



# Trafiktjänsterna i Skärgårdshavet och Finska viken

Lägesbild 2016

EEVA LINKAMA | OLLI HOLM | TIMO LAAKSONEN | SIRPA VANHALA | TAPANI JAAKKOLA | HEIKKI METSÄRANTA (RED.)





# Trafiktjänsterna i Skärgårdshavet och Finska viken

Lägesbild 2016

**EEVA LINKAMA**

**OLLI HOLM**

**TIMO LAAKSONEN**

**SIRPA VANHALA**

**TAPANI JAAKKOLA**

**HEIKKI METSÄRANTA (RED.)**

**RAPPORTER 103 | 2016**

**TRAFIKTJÄNSTERNA I SKÄRGÅRDHAVET OCH FINSKA VIKEN  
TILANNEKUVA 2015**

**Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland**

**Pärbild: ELY-keskusten kuvapankki**

**ISBN 978-952-314-531-3 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (webbpublikation)**

**URN:ISBN:978-952-314-531-3**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

## Innehåll

Inledning .....	2
Slutsatser om nuläget .....	3
<b>1. Skärgården som livsmiljö .....</b>	<b>4</b>
1.1 Skärgårdens särställning .....	4
1.2 Fast bosättning .....	4
1.3 Fritidsboende .....	4
1.4 Näringar .....	5
1.5 Service .....	5
<b>2. Trafiktjänster i skärgården .....</b>	<b>7</b>
2.1 Efterfrågan på trafiktjänster .....	7
2.2 Statligt upphandlade och understödda trafik- och farledstjänster .....	8
2.3 Marknadsbaserade trafiktjänster .....	11
2.4 Privata och kollektiva trafiktjänster .....	12
2.5 Gränsytor mot övriga tjänster och aktörer .....	12
2.6 Skärgårdens förväntningar på trafiktjänsterna .....	12
<b>3. Utmaningar i dagsläget .....</b>	<b>14</b>
3.1 Servicenivån .....	14
3.2 Avtalen och marknaden .....	14
3.3 Bryggor och farleder .....	16
3.4 Understödd trafik .....	16
3.5 Kundperspektiv och ansvar .....	16
<b>4. Källförteckning .....</b>	<b>18</b>

# Inledning

Översynen av trafiktjänsterna i Finska viken och Skärgårdshavet inleddes på grund av ett ställningstagande i den trafikpolitiska redogörelsen 2012 (KM 2012) om att ett officiellt beslut bör fattas om skärgårdstrafikens servicenivå. I en utredning (KM 2009a) av en arbetsgrupp vid KM definierades en servicenivå för varje rutt i förbindelsefartygstrafiken som grund för upphandlingen, men inget officiellt beslut om servicenivån fattades i det skedet.

Nuläget i skärgården och trafiktjänsterna där beskrivs utgående från de uppgifter som är tillgängliga samt expertisen hos den behöriga myndighet som ansvarar för förbindelsefartygstrafiken. Skärgårdens invånare och företag har tillfrågats om sina förväntningar och behov vad gäller de nuvarande trafiktjänsterna, och de har också fått möjlighet att ge öppen respons. Dessutom har nuvarande producenter av trafik- och transporttjänster samt representanter för turismorganisationer intervjuats. Lägesbeskrivningen ger en uppfattning om problemen och utvecklingsbehoven inom trafiktjänsterna i de skärgårdsområden som saknar vägar, och utgör en grund för det fortsatta arbetet.

I fortsättningen analyseras utvecklingsbehov och lösningar för skärgårdens trafiktjänster som en del av det bredare konceptet mobilitet som tjänst samt regeringsprogrammets (Statsrådet 2015, 2016b) spetsprojekt för digitalisering, försöksverksamhet och avveckling av normer.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Med skärgård avses i den här rapporten förbindelsefartygstrafikens verksamhetsområde i Skärgårdshavet och Finska viken.

# Slutsatser om nuläget

1. Den fasta bosättningen i skärgården minskar och medelåldern bland invånarna stiger. I dag är det allt svårare att göra skillnad mellan fast bosatta och fritidsinvånare.
2. Skärgårdens traditionella näringar har råkat i svårigheter, service och arbetsplatser flyttar till huvudöarna och fastlandet. Turismen är en växande bransch som satsar kraftigt på internationell marknadsföring. Digitala tjänster är en möjlighet, men teleförbindelser som fortfarande är bristfälliga begränsar utvecklingen av tjänsterna.
3. Förbindelsefartygstrafiken är dimensionerad för den bofasta befolkningens behov året om, men användarna är i allt högre grad deltids- och fritidsbosatta.
4. Förbindelsefartygens avgiftsfria transporttjänster drar till sig efterfrågan som också marknadsbaserade tjänster kunde tillgodose.
5. Den nuvarande upphandlingsmodellen har lett till oflexibla och dyra avtal. Flottan åldras. Det totala finansieringsbehovet ökar kraftigt.
6. De nuvarande serviceproducenterna har en stark ställning. Det är svårt för nya aktörer att få in en fot på marknaden.
7. Avtalsförhållandena vid bryggorna är oklara. Betydande finansiering behövs de närmaste åren för bryggreparationer.
8. Understödda rutter tjänar sitt syfte i en geografiskt splittrad skärgård utan statliga farleder och bryggor. De understöd som beviljas trafikföretagen orsakar marknadsstörningar.
9. Ansvar för rutter som tjänar turismen är oklart.
10. Skärgårdstrafiken utgörs av fristående transporter, vilket leder till att resekedjorna inte fungerar. Det finns ingen samlad information om trafiktjänster och tidtabeller tillgänglig.
11. Det nuvarande trafikservicekonceptet klarar inte av att tillräckligt flexibelt tillgodose den allt mångsidigare efterfrågan.

# 1. Skärgården som livsmiljö

## 1.1 Skärgårdens särställning

Skärgårdslagen och den långvariga skärgårdspolitiken har gett den bofasta befolkningen och aktörerna i skärgården en särställning.

I Finland har separat skärgårdspolitik förekommit sedan skärgårdskommittén grundades år 1949. Skärgårdspolitiken minskar de nackdelar och merkostnader som havet och vattendragen orsakar näringslivet och skärgårdssamhällena. Skärgårdens särställning är också erkänd i de riksomfattande markanvändningsmålen. Den centrala författningsgrunden för skärgårdspolitiken är skärgårdslagen (494/81, 1138/1993) som trädde i kraft år 1981 och som förpliktar staten att handla för att trygga skärgårdens näringar, trafikförbindelser, service och miljö. Inom ramen för skärgårdspolitiken har man bland annat understött elektrifieringen av skärgården, ordnandet av trafikförbindelser, näringsverksamheten och produktionen av basservice samt inrättat nationalparker (ANM 2012).

