



KORTTRUTT FÖRSTUDIE 2012-2013
DELRAPPORT

DP01
**STATISTIK &
PROGNOS**

2013-18-10



Statistisk analys av skärgårdstrafiken

sammanfattning

Innehållsförteckning

1	Inledning	2
1.1	Uppdraget.....	2
1.2	Omfattning.....	2
2	Arbetsmetodik och genomförande	4
3	Statistik och trender	5
3.1	Befolkningsutveckling.....	5
3.2	Resandestatistik	6
3.3	Trender	7
4	Resandeflöden i ett Korttruttssystem.....	9
4.1	Norra trafiksystemet (Vårdö-Kumlinge-Brändö-Gustavs (Osnäs)).....	10
4.1.1	0-alternativ	10
4.1.2	Korttrutt: Vårdö-Kumlinge, Kumlinge-Brändö och Brändö-Gustavs (Osnäs)	10
4.2	Tvärgående trafiksystem (Lumparland-Föglö-Sottunga-Kumlinge)	11
4.2.1	0-alternativ	11
4.2.2	Korttrutt: Lumparland-Föglö och Föglö-Sottunga-Kumlinge	11
4.3	Södra trafiksystemet (Lumparland-Föglö-Sottunga-Kökar-Korpo (Galtby))	11
4.3.1	0-alternativ	11
4.3.2	Korttrutt: Lumparland-Föglö, Föglö-Kökar och Kökar-Korpo (Galtby)	11

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSES

1 Inledning

Detta är en sammanfattning av Effector Scandinavia Ab:s rapport; Statistisk analys av trafikflödet i dagens skärgårdstrafik, landskapet Åland, april 2013 samt kompletterande uppgifter från Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB).

1.1 Uppdraget

I samband med att Ålands landskapsregering utreder effekterna av ett nytt trafiksystem för den åländska skärgårdstrafiken, kallat Korttruttssystemet, konstaterar man att det krävs ett mer kvalificerat och för hela trafikområdet heltäckande kunskapsunderlag, gällande resandemönster och flöden. En statistisk analys av trafikflöden, trafikbehov och utnyttjandet av detsamma, gjordes för att ge svar på frågeställningarna:

- Hur ser den långsiktiga basefterfrågan ut på transporter till/från och inom skärgården med tanke på befolkningens och näringslivets storlek och lokalisering enligt olika antaganden och prognoser?
- Under vilka tider/perioder och i vilka delar av systemet finns de största kapacitetsöverskotten och flaskhalsarna?
- Vilka utnyttjar trafikutbudet och för vilken typ av behov?
- Hur skiljer sig näringslivets transportbehov och rutter från det privata resandet?
- Hur ser fördelningen av det privata resandet ut för olika kundgrupper och behov?

1.2 Omfattning

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

Kompletterande uppgifter från berörda större företag togs fram gällande deras transportvolym och -behov. Turismens effekter i olika delar av skärgården och påverkan på trafiksystemet, främst under högsäsongen, arbetades in i analysen. Befintlig turiststatistik bearbetats och användes för analys av trafikflödena.

Utöver de tillgängliga statistikuppgifterna kompletterades underlaget med intervjuer av utvalda nyckelaktörer samt genom insamling av uppgifter över trafikbehovet från ett bredare urval av användare, i form av riktade enkäter. Detta ger en bild av hur hela trafiksystemet fungerar och vilka behov de olika delarna av systemet uppfyller.

Uppdraget omfattar även att upprätta prognoser över det framtida trafikbehovet, utgående från demografiska prognoser och trender som framkommit av intervjuer och

DP01 STATISTIK OCH PROGNO

enkätundersökningar.

2 Arbetsmetodik och genomförande

Arbetet med analysen inleddes 16.8.2012 och avslutades med slutrapportering den 29 mars 2013.

Analysen grundar sig på följande övergripande material och underlag:

- 1) Insamlad statistik från skärgårdstrafiken åren 1995-2012.
- 2) Bearbetad statistik från skärgårdstrafiken år 2011.
- 3) Ålands landskapsregerings meddelande nr 3/2010-2011, Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem "Korttrutt 2011", 19.05.2011.
- 4) Intervjuer och enkäter.

