serviceområde.

KR2 och KR4 innebär att trafiken mellan Föglö, Sottunga och Kumlinge går öster om Sottunga till ett färjeläge på östra Föglö. Jämfört med KR1 bedöms effekten bli:

- Längre restid på sträckan Kumlinge, Sottunga och Föglö försämrar förutsättningarna för en ökad samverkan mellan dessa kommuner. Dock förbättras restiden något mellan Kökar och Sottunga. Möjligheten att skärgården utvecklas till ett mer gemensamt begrepp och intresse begränsas, vilket kan påverka upplevelsen av skärgården som en attraktiv plats att bo i negativ riktning.

7. Samlad bedömning

I tabell 7.1 är konsekvenserna av de olika alternativen sammanställda. Konsekvenserna i tabellen kan användas för att bedöma i vilken mån landskapsregeringens målsättning uppfylls, det vill säga att skapa en trygg förutsägbar trafik som beaktar de bofastas, näringslivets och fritidsboendes behov samtidigt som kostnaderna för skärgårdens transportförsörjning ska minska.

Jämfört med Nollalternativet innebär KR1 förbättringar i termer av behov av tillgänglighet, framför allt till Mariehamn, med undantag vad gäller väntetider och resans förutsägbarhet.

Alternativen med tunnel mellan Föglö och fasta Åland (KR3, KR4 och KR5) innebär större restidsvinster och att den negativa effekten på väntetider och resans förutsägbarhet reduceras i den södra delen av systemet. KR4 förlänger dock restiderna för Sottungas del. Med grund i ovanstående bedömning är ett korttruttssystem med tunnlar och broar (KR3 och KR5) att föredra framför Nollalternativet. I samhällskonsekvensbeskrivningen har det dock inte ingått att utreda effekterna på landskapsregeringens kostnader. Det är dock osäkert om de ökade kostnaderna för investeringar i tunnel och broar är försvarsbart ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Nyttorna med restidsvinster och den ökade förutsägbarhet som tunnelalternativen ger omfattar relativt få resenärer och godstransporter, vilket gör att kostnaderna sannolikt överstiger nyttoökningen.

Slutsatsen med avseende på resonemanget ovan är istället att KR1 bedöms vara det bästa alternativet. De försämringar som alternativet innebär vad gäller väntetid och förutsägbarhet bedöms kunna överbryggas och detta sannolikt till en lägre kostnad än med tunnel genom välplanerade insatser inom kollektivtrafik, bokningssystem och tidtabellläggning. För att korttruttssystemet även ska leda till en stimulans av näringslivet visar erfarenheterna internationellt på ett behov av att koordinera infrastrukturutbyggnaden med företagsfrämjande åtgärder.

Tabell 7.1 Samlad bedömning

	KR1 jämfört med Nollalternativet	Alternativskiljande
Brändö	+ Restider förkortas till Mariehamn, kortare restid via Åva-Osnäs till Åbo för Lappo + Bättre samverkan inom skärgården (Kumlunge-Brändö) + Bättre samverkan inom kommunen – Fler väntetider till Mariehamn, ökad risk för avbrott i resekedjan	