I sin utredning om reformbehoven i stads-, landsbygds- och skärgårdspolitiken drog utredaren Perttu Vartiainen (2014) slutsatsen att en reform av skärgårdspolitiken också kräver att lagstiftningen ses över. Trots att skärgårdens bofasta befolkning enligt Vartiainen fortfarande är en viktig del av skärgårdspolitiken bör turismen och fritidsbosättningen beaktas mera i arbetet för att stärka skärgårdens nationella betydelse. Enligt Vartiainen bör marknadsbaserade lösningar för skärgårdstrafiken övervägas mera aktivt.

Från och med år 2016 har jord- och skogsbruksministeriet helhetsansvaret för skärgårdspolitiken. I anslutning till ministeriet verkar den permanenta, lagstadgade Skärgårdsdelegationen som är tillsatt av statsrådet. Delegationen har tillsammans med ministerierna, landskapsförbunden, kommunerna, organisationerna och näringslivet utarbetat riksomfattande skärgårdsprogram eller motsvarande principbeslut för regeringarnas mandatperioder. För statsminister Juha Sipiläs period finns ännu inget sådant principbeslut. Regeringens regionutvecklingsbeslut (Statsrådet 2016a) fastslår på en allmän nivå att utvecklingen av landsbygds- och skärgårdsområdena och näringsverksamheten som baseras på deras styrkor ska stödjas på nödvändigt sätt.

## 1.2 Fast bosättning

Den fasta bosättningen i skärgården minskar och medelåldern bland invånarna stiger.

I dag försörjer sig många skärgårdsbor genom distansarbete eller på turism eller arbete i den privata servicesektorn.

Skärgårdsbefolkningen åldras och barnfamiljerna är få. Nästan en fjärdedel av de fast bosatta på öar utan fast vägförbindelse är över 65 år gamla och barnfamiljerna är få. Å andra sidan är pensionärerna mer aktiva än förr och utgör en betydande grupp serviceanvändare. Skärgårdens befolkning krymper på grund av att arbetsplatserna i de traditionella näringarna, den privata sektorn och den offentliga sektorn blir färre.

I dag försörjer sig många skärgårdsbor genom distansarbete eller på turism eller arbete i den privata servicesektorn. Utbudet av basservice och servicens tillgänglighet är en utmaning på grund av de höga kostnader skärgårdsförhållandena orsakar. De långa avstånden och årstidsrelaterade problem som menföre medför också utmaningar i skärgårdsbornas vardag. I takt med att de utvecklas kommer telekommunikation och digitala tjänster att underlätta skärgårdsbornas vardag och tillgång till service, genom att minska behovet av tidskrävande resor till andra orter.

## 1.3 Fritidsboende

Fritidsboendet har en stor och växande betydelse i skärgården.

I dag är det allt svårare att göra skillnad mellan fast bosatta och fritidsinvånare.

Fritidsboendet har en stor betydelse i skärgården. Stugsäsongen har förlängts såväl på våren som på hösten. När de stora årsklasserna går i pension används fritidsbostäderna allt mer (två av tre stugägare är över 60 år). Allt fler arbetar också på distans från sina stugor. Även kommunerna försöker främja den här utvecklingen. Stugorna blir allt större och så välutrustade att de motsvarar fasta bostäder. Stugboendet blir allt intensivare och stugan blir delvis den primära bostaden. I dag är det all



svårare att göra skillnad mellan fast bosatta och fritidsinvånare.

Skärpt beskattning av fritidsfastigheter och förenklat byte av hemort har också i viss mån ökat fritidsinvånarnas vilja att officiellt flytta till fritidsorten. Mantalsskrivning i fritidskommunen sänker i allmänhet fastighetsskatten och ger valuta för skattepengarna i form av gratis trafikförbindelser med förbindelsefartygen och möjlighet att påverka kommunala frågor. Fritidsbostäder och tomter anskaffas i allt högre grad i den yttre skärgården då tomterna på kusten och i den inre skärgården i stor utsträckning är upptagna.

Antalet fritidsbostäder har ökat snabbt och ökningen väntas fortsätta. I fortsättningen torde allt fler fritidsbostäder byggas om till fasta bostäder. Trycket för att utveckla planläggningen, öka tomtutbudet, bevilja bygglov för fast boende och göra om fritidsbostäder för fast boende är stort.

## 1.4 Näringar

Skärgårdens traditionella näringar har råkat i svårigheter, service och arbetsplatser flyttar till huvudöarna och fastlandet. Turismen är en växande bransch som satsar kraftigt på internationell marknadsföring.

De största utmaningarna i skärgårdens utveckling är anpassningen av och konkurrenskraften i traditionella näringar som fiske och jordbruk samt inom förädlingen och servicesektorn. Kommunsammanslagningar, omfattande effektiviseringsåtgärder och strukturomvandling inom näringarna har minskat antalet arbetsplatser och serviceutbudet i skärgården. Till exempel hälso- och sjukvård, banker och ämbetsverk centraliserar sina verksamheter och enheter till huvudöarna eller fastlandet. Turismnäringens utveckling stöds genom att småskaligt jordbruk bevaras för att producera mat lokalt.

Turismen är en allt viktigare näring i skärgården och nya turistmål uppstår ständigt. Arbets- och näringsministeriet har utsett den maritima skärgården till ett av de projekt som stödjer tillväxt och förnyelse inom turismen i Finland åren 2015–2018 (ANM 2015). Enligt uppgifter från kommunerna besöker uppskattningsvis cirka en halv miljon resenärer skärgårdskommunerna varje år. Turismens infrastruktur och marknadsföringen utvecklas kontinuerligt och kommunerna upplever en positiv trend inom turismen.

Finlands turiststrategi 2020 (ANM 2010) drar upp riktlinjer för den offentliga sektorns insats i främjandet

av turismnäringen. De centrala målen för turismsektorns interna utveckling är att stärka turismkluster och turismnätverk, stödja företagets tillväxt och utveckling och förbättra infrastrukturen i turismområdena. De här målen beaktas också i arbetet för att utveckla skärgårds- och sjöturismen. Småskaliga turismcentra som lämpar sig för skärgården, nätverksbaserade tema-produkter och serviceutbud, kedjor av turismkluster samt utveckling av båthamnsnätverket och gemensam marknadsföring understöds.