Trafikvolymerna har redovisats i månadssiffror per år under perioden 2002-2011 per linje och även i dygnsnivå. Trafikvolymerna är baserade på trafikavdelningens egen statistik från skärgårdsfärjorna.

- Effector har i samråd med trafikavdelningen gjort vissa rättelser i underlagen.
- Denna statistik har bearbetats så att den beskriver säsongvariationerna och en linjär trend för åren 2016 och 2026. Sedan har en prognos, baserat på intervjuer, enkäter och studier av olika utredningar lagts in.
- Statistik från 2011 har bearbetats utgående från samtliga turer, av och påstigning i varje hamn, för att fånga upp flödet av passagerare och fordon mellan hamnarna, samt lossning och lastning per hamn. Detta redovisas som dygns medeltal i en given period. Detta underlag skall fungera som ett stöd för den fortsatta planeringen av ett korttrutt system.
- Officiell statistik kommer i första hand från finska Statistikcentralen. Övernattningsstatistiken baserar på en separat beställning från ÅSUB.
- Olika grupper/ företagare inom transport, fiskförädling och turistsektorn har intervjuats samt representanter för kommunerna. Även företrädare för trafikavdelningen och Ålandstrafiken har intervjuats.
- Två enkätförfrågningar gjordes. Den ena är en företagsenkät, som skickades till samtliga företagare i skärgården. Den andra enkäten är en resandeenkät som har varit framlagd på sju av de frigående färjorna under delar av januari och februari 2013.

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSES

3 Statistik och trender

3.1 Befolkningsutveckling

I statistiken för befolkningsutveckling har uppgifter från finska Statistikcentralen använts. Befolkningsstatistiken är från 2002-2012. Befolkningsprognoserna är s.k. demografiska trendkalkyler baserat på oförändrad befolkningsutveckling per kommun. Kommunerna har gjort sina egna målsättningar (tabell 1).

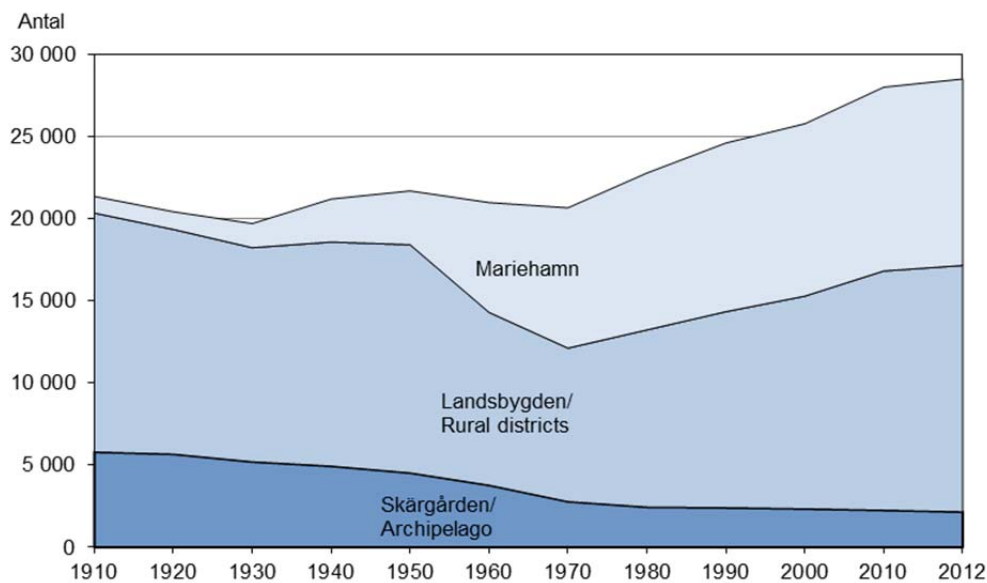
Enligt prognosen skulle befolkningsmängden i skärgården öka mellan 2012 och 2040. Enligt finska Statistikcentralen har inflyttningen varit positiv under de senaste åren och därför visar prognosen positiv ökning. Skulle man bortse från in- och utflyttningsstatistiken och enbart analysera den nuvarande åldersstrukturen i skärgården visar prognosen en negativ befolkningsutveckling. Med in- och utflyttning ökar befolkningsmängden från 2012 till 2040 ca 10% och utan flyttstatistik är minskningen ca -20%.