DP05 Samhällskonsekvensbeskrivning
RAPPORT 2013-10-17 rev feb-14

Föglö	+ Restiden förkortas till Mariehamn + Pendlingsmöjligheter till Mariehamn förbättras + Trolig inflyttning av pendlare + Bättre samverkan med Kökar och Sottunga + Bättre samverkan inom kommunen + Ökade möjligheter för företag – Lokalt serviceutbud kan påverkas negativt – Ökat behov av kollektivtrafik	+ Tunnelalternativen (KR3, KR4 och KRD) ger betydande tidsvinster + Inflyttning av pendlare + Ökade möjligheter för företag + Tunnel innebär att Föglö integreras med fasta Åland – Lokalt serviceutbud påverkas negativt – Ökat behov av kollektivtrafik – Tunnelalternativen innebär att Föglö blir svår att nå med cykel
Kumlinge	+ Restiden förkortas till Mariehamn + Färre väntetider till Mariehamn, minskad risk för avbrott i resekedjan + Bättre samverkan mot Brändö	+ KRD förbättrar förutsättningarna för inomkommunal samverkan
Kökar	+ Restiden förkortas till Mariehamn + Bättre möjligheter till samverkan med Föglö – Sämre möjligheter till samverkan med Sottunga – Fler väntetider till Mariehamn, ökad risk för avbrott i resekedjan	+ Tunnelalternativen reducerar antalet väntetider och minskar risken för avbrott i resekedjan
Sottunga	+ Förbättrade möjligheter till samverkan med Kumlinge + Något bättre möjligheter till samverkan med Föglö – Fler väntetider till Mariehamn, ökad risk för avbrott i resekedjan – Försämrade möjligheter till samverkan med Kökar	+ KR3 innebär kortare restid till Mariehamn, och minskad risk för avbrott i resekedjan + KRD innebär förbättrade möjligheter till samverkan med Kumlinge – KR2 innebär längre restider till Mariehamn och Föglö – KR4 innebär längre restider till Föglö
Vårdö	+ Pendlingsmöjligheter till Mariehamn förbättras + Väntetider försvinner och således risk för avbrott i resan	



DP05 Samhällskonsekvensbeskrivning

RAPPORT 2013-10-17 rev feb-14

	Fokus ökar mot Mariehamn och fasta Åland	
Samlad bedömning	+ Restidsvinsterna överväger de förluster som uppstår i mindre relationer + Väntetider reduceras inom Föglö, Kumlinge och Brändö + Bättre förutsägbarhet lång sikt + Samverkan inom skärgården + Samverkan inom kommunerna + Befolkningsutveckling på Vårdö och Föglö + Ökade möjligheter för företag (mycket osäkert om dessa realiserar i nya företag/arbetsplatser) – Väntetider ökar mot Mariehamn, förutom för Vårdö – Sämre förutsägbarhet kort sikt – Ställer krav på anpassad kollektivtrafik	+ KR3 innebär kortare restid till Mariehamn + Tunnelalternativen ger mindre väntetider och förbättrad förutsägbarhet för resor mot Mariehamn via Föglö + KRD minskar restiderna och väntetiderna + Ökade möjligheterna för företag (osäkert om dessa realiserar i nya företag/arbetsplatser) + Ställer något mindre krav på ett bättre bokningssystem då det blir färre färjor att byta till + Ställer något mindre krav på en anpassad tidtabell då det blir färre färjor att byta till – KR2 innebär längre restid för Sottunga mot Mariehamn och Föglö – KR4 innebär längre restid för Sottunga mot Föglö – Ställer krav på anpassad kollektivtrafik
Åtgärdsförslag	Anpassad kollektivtrafik för transporter mellan färjelägen Ett förbättrat bokningssystem för att åtgärda den försämrade förutsägbarheten Anpassad tidtabell för att förbättra förutsägbarheten vid transporter mellan färjelägen	

8. Rekommendationer och åtgärdsförslag

Alternativ KR1 innebär ett smidigare trafiksystem än det nuvarande, med kortare restid till Mariehamn och även kortare restider för de flesta reserelationer inom skärgården. Trots att KR1 bedöms innebära ett bättre transportsystem i skärgården än med Nollalternativet så innebär förslaget ett antal aspekter som bör åtgärdas för att få maximal utväxling av förändringarna. Dessa rekommendationer och åtgärdsförslag gäller i stort även för övriga korttruttsalternativ, men de behöver modifieras något om något annat alternativ blir aktuellt.

Bokningssystem

Redan idag upplevs bokningssystemet fungera dåligt och det innebär ett ineffektivt nyttjande av färjetrafiken. I och med att KR1 medför att de flesta resorna blir uppstyckade i flera kortare delsträckor innebär det att resan blir mer sårbar. Ett förbättrat bokningssystem kan bidra till att överbrygga den inbyggda sårbarheten. Vi föreslår följande åtgärder för ett mer anpassat bokningssystem:

- Alla färjeturer kan bokas
- Hela resan kan bokas på en gång med en reseplanerare som visar alla möjliga resekombinationer – en biljett för hela resan med all information som behövs. Det innebär också att besättningen i förväg känner till hur många som kommer från anslutande färja.
- Att man i bokningstjänsten kan se hur många platser det finns kvar. Informationen, lämpligen på internet, uppdateras kontinuerligt så att beläggningen uppdateras även under färd.
- Till bokningssystemet bör det kopplas en informationstjänst som ger dem som bokat en resa uppdaterad information om något händer med förbindelsen. Exempelvis en SMS-tjänst som skickar ett SMS om färjan blir sen.
- Bokningssystemet synkroniseras med bokning av exempelvis stuga för att undvika att bokningar ställs in för att man inte fått plats på färjan.