Turismens växande betydelse möjliggör nya arbetsplatser i skärgården inom byggande, transport, handel, personliga tjänster och tjänster för affärslivet samt inom förädling.

Försvarsmaktens fort och övriga områden, sjöbevakningsstationer, fyrar och andra eventuella lokaler i skärgården som tagits eller tas ur ordinarie bruk utnyttjas om möjligt inom turismen. Naturturismen är på väg att bli en allt viktigare trend i skärgården.

## 1.5 Service

Basservice såsom butiker, skolor och hälso- och sjukvård har allt sämre överlevnadschanser i skärgården och servicen minskar.

Digitala tjänster är en möjlighet, men utvecklingen av tjänsterna begränsas av teleförbindelser som fortfarande är bristfälliga.

Service såsom butiker, post, skolor, daghem, bibliotek, social- och hälsovård, motionstjänster och tjänster för unga är en förutsättning för fast bosättning i skärgården. Bland annat kommunsammanslagningar och omfattande effektiviseringsåtgärder har minskat serviceutbudet i skärgården. Verksamheter centraliseras till huvudöarna eller fastlandet.

Antalet butiker i skärgården har minskat till knappt tio under de senaste årtiondena. Butikerna i skärgården är små diversehandlar som inte kan konkurrera med fastlandets stormarknader och specialbutiker varken när det gäller sortimentet eller priserna.

Skärgårdens postkontor ligger vid landsvägarna. Till hushåll som ligger vid landsvägarna eller har en fartygsförbindelse minst fem dagar i veckan delas posten ut på vardagar i samband med person- och varutransporter. Om pausen mellan förbindelserna är längre ska posten dock delas ut åtminstone en gång i veckan (Lag om posttjänster 415/2011).

Antalet skolor i skärgården har minskat med cirka en fjärdedel under de senaste årtiondena. Byskolornas framtid beror framför allt på elevantalet. Skolor för årskurserna 1–6 finns kvar enbart på Houtskär, Iniö och Utö. En del öar har någon typ av hobby- och kulturverksamhet, men tillgängligheten är dålig då trafikförbindelser saknas.

Övrig service såsom restauranger och sommarenemang finns främst på huvudöarna. På grund av högre efterfrågan är serviceutbudet betydligt större sommartid än under andra årstider. Säsongsbetonad service är en betydande näringsgren för skärgårdens bofasta befolkning.

Trots att service numera erbjuds på färre ställen har tillgängligheten delvis förbättrats tack vare att tjänster digitaliserats. Användningen av digitala tjänster begränsas ändå av det trådlösa nätverkets bristande kapacitet och täckning. Äldre människor använder inte eller vill inte nödvändigtvis använda webbtjänster, vilket leder till problem med tillgängligheten. Det är dyrt att bygga ut den digitala infrastrukturen, dvs. nätverk och kablar, i skärgården eftersom kostnaderna för att bygga fasta nät är höga och avstånden långa.

## 2. Trafiktjänster i skärgården

### 2.1 Efterfrågan på trafiktjänster

Tyngdpunkten i efterfrågan på trafiktjänster håller på att förskjutas till resor som görs av andra än fast bosatta.

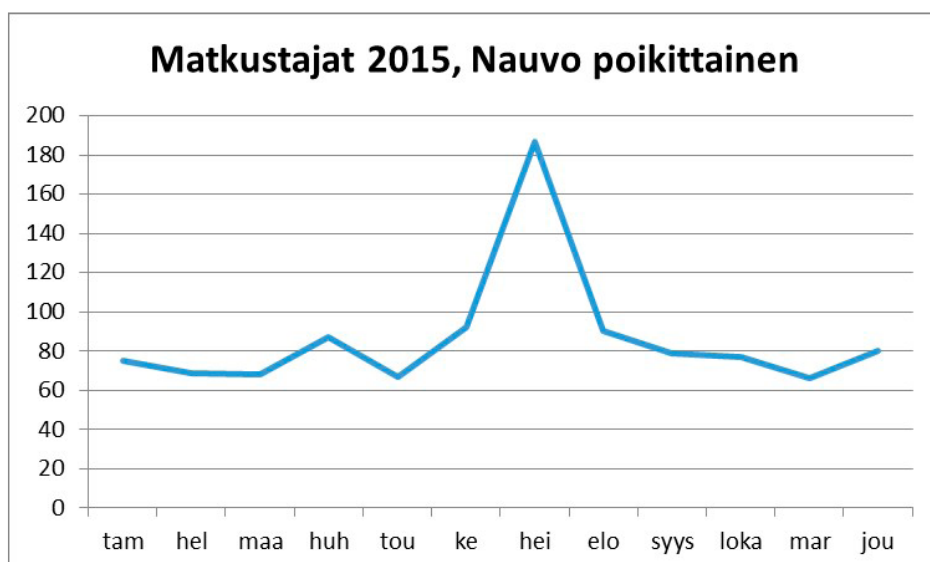
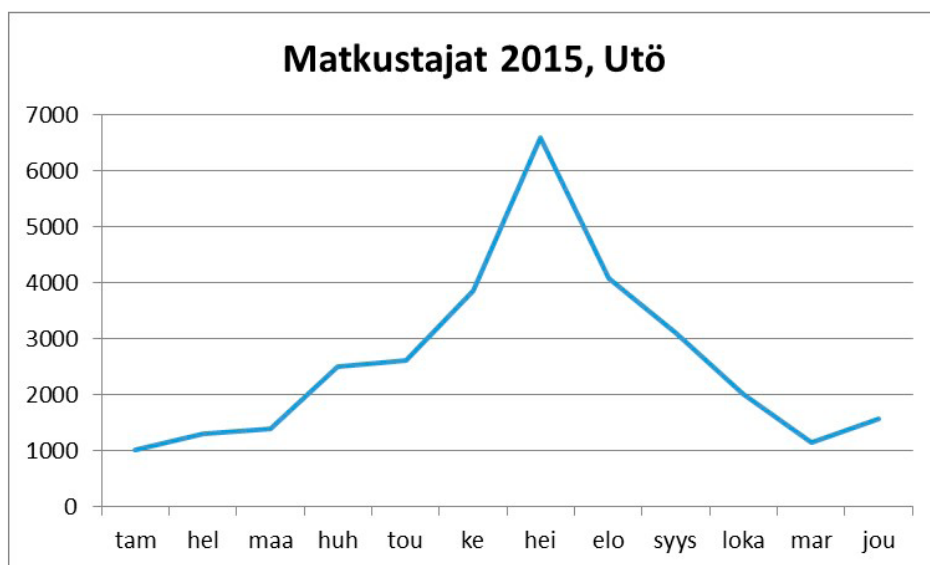
Skärgårdens bofasta befolkning använder förbindelsefartygstrafiken för alla resor, dvs. resor för att uträtta ärenden, arbetsresor, skolresor och fritidsresor. Den bofasta befolkningens efterfrågan på förbindelsefartygstrafik är rätt jämn och återkommande. Den omfattande deltids- och fritidsbosättningen märks i en varierande trafikvolym.