Tabell 1. Befolkningsutveckling- och prognos enligt finska Statistikcentral. *Kommunernas egen målsättning.

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

Ålands befolkningsutveckling har varit positiv i Mariehamn och i landsbygden medan den har varit negativ i skärgården de senaste 40 åren (figur 1).

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSES



Figur 1. Befolkningsutvecklingen i regionerna 1910-2012 (ÅSUB).

3.2 Resandestatistik och prognos

Jämförelsen i resandestatistik mellan åren 2002 och 2011 visar att den totala passagerarvolymen är oförändrad, men antal fordon har ökat med 8 % i hela trafiksystemet. De linjer som har ökat passagerarantal är; *Enklinge, Föglö, Simskäla, Södra linjen, Töftö, Jurmo, Åva - Osnäs och Ängösund*. De som har minskat är *Asterholma, Björkö, Norra linjen, Seglinge och Tvärgående*.

Ca 80% av fordonen och passagerare transporteras, redan idag, i någon form av korttrutt (< ca 60 min färjepass).

Persontransporter 2011 var 2 862/dag och antal fordontransporter 1 470/dag. Ca 48 % (47 % 2002) av passagerarvolymen fördelar sig på linfärjorna och 52 % (53 % 2002) på frigående (tabell 2).

I tabell 2 redovisas resandestatistik och prognos för resande 2016 och 2026. Utgångspunkten har varit 2011 och finska Statistikcentralens befolkningsprognos som visar på en marginell ökning av befolkningen i skärgårdskommunerna.

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSES

Tabell 2. Resandestatistik enligt finska Statistikcentralens befolkningsprognos samt Effectors prognoser. * Cyklar och MC ingår i statistiken.

LINJE	2002		2011		2016		2026	
	PASS	FORDON	PASS	FORDON	PASS	FORDON	PASS	FORDON
Asterholma	12 787	5 796*	8 050	4 218*	8 000	3 500	8 000	4 000
Ängösund	10 358	6 485*	10 540	7 026*	9 700	7 000	10 000	7 100
Björkö	17 433	11 617*	11 742	8 305	7 700	5 500	7 000	5 000
Enklinge-Kumlinge	9 632	4 797*	14 491	8 215	15 000	8 300	16 000	9 000
Tvärgående	24 170	11 743*	21 669	11 338	21 500	11 400	19 400	11 000
Jurmo	20 107	9 229*	23 211	9 773	26 000	10 700	27 000	12 000
Seglinge	34 991	19 533*	25 938	15 879*	26 000	16 000	20 000	12 500
Simskäla	39 727	15 684*	39 727	21 765*	40 000	22 000	45 000	25 000
Embarsund	66 255	40 253*	57 643	38 022*	59 000	37 000	59 000	37 000
Åva-Osnäs	99 810	32 246	83 256	27 968	85 000	30 000	93 000	34 000
Södra linjen	85 484	36 152	86 334	35 032	93 000	37 200	95 000	39 500
Norralinjen	117 950	43 947	105 782	44 115	114 000	49 000	117 000	51 000
Föglö	188 866	97 878	199 455	109 434	205 000	113 000	205 000	114 000
Töftö	341 238	199 324*	356 862	221 156*	368 000	225 000	380 000	235 000
SUMMA	1 045 663	534 684	1 044 700	562 246	1 077 900	575 600	1 101 400	596 100

Turismen har stor betydelse för skärgårdstrafiken under högsäsong då volymerna ökar 3-4 gånger jämfört med lågsäsong. Fisketurismens andel är stor under mellansäsongen.