Tidtabell

Tidtabellen är också viktig att tänka på för att optimera nyttan med färjeförbindelserna och även åtgärda riskerna som fler byten innebär. Dels är tidtabellen viktig för möjligheten att genomföra privata- och tjänsteärenden i Mariehamn, dels kan utformningen av tidtabellen överbrygga stressen och oron det innebär att hinna med anslutningsfärjan. Vi föreslår följande åtgärder:

- Morgon och eftermiddags/kvällsturer (arbetstidsanpassade), helst alla dagar i veckan, annars utvalda dagar.
- Tidtabellen ska vara konstant och inte variera från dag till dag eller vecka till vecka. Undvika undantag i tidtabellen för att göra den mer överskådlig.

- Planera så att det är tillräckligt med tid för bilister och kollektivtrafikanter att ta sig mellan anslutande färjor.
- Se till att en tryckt version finns tillgänglig när den nya tidtabellen börjar gälla. Tänk på layout och på vem som ska läsa tidtabellen. Den behöver vara lättläst och överskådlig.

Kollektivtrafik

För att alla ska få nytta av korttruttsystemet bör även kollektivtrafiken i skärgården planeras och kommuniceras som en integrerad del av Korttruttsystemet. Följande åtgärder föreslås för att åstadkomma detta:

- En minibuss som åker hela vägen från Brändö-Mariehamn och Kökar-Mariehamn, förslagsvis följer med färjan. Det ger en kontinuerlig resekedja med hög servicenivå och trygghet för bussåkare. Kostnaderna kan delas upp mellan landskapsregeringen och kommunerna enligt den resenärförteckning som samlas in.
- Alternativt till ovan, busstrafik mellan anslutande färjor. Resan blir dock mindre trygg då man är beroende av en kedja med anslutande bussar.

Trafiksäkerhet

Föglö och Kumlinge kommer att få mer trafik på grund av alla de som ska mellan anslutande färjor. På Vårdö där man idag har en sådan situation har man upplevt att det ibland blir "rally" mellan färjorna, något som påverkar trafiksäkerheten negativt. För att undvika en sådan effekt på Föglö och Kumlinge föreslår vi följande åtgärder:

- Gott om tid mellan ankomst och avgång.
- Hastighetsbegränsningar, vägdesign och fartkameror för att hålla nere hastigheterna.

Kompletterande insatser

Korttruttsystemet ger möjligheter till bättre samverkan mellan skärgårdskommunerna. Om det sker beror på hur invånarna, kommunerna och näringslivet reagerar på förändringarna. På ett liknande sätt är effekterna på näringslivet beroende av hur invånare och företagare reagerar på dem. För att det ska ske en utveckling rekommenderas att utbyggnaden av Korttruttsystemet koordineras med andra insatser. Därför föreslås vi följande åtgärder:

- Utveckla Skärgårdsnämndens uppdrag med målet att arbeta för att ge skärgården en gemensam röst och att avhjälpa disharmonin mellan norra och södra skärgården. Goda erfarenheter med skärgårdsråd som arbetar med att ta fram gemensamma strategier finns i Stockholms skärgård.
- Synkroniseringen av bokningssystemet kan med fördel omfatta en rad tjänster via Ålands turistinformation.
- Satsa på företagsrådgivning för skärgårdsföretagare. Kan med fördel ordnas via befintliga nätverk för företagare eller via Skärgårdsnämnden.

Referenser

Effector (2013) Statistisk analys av trafikflödet i dagens skärgårdstrafik, Landskapet Åland. Effector Scandinavia AB, april 2013. Korttruttsprojektet, Delprojekt 01.