I juli är förbindelsefartygens passagerarmängd på flera rutter cirka dubbelt så stor som efterfrågan året om.

Skärgårdens invånare, handel och företag behöver dagligvaruleveranser, produktleveranser för marknaden, mjölk- och fodertransporter, transporter av fordon och arbetsmaskiner, bygg-, reparations- och servicetransporter, renhållning och sophantering. Dessutom behövs då och då specialutrustning för krävande transporter, såsom rundvirke, huspaket och huselement, bränsle och betestransporter för djur.

Handeln och de företag som transporterar varor har ett transportbehov som varierar från en förbindelse i veckan till flera turer i veckan. Partistorleken varierar. Under högsäsongen höjer sommargästerna och turisterna efterfrågan på transporter. Primärpro-

Bild 2.1 Månatligt passagerarantal på Utörutten och på Nagu tvärrutten år 2015.



duktionen behöver specialtransporter, såsom slakttransporter för fjäderfä och en garanterad kylkedja för råvaror och livsmedel. I Skärgårdshavet finns två buktar utan vägförbindelse, liksom även i Finska viken.

Den nödvändiga mobilitet och de transporter som den grundläggande tryggheten förutsätter, till exempel brand- och räddningsväsendets och polisväsendets transporter samt sjuktransporter, ordnas med respektive myndighets egna transportmedel.

## 2.2 Statligt upphandlade och understödda trafik- och farledstjänster

Upphandlingen av service i förbindelsefartygstrafiken verkställs genom konkurrensut-sättning och serviceavtal. Serviceproducenten har ett omfattande helhetsansvar för att producera servicen inklusive anskaffning och underhåll av huvud- och reservmateriel samt ansvar för tidtabellerna.

Statens förbindelsefartygstrafik omfattar 490 fast bosatta men når inte cirka 90 personer som bor i havsområden utan vägar. Täckningsgraden är 84 procent

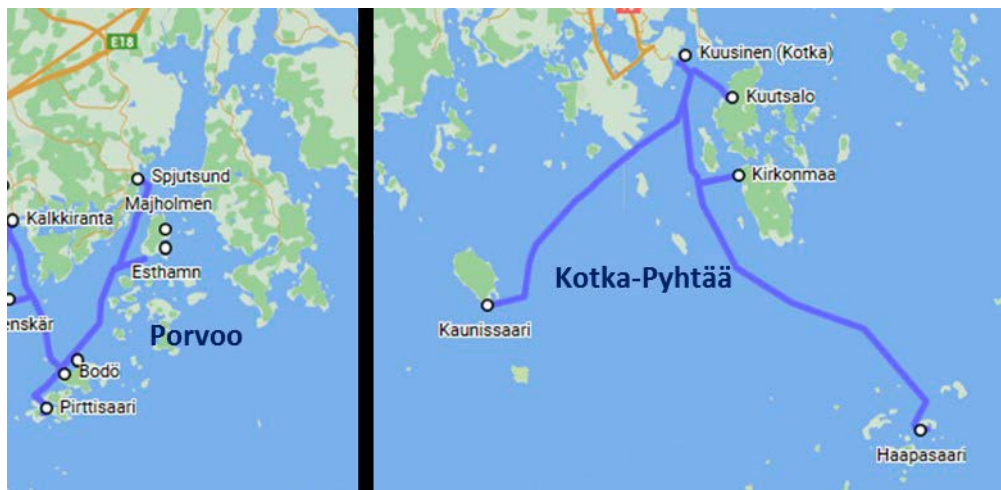
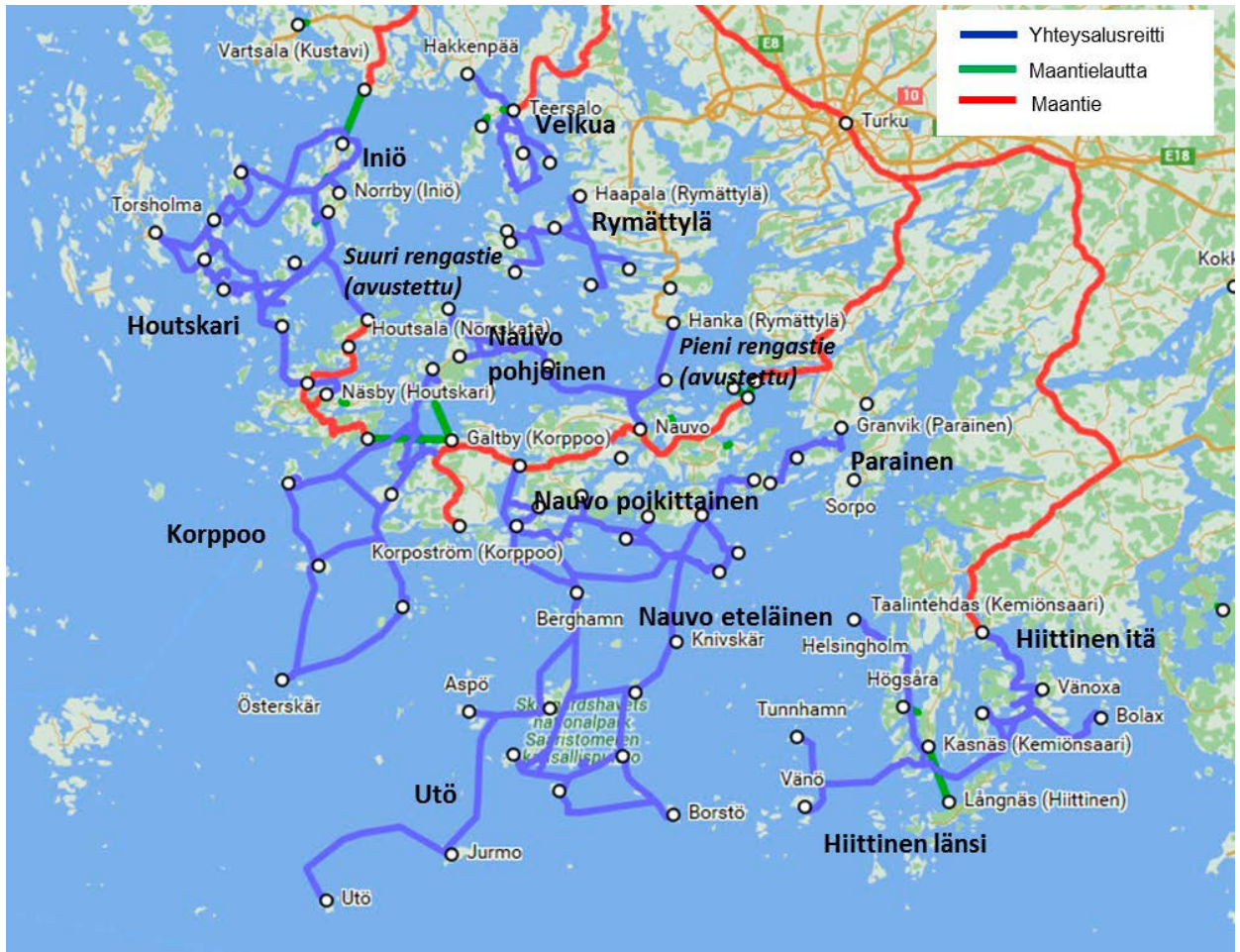
Enligt lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) bör staten försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förfogande har en med hänsyn till boendeförhållandena, i Egentliga Finland upphandlar förbindelsefartygsservicen genom att konkurrensutsätta totalservicevtal och understöd. I statsbudgeten är anslaget för förbindelsefartygstrafiken år 2016 17,8 miljoner euro (FM 2016). Avtalsfullmakter för upphandlingen av förbindelsefartygstrafik har under senare tid beviljats för högst fem år.