Basbehovet för resandet dvs under lågsäsong är endast 25% jämfört med högsäsongen och 50% jämfört med mellansäsong.

50% av arbetande skärgårdsbor arbetar i en annan kommun än skärgårdskommun.

3.3 Trender

Antalet passagerare i personbilar minskar (nu 1,6-3,0 pers/bil) och minskningen sker även i kollektivtrafiken. Detta innebär att det finns överkapacitet gällande passagerare/ färja.

Andelen säsons- och förlängda veckoslutsboende ökar ständigt. Denna grupp har identifierats i diskussionerna med kommunerna, ur resandeenkäten samt resandesiffrorna över året. Intervjuer med olika grupper pekar på att kanske 40 % har ett boende som kan karaktäriseras som säsonsboende. Dessa registreras inte i någon prognosstatistik eller som egen resandegrupp. Denna grupp består av personer som veckopendlar från en ort till en annan beroende på arbete eller liknande. De tillbringar förlängda veckoslut i skärgården eller

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSE

är närmast fastboende under de perioder när snö och is inte är ett hinder. Antalet fritidsbostäder beräknas idag vara ca 2100 st i skärgården.

De flesta servicelevererande företagen och människorna reser in till skärgårdskommunerna utifrån. Detta inflöde av tjänster skapar ett mindre, men väsentligt trafikbehov som är viktig för den fast bosatta befolkningen och företagarna i skärgården.

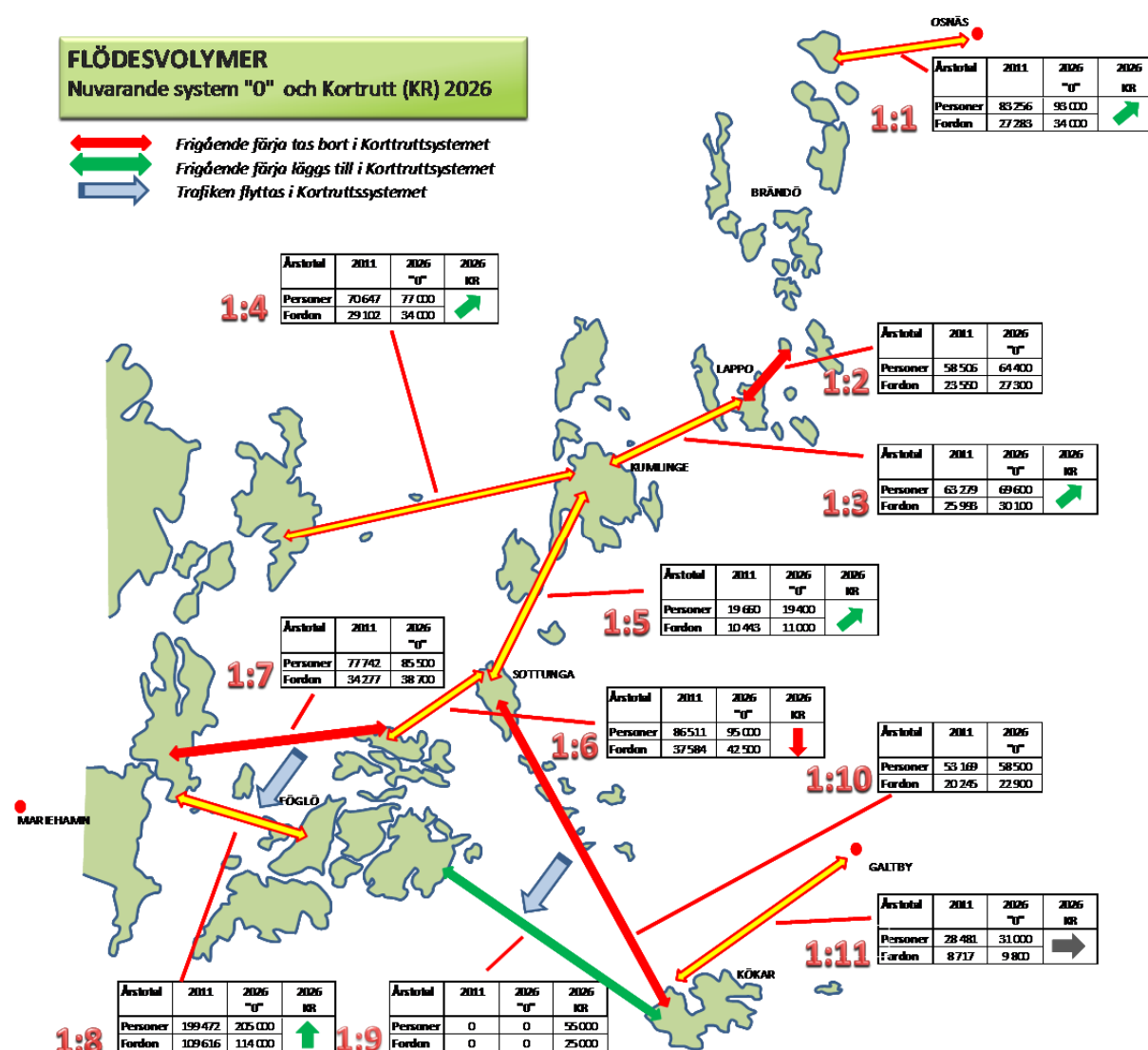
Antalet övernattningar i land i skärgården har minskat kontinuerligt under 2000-talet. Bussresor och - grupper minskar generellt t.ex. skolgrupperna har minskat märkbart under de senaste 7-8 åren.