Holmström, S. (2013) Brändös framtid – en studie av skärgårdsungdomars syn på en skärgårdskommuns utsikter. På uppdrag av Brändö kommun 20.08.2013

Korttruttsmeddelande 2011 Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem, "Korttrutt" Meddelande nr 3/2010-2011. 2011-05-19. ÅLR 2011/4320.

Peters, J. R, Paaswell R. E. and Berechman, J. (2008) Economic Competiveness: Performance Measures for Transportation: Review of Literature and Best Practices.

Päivänen, J. Tuovinen, S and Pädam, S (2009) Developing fixed links and ferry connections – international experiences. Annex 1 in Suur Strait Strategic Development Plan.

ÅSUB (2009) Regionala effekter av fast förbindelse till Föglö. ÅSUB på uppdrag av Landskapsregeringen. Rapport 2009:12.

Bilaga 1 Intervjusammanställning

Bilaga 2 Sammanfattning av temadiskussioner

Tillägg till samhällskonsekvensbeskrivningen

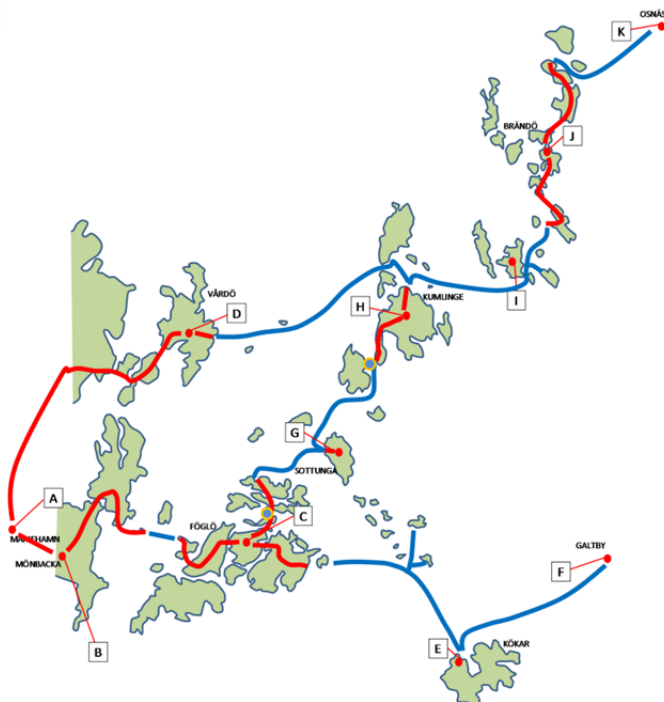
Landskapsregeringen har uttryckt att målsättningen med korttruttssystemet är att skapa en trygg förutsägbar trafik som beaktar de bofastas, näringslivets och fritidsboendes behov samtidigt som kostnaderna för skärgårdens transportförsörjning ska minska (se Meddelande nr 3/2010-2011). I samband med den slutliga sammanvägningen av Korttruttssystemets alternativ framkom att endast delar av Korttruttsalternativen KR1, KR2, KR3 och KR4 uppfyller samtliga de mål som har satts upp av Landskapsregeringen. Utifrån fördjupade kostnadseffektivitetsanalyser identifierade slutrapporten två tillkommande alternativ som i förhållande till Nollalternativet är kostnadseffektiva samtidigt som de är lika bra eller bättre restidsmässigt.

De tillkommande alternativen har kallats KR1.6 och KRB.1. I båda fallen ingår delar av KR1 i de tillkommande alternativen. Investeringarna är emellertid av mindre omfattning. I denna bilaga till samhällskonsekvensbedömningen görs en beskrivning av hur de mindre omfattande alternativens samhällskonsekvenser förhåller sig till Nollalternativet och hur de skiljer sig från varandra.

Nedan beskrivs först de tillkommande alternativen KR1.6 och KRB.1. Därefter genomförs en beskrivning av de tillkommande alternativens konsekvenser baserat på de tio indikatorer som användes i den tidigare genomförda samhällskonsekvensbeskrivningen. Avslutningsvis görs en samlad bedömning i tabellform.