Förbindelsefartygstrafiken sköts som flerårig total-service beställd av staten i 12 ruttområden varav 10 i Skärgårdshavet och två i Finska viken (tabell 2.1). Enligt de här avtalen har trafikföretaget ett omfattande helhetsansvar för att producera den fastställda servicen inklusive anskaffning och underhåll av huvud- och reservmateriel. Serviceproducenten sköter informationen i anslutning till avtalet samt planerar och uppdaterar tidtabellerna efter att ha hört kunderna. Dessutom omfattar ansvaret småskaligt underhåll av de statsägda bryggorna. Den flotta som används i serviceavtalen är i genomsnitt rätt gammal.

Förutom förbindelsefartygstrafiken har NTM-centralen upphandlat tungtransportservice för två ruttområden i Skärgårdshavet (tabell 2.2) med ettåriga avtal. Tungtransportservicen är avsedd för bofasta skärgårdsbor som inte har tillgång till en fast väg eller färjeförbindelse eller tillräcklig förbindelsefartygstrafik. Transporterna är avgiftsfria för den bofasta befolkningen.

Staten betalar dessutom understöd för fyra förbindelsefartygsrutter och två tungtransporttjänster (tabell 2.3). Med understödd skärgårdstrafik avses sådan reguljär sjötrafik som en privat trafikidkare sköter med ett sjödugligt fartyg och som betjänar i skärgården bofasta personer på sådana rutter inom skärgården eller mellan skärgården och fastlandet som saknar annan reguljär trafik eller vägförbindelser. Understödet täcker cirka 80 procent av kostnaderna för trafiken. Dessutom har trafikidkaren rätt att ta ut transportavgifter av kunderna för att täcka en del av kostnaderna. Personer som är bofasta på någon av öarna utmed förbindelsefartygsleden i skärgården, fordon i deras ägo, deras varuleveranser samt personer och fordon som sköter dessa leveranser är befriade från transportavgifter. Understödsförfarandet baserar sig på statsrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (1373/2009).

Bild 2.2 Förbindelsefartygstrafikens rutter i Skärgårdshavet och Finska viken (Ruttbild: Lautat.net)



Tabell 2.1 Gällande totalserviceavtal för förbindelsefartygstrafiken enligt ruttområde

Ruttområde	Trafikföretag	Avtalsperiod
Houtskär och Iniö	JS Ferryway Ltd Oy	2013–2021
Velkua	Finlands Färjetrafik Ab/ Finlands Skärgårdsrederi Ab	2015–2019
Rimito	Kuljetus Savolainen Oy	2014–2018
Korpo	Archipelago Lines Oy	2013–2020
Nagu nord	Finlands Färjetrafik Ab	2014–2018
Nagu (södra och tvärrutten)	JS Ferryway Ltd Oy	2013–2021
Pargas	Finlands Färjetrafik Ab/ Finlands Skärgårdsrederi Ab	2014–2023
Finlands Skärgårdsrederi Ab	2016–2020	2014–2019
Hitis (norra och västra)	Kuljetus Savolainen Oy	2014–2023
Utö	Rosita Oy	2014–2019
Borgå	EW Finland Oy	2012–2020
Kotka-Pyttis	Finlands Färjetrafik Ab/ Finlands Skärgårdsrederi Ab	2014–2023

Tabell 2.2 Tungtransportavtal år 2016

Ruttområde	Trafikföretag
Kimitoön från Bolax till Pargasport (inkl. Borstö och Lökhholm)	Saariston Merikuljetus Oy Meripojat
Pargas, (utom Borstö och Lökhholm), Nädendal och Tövsala	Oy Skärgårdens Sjötransport Ab

Tabell 2.3 Beviljade understöd år 2016.

Ruttområde	Trafikföretag	Typ av service
Skärgårdens ringväg (Houtskär, Mossala–Iniö, Dalen)	Finlands Färjetrafik Ab/ Finlands Skärgårdsrederi Ab	Förbindelsefartyg
Lilla Ringvägen (Nagu–Själö–Rimito, Hanka)	Sundqvist Investments Oy Ab	Förbindelsefartyg
Raseborg	Skåldö Fiskebod Kb	Förbindelsefartyg (passagerartrafik)
Raseborg, Ingå	Ekenäs Skärgårds Trans-service Ab	Tungtransporter
Ingå	F:ma Mikael Rehnberg	Förbindelsefartyg (passagerartrafik)
Sibbo	EW Finland Oy	Förbindelsefartyg
Lovisa	Fma Henrik Lindgren	Tungtransporter

Enligt statistiken för år 2015 verkställdes 68 procent av förbindelsefartygens tidtabellsenliga avtalsbaserade turer. Passagerarkapacitetens belägningsgrad var i genomsnitt 12 procent och fraktkapacitetens utnyttjandegrad i genomsnitt 21 procent. Siffrorna är jämförbara med uppgifterna i Offentliga trafikens prestationsstatistik (Trafikverket 2015), enligt vilken till exempel Sveaborgsfärjan har en belägningsgrad på cirka 18 procent.