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSEN

4 Resandeflöden i ett Korttruttssystem

I denna del redovisas prognosen för resandeflöden i det fall ett Korttruttssystem byggs ut.

I volymprognoserna för Korttrutt utgår man från varje enskild linje och utreder hur Korttruttssystem kan påverka resandevolymer där. De faktorerna som påverkar prognosen är ökande valfrihet, kortare restid och tillgängligheten för grupper som deltidsboende.



Figur 2. Resandestatistik år 2011 och -prognos för år 2026 med 0-alternativ och Korttrutt.

I 0-alternativet, dagens trafiksystem, utgår man ifrån finska Statistikcentralens befolkningsprognos som visar på en marginell ökning av befolkningen i

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSE

skärgårdskommunerna. I det övergripande scenariot så kommer den totala resandevolymer att sakta öka, med 5 % fram till 2026. Antal fordon ökar med ca 6 % fram till 2026.

I slutsatsen jämförs resandeprognosen (personer) för år 2026 med 0-alternativ och Korttrutt.

4.1 Norra trafiksystemet (Vårdö-Kumlinge-Brändö-Gustavs (Osnäs))

4.1.1 0-alternativ

Med nuvarande trafiksystem sker en viss ökning i trafiken från 2011 till 2026, se bild 1 med tabell 1:1-4.

4.1.2 Korttrutt: Vårdö-Kumlinge, Kumlinge-Brändö och Brändö-Gustavs (Osnäs)

I Korttruttalternativet ändras trafiken från en linje med en färja från Vårdö till Brändö till kortare färjepass med flera färjor.

Mellan Vårdö och Kumlinge är största ändringen att ett nytt färjfäste byggs i Bärö och att rutten inte går via Enklinge. Enklingetrafiken sker med linjärja. Enligt prognosen skulle trafiken ha en viss ökning p g a förbättrade kommunikationsmöjligheter genom möjlighet till tätare turer och ökat deltidboende se bild 1 tabell 1:4. Ändringen i trafikvolymen mellan Kumlinge och Enklinge bedöms vara marginell.

I Korttruttalternativet går trafiken mellan Kumlinge och Lappo via kort färjepass och vidare mellan Lappo och Torsholma på linjärja. Restiden halveras mellan Kumlinge-Torsholma med Korttrutt. Enligt prognosen skulle trafiken ha en viss ökning p g a ökad flexibilitet och ökad deltidboende (se bild 1 tabell 1:2 och 1:3). I detta fall kommer den kommunala samhällsservicen att ge ett underlag till trafikökning. Man kommer att kunna ändra sina rutiner gällande skola, barndagvård och äldreomsorg så att servicen kan skötas från centralt håll i kommunen, vilket torde skapa mera resor.