Tillkommande alternativ KR1.6:

Alternativ KR 1.6:

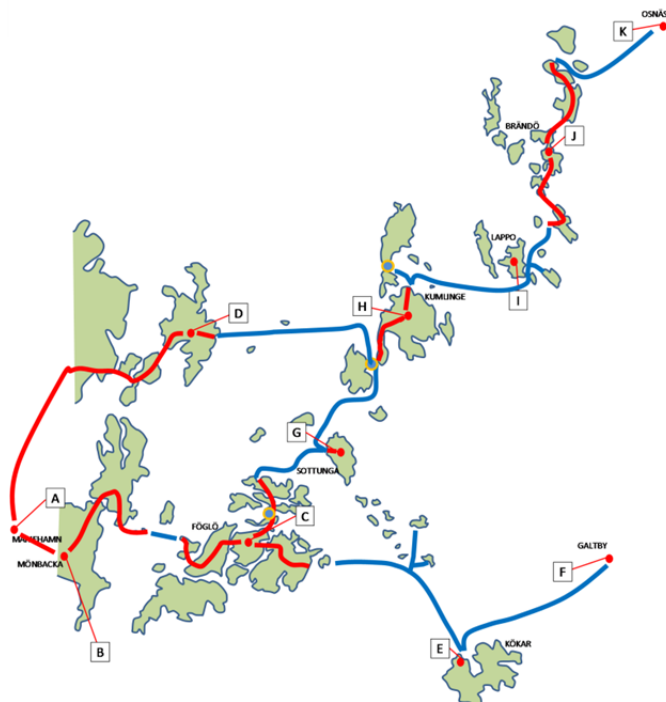


- Ny bro i Prästösund (18 m)
- Rutten Hummelvik-Brändö bibehålls
- Nytt färjeläge västra Sottunga
- Nytt färjeläge östra Föglö, Hastersboda där Södra linjen ansluter
- Nytt färjeläge på Långholm och öppningsbar bro Spettarhålet

Förändringarna på den södra linjen och den tvärgående linjen innebär att trafikflödena från den södra skärgården leds till fasta Åland via Föglö.

Tillkommande alternativ KRB.1:

Alternativ KR B.1:



- Ny bro i Prästösund (18 m)
- Norra linjen delas upp i Hummelvik-Snäckö och Kumlinge-Lappo-Torsholma
- Nytt färjeläge västra Sottunga
- Nytt färjeläge östra Föglö, Hastersboda där Södra linjen ansluter
- Nytt färjeläge på Långholm och öppningsbar bro Spettarhålet

Förändringarna på den södra linjen och den tvärgående linjen innebär att trafikflödena från den södra skärgården leds till fasta Åland via Föglö.

Konsekvenser för 10 indikatorer

I samhällskonsekvensbeskrivningen ingår 10 indikatorer. Dessa beskrivs i kapitel 5.

- Restid
- Förutsägbarhet på kort sikt (förutsägbarhet som gäller individens resa)
- Förutsägbarhet på lång sikt (servicenivåns känslighet för omvärldsförändringar)
- Att resa utan bil
- Näringslivsutveckling
- Pendlingsmöjligheter arbete och skola
- Möjlighet till service- och tjänsteresor
- Integration inom skärgården
- Integration inom kommunen
- Befolkningsutveckling

1. Restid

I båda de tillkommande alternativen förkortas restiderna i förhållande till Nollalternativet. På den norra linjen möjliggör den nya bron över Prästösund kortare restider till Mariehamn från den norra skärgården, Vårdö och Kumlinge. Den södra skärgårdens rutter kommer att gå via Föglö. För Kökars del innebär förändringen minskade restider till Föglö och vidare till Mariehamn. Däremot ökar restiden mellan Sottunga och Kökar. Det nya färjeläget på västra Sottunga och den förkortade resan mellan Föglö och fasta Åland gör att resan Sottunga-Mariehamn förkortas något jämfört med Nollalternativet. Alternativ KRB.1 innebär att de som ska resa mellan Enklinge, Lappo eller Brändö och fasta Åland kommer att få åka landvägen från det befintliga färjeläget i Kumlinge till färjeläget i Snäckö. Det ger en restidsvinst för alla destinationer utom Enklinge som får 15 minuters längre restid jämfört med Nollalternativet. För Sottungas del betyder KRB.1 att en ny rutt öppnas till fasta Åland via Snäckö-Hummelvik.