Finland har 549 öar med fast bosättning som saknar fast vägförbindelse (ANM 2009). Av dem omfattas 32 öar av statens landsvägsfärjetrafik, 20 av statsunderstödda privata vägfärjor och 143 av statlig eller statsstödd förbindelsefartygstrafik. De öar som saknar fast vägförbindelse har 8 706 fast bosatta invånare och cirka 15 000 fritidsbostäder. I den inre skärgården ordnar invånarna för det mesta sina trafikförbindelser själva.

Statens förbindelsefartygsservice omfattar 490 fast bosatta invånare. De öar som helt faller utanför förbindelsefartygsservicen har i genomsnitt 1–2 invånare och ett sammanlagt invånarantal på cirka 90 personer. De här öarna ligger också nära fastlandet eller en större ö med trafikförbindelse, så att mobilitets- och transportbehovet kan tillgodoses med egna båtar. Inom det område som granskas är största delen av befolkningen koncentrerad till huvudöarna och närheten av fastlandet, medan den fasta bosättningen på de yttersta öarna ständigt minskar. Skärgårdsbornas behov av offentlig trafik är störst när det är menföre och omöjligt att färdas med egna båtar. Då är invånarna beroende av förbindelsefartygstrafiken eller alternativa och ersättande färdmedel såsom svävare.

Av de cirka 90 förbindelsefartygsbryggorna i Skärgårdshavet äger Trafikverket cirka 80. De övriga är antingen privata eller kommunägda. NTM-centralen

## Utnyttjandet av förbindelsefartygstrafiken för skol-, post- och avfallstransporter som inte är statens ansvar

Kommunerna är ansvariga för att ordna skolskjutsarna inom den grundläggande undervisningen. Skolskjutsar ordnas genom att också utnyttja förbindelsefartygstrafiken. Behovet av skolskjutsar prioriteras högt när tidtabellerna för förbindelsefartygstrafiken planeras, men det är inte alltid möjligt att samordna skolskjutsarna med de övriga behoven som förbindelsefartygstrafiken ska tillgodose, till exempel på grund av att restiderna blir för långa för en skolelev. Vid behov köper kommunerna taxibåttjänster för skolskjutsarna för att komplettera förbindelsefartygstrafiken. Taxibåttjänster används också för resor i anslutning till sjukvård och rehabilitering, och kostnaderna för sådana resor ersätts till största delen av FPA.

Enligt postlagen ansvarar Posti Ab för att i skärgården samla in och dela ut de brev- och paketförsändelser som hör till de samhällsomfattande posttjänsterna. Posten kan avgiftsfritt utnyttja förbindelsefartygsservicen när fartygen också har annat att transportera eller minst en gång i veckan. Under den isfria säsongen förfogar posten över några egna båtar i de skärgårdsområden där förbindelsefartygstrafik saknas. Att transportera enbart post med förbindelsefartygen är särskilt vintertid mycket dyrt.

Avfallshanteringsföretagen utnyttjar statliga trafik tjänster i skärgården för att transportera avfall särskilt vid menföre och is, delvis eftersom företagarnas egna fartyg och den marknadsbaserade flottan inte lämpar sig för sådana förhållanden, delvis som kvarleva av en gammal hjälptradition. Förbindelsefartygen tar emot och transporterar avgiftsfritt hushållsavfallet från de öar som ligger vid deras rutter.

ansvarar för underhållet av de bryggor som tjänar förbindelsefartygstrafiken. I Finska viken finns cirka 50 bryggor som eventuellt lämpar sig för förbindelsefartygstrafik. En del är vägbryggor, några är statliga förbindelsefartygsbryggor och resten är i regel kommunala. För alla bryggors del är det inte klarlagt vem som förvaltar bryggan.

Trafikverket äger, förvaltar och underhåller farlederna. Serviceavtalstrafiken sker på statliga farleder. Den understödda trafiken går också till öar som saknar officiell farled.

## 2.3 Marknadsbaserade trafik tjänster

De marknadsbaserade trafik tjänsterna är få eftersom den avgiftsfria trafik som staten ordnar tillgodoser största delen av trafikbehovet.

Under den isfria säsongen och semesterssäsongen då efterfrågan är större kompletterar privata serviceproducenter de trafik tjänster som staten upphandlar.

Den förbindelsefartygstrafik som staten upphandlar eller understöder betjänar ett stort område och tillgodoser största delen av efterfrågan på trafik i skärgården. Privata serviceproducenter kompletterar de trafik tjänster som staten upphandlar under den isfria säsongen och särskilt under turistsäsongen, då servicen är efterfrågad trots att den upplevs dyr i jämförelse med de statliga gratis tjänsterna. Den marknadsbaserade trafiken ökar kringtjänsterna och förbättrar på så sätt servicenivån. Även turismnäringens representanter anser att de marknadsbaserade trafik tjänsterna kompletterar trafikutbudet i skärgården och gör det mångsidigare. Det mervärde som kunden upplever är ofta en konkurrensfördel.

I områden som saknar avgiftsfria statliga tjänster fungerar de marknadsbaserade tjänsterna. I Skärgårdshavet finns cirka 15 taxibåtsföretagare och ett tiotal företag med större så kallade kryssningsbåtar. I Finska viken finns endast några få taxibåtsföretagare kvar. Cirka 15 företag i Skärgårdshavet och cirka 5 företag i Finska viken erbjuder tungtransporter.

## 2.4 Privata och kollektiva trafik tjänster

Att använda egen båt och bil är en grundläggande förutsättning för skärgårdsbarns mobilitet.

I skärgården är taxi- och kollektivtrafiken på land gles eller obefintlig. Att använda egen båt i sjötrafiken och egen bil i landsvägstrafiken är en grundläggande förutsättning för skärgårdsbarns mobilitet. Vid menföre blir det svårt eller omöjligt att röra sig med egna båtar. Det kan vara nödvändigt att använda egen båt och bil genom hela resekedjan, men oftast utnyttjar skärgårdsborna olika färdmedel (såsom förbindelsefartyg och egen bil eller buss) för att ta sig fram. Privata taxibåtar används i viss mån särskilt sommartid. Några företagare hyr ut båtar, men det finns inga uppgifter om i vilken omfattning de används. Förbindelsefartygen betjänar också genom att transportera kundernas mat- och övriga beställningar till öarna.

## 2.5 Gränssytor mot övriga tjänster och aktörer

I mån av möjlighet jämkas förbindelsefartygs-servicen samman med landsvägsfärjorna och busstrafiken.