Det kommer inte att ske någon ändring i trafiksystemet mellan Brändö-Gustavs (Osnäs). Man har dock räknat med ökad trafik med Korttrutt p g a bättre förbindelser vidare i Åländska skärgården. Ökningen sker i första hand i servicetrafiken och turistvolymerna (se bild 1 tabell 1:1).

Tabell 3. Ändringen i trafikvolymen (personer) i Korttrutt jämfört med 0-alternativ 2026 i Norra trafiksystemet.

Nr i bild 1	Sträcka	Ändring i volymen
1:4	Vårdö-Kumlinge	Ökning
1:3	Kumlinge- Brändö	Ökar lite
1:1	Brändö-Gustavs (Osnäs)	Ökar lite

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSES

4.2 Tvärgående trafiksystem (Lumparland-Föglö-Sottunga-Kumlinge)

4.2.1 0-alternativ

Med nuvarande trafiksystem sker en viss ökning i trafiken från 2011 till 2026, se bild 1 tabell 1:5-7.

4.2.2 Kortrutt: Lumparland-Föglö och Föglö-Sottunga-Kumlinge

En förändring i trafiksystemet mellan Lumparland och Föglö är att nuvarande två hamnar ändras till en i sydvästra Lumparland alternativt tunnel. Genom att trafikflödet koncentreras till en hamn ökar volymerna där med 75 %. Med en tunnel kan en ytterligare ökning ske. I prognosen för Kortrutt har jämförelsen gjorts med Töftö-linjens (Sund-Vårdö) trafikvolym, näringslivets behov i Föglö, bättre pendlingsmöjligheter samt borttagandet av Långnästrafiken till Överö.

I trafiksystemet Föglö-Sottunga-Kumlinge är det planerat trafik från norra eller västra Föglö till ett nytt färjefäste på södra Seglinge.

Enligt prognosen skulle trafiken mellan Föglö-Sottunga minska avsevärt. Detta beror inte på att Sottungabornas åkande minskar, utan på att trafiken till Kökar går direkt till östra Föglö.

Trafiken till Kumlinge via Sottunga bedöms öka p g a ökad flexibilitet, tätare turer och kortare färjepass.

Tabell 4. Ändringen i trafikvolymen (personer) i Kortrutt jämfört med 0-alternativ 2026 i Tvärgående trafiksystem.

Nr i bild 1	Sträcka	Ändring i volymen
1:7 o. 1:8	Lumparland-Föglö	Ökning
1:6	Föglö-Sottunga	Stor minskning
1:5	Sottunga-Kumlinge	Ökning

4.3 Södra trafiksystemet (Lumparland-Föglö-Sottunga-Kökar-Korpo (Galtby))

4.3.1 0-alternativ

Med nuvarande trafiksystem sker en viss ökning i trafiken från 2011 till 2026, se bild 1 med tabell 1:6-11.

4.3.2 Kortrutt: Lumparland-Föglö, Föglö-Kökar och Kökar-Korpo (Galtby)

Lumparland-Föglö se 6.2.2.

DP01 STATISTIK OCH PROGNOSES

I Korttruttssystemet går trafiken till Kökar från den planerade nya hamnen i östra Föglö. Färjepasset förkortas genom att färjan kör direkt från Kökar till östra Föglö och inte via Sottunga.

Trafikflödet mellan Kökar-Galtby ökar marginell i Korttruttalternativet. De framtida volymerna är beroende av hur de planerade infrastruktursatsningarna genomförs vid Åbolands skärgård.

Tabell 5. Ändringen i trafikvolymen (personer) i Korttrutt jämfört med 0-alternativ 2026 i Södra trafiksystemet.

Nr i bild 1	Sträcka	Ändring i volymen
1:7 o. 1:8	Lumparland-Föglö	Ökning
1:9	Föglö-Kökar	Liten minskning
1:11	Kökar-Korpo (Galtby)	Marginell ökning