2. Förutsägbarhet på kort sikt

Förutsägbarhet på kort sikt omfattar säkerheten för resenären att komma fram i tid. Osäkerheten om att komma fram i rätt tid ökar med antalet byten under en resa.

Konsekvensen för den norra skärgården är att Alternativ KR1.6 förbättrar förutsägbarheten på kort sikt i och med att linfärjan över Prästösund ersätts med bro. Förutsägbarheten på kort sikt förbättras entydigt för den norra skärgården med KR1.6. Alternativ KRB.1 ger bättre förutsägbarhet för Vårdö och Kumlinge i riktning mot Mariehamn. Däremot reduceras förutsägbarheten på kort sikt för Enklinge och ökar något för Lappo och Brändö i och med att linfärjan försvinner och att det tillkommer en färjeresa.

Konsekvensen för den södra skärgården är att både KR1.6 och KRB.1 ger fler byten utom för Föglö. Resan Kökar-fasta Åland innebär två färjor istället för en och Sottunga-fasta Åland får en ökning från en till tre färjor (varav en är linfärja). Genom KRB.1 får Sottunga en något mindre påverkan på förutsägbarheten på kort sikt.

3. Förutsägbarhet på lång sikt

Förutsägbarheten på lång sikt handlar om färjesystemets och servicenivåns känslighet för förändringar i omvärldsfaktorer, det vill säga dess sårbarhet i ett längre perspektiv. Analyser i Slutrapporten visar att Alternativ KR1.6 och KRB.1 är kostnadseffektiva genom att det går att erbjuda Nollalternativets servicenivå till en lägre nuvärdeskostnad och kortare restider. Konsekvensen är att sårbarheten för omvärldsförändringar minskar i ett längre perspektiv. I utbyggnadsfasen innebär emellertid investeringarna i nya färjelägen och broar att kostnaderna blir högre, men efter cirka 15 år nås en brytpunkt som gör att kostnaderna på sikt minskar.

4. Resor utan bil

Restiderna inom skärgården och till Mariehamn minskar i de flesta fall. Dock innebär KR1.6 för södra skärgårdens del att antalet byten under resan ökar. Oavsett hur tidtabellen ser ut blir det svårare att ta sig mellan anslutningshamnarna för den som saknar bil. Konsekvensen jämfört med Nollalternativet är att det blir svårare att genomföra resor utan bil. Detta ställer större krav på en fungerande kollektivtrafik.

Alternativ KR1.6 och KRB.1 kommer att innebära behov av en fungerande kollektivtrafik som binder ihop de tre färjelägena på Föglö. I Alternativ KRB.1 kommer även Kumlinges kollektivtrafik att behöva förbättras mellan färjeläget i Snäckö och det på norra Kumlinge.

5. Konsekvenser för näringsliv och service

I och med att konsekvenserna för näringslivet bedömdes bli relativt små med Alternativ KR1-KR4, gäller detta än mer för de tillkommande alternativen KR1.6 och KRB.1. För Vårdös del förväntas arbetsmarknaden bli mer sammanlänkad med Mariehamn än tidigare. Den förbättrade tillgängligheten till Mariehamn kommer sannolikt att reducera utbudet av lokal service på Vårdö. De ytterligare konsekvenser som kan uppkomma är att Föglö blir en förbindelselänk, vilket gör att efterfrågan från potentiella turister kan öka lokalt. Alternativ KRB.1 kommer att öka antalet resenärer som kör genom Kumlinge, vilket kan ha konsekvenser för efterfrågan där. Att resmönstret ändras kan öka aktiviteten hos och antalet kundbesök i Kumlingeföretag. Samtidigt kan detta innebära att det sker en motsvarande efterfrågeminskning i andra delar av skärgården.

6. Pendlingsmöjligheter till arbete och skola

En konsekvens av att linfärjan ersätts med en bro över Prästösund är att pendlingsmöjligheterna till Mariehamn förbättras för Vårdös del. För Föglö kommun förkortas resan till fasta Åland, men beroendet av färjan kvarstår. Kumlinge kommer att få en större förbättring i tillgängligheten till fasta Åland med KRB.1, vilket kan göra dagspendling möjlig.