Kollektivtrafikförbindelserna och taxitillstånden har minskat i skärgårdsområdena. Handräckningen statliga myndigheter emellan har upphört

Så långt det är möjligt jämkas förbindelsefartygens tidtabeller samman med landsvägsfärjorna och busstrafiken. Kollektivtrafikförbindelserna och taxitillstånden i skärgården har minskat i och med att efterfrågan sjunkit och tillståndskvoterna krympt.

Tidigare ägde Sjöfartsverket förbindelsefartygen och trafiken med dem var en del av den egna serviceproduktionen, liksom isbrytning och lotsning. Mellan de olika verksamheterna förekom samarbete och handräckning. Det här samarbetet upphörde på grund av de förändringar som inleddes i början av 2000-talet och som innebar en övergång till beställarproducentmodellen, omvandling till affärsverk och bolagisering. Ett exempel är Arctia Icebreaking Ab som i allmänhet inte kan användas för att öppna förbindelsefartygstrafikens farleder eller som enbart gör det till ett mycket högt pris. Inte heller Finn-pilot Pilotage Ab:s lotskuttarer som finns i förbindelsefartygstrafikens verksamhetsområde kan längre utnyttjas i skärgårdens trafik tjänster. Med andra ord har förändringarna synliggjort kostnaderna för olika verksamheter och tjänster i skärgårdstrafiken.

Gränsbevakningsväsendet har fartyg, båtar och svävare för sina gränsbevaknings-, miljöövervaknings-, sjöräddnings- och myndighetsuppgifter. Sjöräddningen omfattar till exempel sjuktransporter från havs- och skärgårdsområden. I Åbolands skärgård ger Finlands Röda Kors servicebåt första hjälpen och utför sjuktransporter. Servicebåten samarbetar bland annat med räddningsverket och sjöbevakningen. Den riksomfattande räddningshelikopterverksamheten sköts av FinnHEMS Oy som ägs av sjukvårdsdistriktet, finansieras av staten och köper flygtjänsterna externt. Tidigare användes helikoptrar vid menföre, men behovet har försvunnit då fartygsflottan förbättrats.

## 2.6 Skärgårdens förväntningar på trafik tjänsterna

Av trafiklösningarna i skärgården önskas långsiktighet, kontinuitet och säkerhet. De ska också fungera under exceptionella förhållanden såsom menföre. Största delen av skärgårdsborna är beredda att betala för servicen.

I egenskap av behörig myndighet följer NTM-centralen i Egentliga Finland upp hur nöjda invånarna och företagen är med servicen i förbindelsefartygstrafiken. Användare och intressentgrupper ger också kontinuerligt spontan respons som utnyttjas i det dagliga servicenivåarbetet. År 2014 gjordes en omfattande utredning om hur nöjda skärgårdens olika aktörer var med trafik tjänsterna och



vilka synpunkter, behov och förväntningar de hade. Utredningen genomfördes med hjälp av enkäter och flera informations- och diskussionsmöten som NTM-centralen i Egentliga Finland ordnade. I mötena deltog skärgårdsbor och företag, näringsidkare, kommunrepresentanter, fritidsinvånare, representanter för turismsektorn och trafikföretag.

Deltagarna önskade långsiktighet och kontinuitet i beslutsfattandet som rör skärgårdens trafik tjänster. Nästan lika högt prioriterade skärgårdsborna en säker trafik och möjligheten att ta sig fram under exceptionella förhållanden, såsom vid menföre. Även anropsstyrd trafik som avviker från de nuvarande rutterna fick understöd. Mellan serviceproducenterna i sjötrafiken och på land önskas ett förutseende samarbete för att jämka samman tidtabeller och resekedjor.

Den ökande turismen i skärgården förutsätter smidig mobilitet och tillgänglighet samt en förlängd säsong för de tjänster som erbjuds. För att kunna planera och marknadsföra turismtjänster behövs information om trafik tjänsterna i god tid. För tillfället är informationen splittrad och svår att hitta. De olika parterna har sina egna kommunikationskanaler och samarbetar knappt.

Mellan parterna önskas en öppen dialog om hur trafiken ska ordnas. I allmänhet önskas smidig trafik, mera hänsyn till tillgänglighet samt kringtjänster som skulle minska behovet av mobilitet. Största delen av skärgårdsborna är beredda att betala för servicen.

De företag som producerar trafik tjänster i skärgården önskar bättre villkor för marknadsbaserade trafik tjänster. Flera av företagen upplever att de statliga gratistjänsterna förhindrar eller åtminstone försvårar deras affärsverksamhet under de livliga sommarmånaderna. En större efterfrågan på marknadsbaserade trafik tjänster skulle enligt företagen möjliggöra nya affärs- och förtjänstmöjligheter i skärgården.

Skärgårdsborna och serviceproducenterna understöder en övergång till centraliserat statligt ägande av materiel och konkurrensutsatta operatörsavtal. Det här skulle möjliggöra mer flexibla servicenivåjusteringar under avtalsperioden och utveckling av nya tjänster. Det skulle också bli lättare att ta sig in på marknaden. För att trygga trafiken året om måste fartygen bland annat kunna ta sig fram genom is och transportera minst en lastbil.

## 3. 3 Utmaningar i dagsläget

### 3.1 Servicenivån

Förbindelsefartygstrafiken är främst avsedd för den bofasta befolkningens behov året om. De som använder tjänsterna är ändå i allt högre grad fritidsboende och turister i skärgården.

Förbindelsefartygens avgiftsfria transporttjänster drar till sig efterfrågan som också marknadsbaserade tjänster kunde tillgodose. Till exempel transporteras bilar till öar som saknar vägar.

De nuvarande tjänsterna tryggar den bofasta befolkningens behov av basservice och de transporter som näringslivet behöver. Vid sidan av de fast bosatta invånarna behöver och använder i allt större utsträckning även deltid- och fritidsinvånarna och turisterna skärgårdens trafiktjänster, och de har en erkänd betydelse för skärgårdens livskraft och utveckling. Olika kundgrupper har olika synpunkter på vems behov som i första hand bör tillgodoses och med vilken kvalitet. Servicenivån i skärgårdstrafiken planeras mitt i ett korstryck av lagstiftning, politisk styrning och flera olika parter och intressebevakare.