Alternativ KR1.6 och KRB.1 innebär bättre möjligheter för pendling och yrkesresor mellan Kökar och Föglö. Arbetskraftsutbytet inom skärgården tar sällan form av regelbunden pendling. Däremot underlättas andra yrkeskontakter, exempelvis skolsamarbete mellan Kökar och Föglö.

7. Möjligheter till service- och tjänsteresor

Konsekvenserna för service- och tjänsteresor liknar dem för pendling. Den kortare förbindelsen Kökar-Föglö ger bättre möjligheter för till exempel företag att nå kunder, (såsom byggföretag och olika serviceresor till kunden). Speciellt nämndes i intervjuerna behov av resor mellan skolor i skärgårdskommunerna.

8. Samverkan inom skärgården

Genom att Föglö blir ett nav för den södra skärgården, kan samverkan mellan Sottunga-Kökar och Föglö-Kökar underlättas. Det ökade restidsavståndet för Sottunga-Kökar minskar dock möjligheterna till direkt samverkan. I och med att rutten mellan Sottunga och Snäckö etableras i KR1.6 och KRB.1 kan samverkan med Kumlinge komma att underlättas för Sottungas del.

9. Samverkan inom kommunen

Inga konsekvenser jämfört med Nollalternativet har identifierats.

10. Befolkningsutveckling

Befolkningsutvecklingen i skärgårdskommunerna är till stor del beroende av möjligheterna till utkomst eller på tillgänglighet till arbetsplatser genom pendling. Alternativen KR1.6 och KRB.1 bedöms innebära förbättrade möjligheter för pendling i främst Vårdö kommun. Övriga delar av skärgården är fortfarande beroende av färja för att nå arbetsmarknaden i Mariehamn. Eventuellt kan Föglö som får en kortare färjetur få del av en positiv befolkningsutveckling. I Alternativ KRB.1 får även Kumlinge bättre tillgänglighet till Mariehamn, men restiden är fortfarande relativt lång, vilket gör att konsekvensen på befolkningsutvecklingen endast bedöms bli marginell.

Samlad bedömning

I tabellen nedan är konsekvenserna av de tillkommande alternativen sammanställda. Jämfört med Nollalternativet innebär Alternativ KR1.6 förbättringar i tillgänglighet framför allt till Mariehamn. Trots detta försämrar resans förutsägbarhet på kort sikt i och med att antalet väntetider ökar. Alternativ KRB.1 skiljer sig från KR1.6 genom att restiden och förutsägbarheten förbättras för Kumlinge och Sottunga. Samtidigt försämrar förutsägbarheten på kort sikt för Enklinge, Lappo och Brändö. Båda de tillkommande alternativen KR1.6 och KRB.1 ställer krav på ett förbättrat bokningssystem och utbyggd kollektivtrafik. I KR1.6 blir det viktigt att binda ihop färjelägena på Föglö med kollektivtrafik. I KRB.1 krävs ytterligare insatser för att förbinda färjelägena på Kumlinge.

Slutsatsen är att inget av alternativen är bättre än det andra. Alternativ KR1.6 ger en entydig förbättring i restider och väntetider för den norra skärgården. För södra skärgården (Kökar och Sottunga) betyder det kortare resor, fast även fler byten. Alternativ KRB.1 ger samma effekter i söder, men splittrar upp resandet i den norra skärgården i och med att Enklinge, Lappo och Brändö behöver köra landvägen över Kumlinge för att nå Mariehamn. För Sottunga och Kumlinge är emellertid Alternativ KRB.1 bättre än KR1.6 vad gäller tillgängligheten till Mariehamn.

Tabellen visar Alternativ KR1.6 jämfört med Nollalternativet i mittenkolumnen och Alternativ KRB.1 jämfört med KR1.6 i den högra kolumnen.

Tabell B.1 Samlad bedömning

	Alternativ KR1.6 jämfört med Nollalternativet	Alternativskiljande KRB.1
Brändö	+ Restiden förkortas till Mariehamn, genom bro i Prästösund	– KRB.1 ger ett längre byte och förlänger restiden något mot Vårdö jämfört med KR1.6 – Fler väntetider till Mariehamn, ökad risk för avbrott i resekedjan
Föglö	+ En mer central position för Föglö som södra skärgårdens "resecentrum" + Restiden förkortas till Mariehamn + Kortare pendlingsresor till Mariehamn förbättras något, därför möjlig inflyttning av pendlare + Bättre integration med Kökar + Ökade möjligheter för företag pga	samma bedömning



DP05 Samhällskonsekvensbeskrivning

RAPPORT 2013-10-17 rev feb-14

	mer genomfartstrafik	
	— Ökat behov av kollektivtrafik	
Kumlinge	+ Restiden förkortas till Mariehamn + Färre väntetider till Mariehamn, minskad risk för avbrott i resekedjan	+ Restiden förkortas ytterligare något till Mariehamn + Ger Kumlinge en mera central position + Ökade möjligheter för Kumlingeföretag pga mer genomfartstrafik — Restiden förlängs Enklinge-Mariehamn — Resor till och från Enklinge går bara att genomföra i en riktning — Ökat behov av kollektivtrafik
Kökar	+ Restiden förkortas till Mariehamn + Bättre integration med Föglö — Sämre integration med Sottunga — Fler väntetider till Mariehamn, ökad risk för avbrott i resekedjan	Samma bedömning
Sottunga	+ Förbättrade möjligheter till integration med Kumlinge — Fler väntetider till Mariehamn, ökad risk för avbrott i resekedjan — Försämrade möjligheter till integration med Kökar	+ KRB.1 innebär ytterligare en väg till Mariehamn och med färre byten än den via Föglö
Vårdö	+ Pendlingsmöjligheter till Mariehamn förbättras + Väntetider försvinner och således risk för avbrott i resan - Fokus ökar mot Mariehamn och fasta Åland — Risk för att lokal service konkurreras ut	



Samlad bedömning	+	Restidsvinster för samtliga kommuner	–	KRB.1 reducerar restiden ytterligare för Kumlinge
	+	Bättre förutsägbarhet på lång sikt	–	För Sottunga öppnas ytterligare en rutt mot Mariehamn
	+	Integration ökar mellan Kökar-Föglö		
	+	Befolkningsutveckling på Vårdö	–	Längre restid Mariehamn-Enklinge
	+	Ökade möjligheter för företag på Vårdö och Föglö (mycket osäkert om dessa realiserar i nya företag/arbetsplatser)	–	Alternativ KRB.1 innebär fler byten för Brändö, Lappo och Enklinge och sämre förutsägbarhet kort sikt än KR1.6
	+	Bättre förutsägbarhet på kort sikt för Vårdö och Norra skärgården för att väntetiderna minskar	–	Ställer krav på anpassad kollektivtrafik
	–	Försämrade förutsägbarhet på kort sikt på grund av att väntetider ökar mot Mariehamn för södra skärgården, utom Föglö	–	Ställer större krav på en anpassad tidtabell för transporter mellan färjelägen på Föglö och Kumlinge
	–	Ställer krav på anpassad kollektivtrafik		
	–	Ställer krav på ett bättre bokningssystem för att åtgärda den försämrade förutsägbarheten		
	–	Ställer krav på en anpassad tidtabell för transporter mellan färjelägen på Föglö		

Slutsatsen är att det inte går att entydigt säga vilken av Alternativ KR1.6 från Alternativ KRB.1 som är att föredra. Båda alternativen innebär både förbättringar och försämringar i förhållande till Nollalternativet. Konsekvenserna har vissa olikheter vad gäller påverkan efter kommun. Försämringarna som alternativen innebär vad gäller väntetid, möjligheter att resa utan bil och förutsägbarhet på kort sikt. Dessa bedöms kunna överbryggas med välplanerade insatser i transportsystemet, vilka beskrivs i kapitel 8. De åtgärder och rekommendationer som arbetats fram omfattar kortfattat:

- Att alla färjor går att boka
- Ett bokningssystem där hela resan kan bokas kombinerat med realtidsinformation
- Kollektivtrafik som är integrerad med färjetrafiken för att bjuda på en smidig resekedja för dem som reser utan bil
- Insatser för att främja till ökat samarbete mellan skärgårdens kommuner