Den avgiftsfria trafiken har lett till att frakttjänsterna på förbindelsefartygen ökat kraftigt och fritidsinvånarnas krav på tjänsterna i viss mån antagit realistiska proportioner. Transport av personer och frakt på samma fartyg förutsätter att man använder rätt stora fartyg som är dyra att underhålla. Också förhållandena och avstånden i skärgården ställer sina krav på fartygets storlek och prestanda. I vintertrafiken krävs bland annat stor maskineffekt, vilket kräver större bemanning och därmed ökar driftkostnaderna.

På förbindelsefartygen transporteras bilar till öar som till största delen inte ens har ett vägnät eller officiella bogportsplatser. Bristen på parkeringsplatser i fartygens avgångshamn är ett problem.

Turismnäringens representanter anser att de marknadsbaserade trafiktjänsterna kompletterar trafikutbudet i skärgården och gör det mångsidigare. Men förbindelsefartygens avgiftsfria transporttjänster styr efterfrågan och förhindrar utvecklingen av marknadsbaserade tjänster.

Med undantag av svävarna lämpar sig inte flottan som används i den marknadsbaserade trafiken för vintertrafik. Med nuvarande kundvolym är det inte

möjligt för privata aktörer att producera trafiktjänster året om, eftersom fartyg som lämpar sig för vintertrafik är dyra investeringar.

### 3.2 Avtalen och marknaden

Den nuvarande upphandlingsmodellen för förbindelsefartygstrafiken har lett till oflexibla och dyra avtal. Flottan åldras. Förbindelsefartygstrafikens totala finansieringsbehov ökar kraftigt.

De nuvarande serviceproducenterna i förbindelsefartygstrafiken har en stark ställning.

Serviceavtalen i förbindelsefartygstrafiken har inte lyckats anpassa sig till en förändrad omvärld trots att förfaranden utformats för justering av servicenivån under avtalsperioden. Verksamheten inom ramen för de nuvarande avtalen är fartygs- och kapitalbunden. De femåriga avtalsperioderna är för korta i förhållande till fartygsinvesteringarna. I företagarens investeringar ingår risken att flottan inte kan användas efter den korta avtalsperioden och därför inkluderar serviceproducenterna kapitalkostnaderna för utrustningen nästan till fullt belopp under avtalsperioden. Serviceproducenterna är tvungna att skaffa reservfartyg eller ingå preliminära avtal om användningen av reservfartyg, vilket har ökat antalet reservfartyg. Samtidigt är tillgången till reservfartyg ett problem särskilt för små serviceproducenter. Denna praxis har ökat och kommer att fortsätta öka de årliga kostnaderna för den förbindelsefartygstrafik staten upphandlar. De nuvarande fartygens storlek påverkar direkt bränsleförbrukningen, som är en betydande enskild utgiftspost. En åldrande flotta orsakar större miljöolägenheter än fartyg utrustade med ny teknik.

En betydande del av serviceproducenternas insats används för underhåll av och investeringar i flottan, inte för utveckling av den egentliga trafiktjänsten. Staten betalar materielkostnaderna i avtalspriset.

Statsbolaget Finlands Färjetrafik Ab och dess dotterbolag Finlands Skärgårdsrederi Ab äger de fartyg som en gång anskaffades med allmänna medel, vilket innebär en konkurrensfördel (deras andel av marknaden för förbindelsefartygstrafik är 28 procent). För att ta sig in på marknaden är de övriga serviceproducenterna tvungna att skaffa gamla fartyg och satsa be-

tydligt på att sanera dem. Den här utvecklingen har lett till en stigande medelålder och kvalitetsproblem för flottan. Den nuvarande avtalsmodellen förstärker snedvridningen eftersom den ersätter kapitalkostnaderna för de nuvarande serviceproducenternas fartyg och på så sätt ger dem en konkurrensfördel i framtida konkurrensutsättningar.

Enligt ett betänkande från kommunikationsministeriets arbetsgrupp för konkurrensutsättning år 2007 (KM 2007) ansågs en konkurrensutsättning av skärgårdstrafiken med långvariga 10–15-åriga serviceavtal kunna skapa förutsättningar för att materielen skulle förnyas. I början av 2010-talet beviljades några fullmakter för 10 år i enlighet med målbilden. Under de senaste åren har fullmakter beviljats för högst fem år i taget eftersom finansministeriet i den rådande ekonomiska situationen inte vill föreslå att budgetresurser binds upp för längre perioder. Fullmaktsförfarandet binder beställarens personalresurser på grund av kravet på uppföljning.

År 2014 fick förbindelsefartygstrafiken ett nytt och ett så gott som nytt oljebekämpnings- och förbindelsefartyg med tioåriga avtal samt dessutom ett så gott som nytt förbindelsefartyg med ett femårigt avtal. På grund av sin höga ålder uppfyller största delen av förbindelsefartygstrafikens flotta inte de tillgänglighetsbestämmelser som blir obligatoriska för alla fartyg 1.1.2020. Dessutom höjer fartygens höga ålder risken för materielskador.

I figur 3.1 presenteras en uppskattning av den tillgängliga finansieringen för förbindelsefartygstrafiken. Kostnaderna är beräknade enligt prisnivån under redovisningsåret 2015. Förbindelsefartygstrafikens finansieringsmoment är momspliktiga. Statens kostnader för förbindelsefartygstrafiken är i medeltal 24 905 euro per bofast invånare och 120,25 euro per personresa. Stödbeloppet per rutt varierar mellan 15 000 och 46 000 euro/bofast invånare och mellan 50 och 244 euro/personresa.

Höjningen av kostnadsnivån åren 2016–2020 baserar sig på en uppskattning av kostnadsnivåns och bränsleprisernas utveckling samt på kostnadseffekten av fartygssäkerhetsbestämmelserna 1.1.2013 i de nuvarande avtalen. Anskaffningen av två nya oljebekämpningsfartyg höjde det årliga finansieringsbehovet med cirka 4 miljoner euro. Uppskattningen beaktar ännu inte det verkliga behovet av att förnya flottan. Det här ökar finansieringsbehovet betydligt om utgångspunkten för investeringarna är den nuvarande fartygskapaciteten och servicenivån.

År 2009 blev tjänsterna i förbindelsefartygstrafiken genom KM:s beslut avgiftsfria för alla användare (KM 2009b). Därför deltar inte kommunerna i kostnaderna för de skolskjutsar som sköts med förbindelsefartygen trots att staten betalar kommunerna en kalkylmässig ersättning för att ordna transport enligt lagen om grundläggande utbildning. Avfallstransportbolag som täcker sina kostnader med avkastningen från sin verksamhet deltar inte i kostnaderna för avfallstransporter på förbindelsefartyg. Även Posti utnyttjar avgiftsfritt de statliga trafik tjänsterna i skärgården.

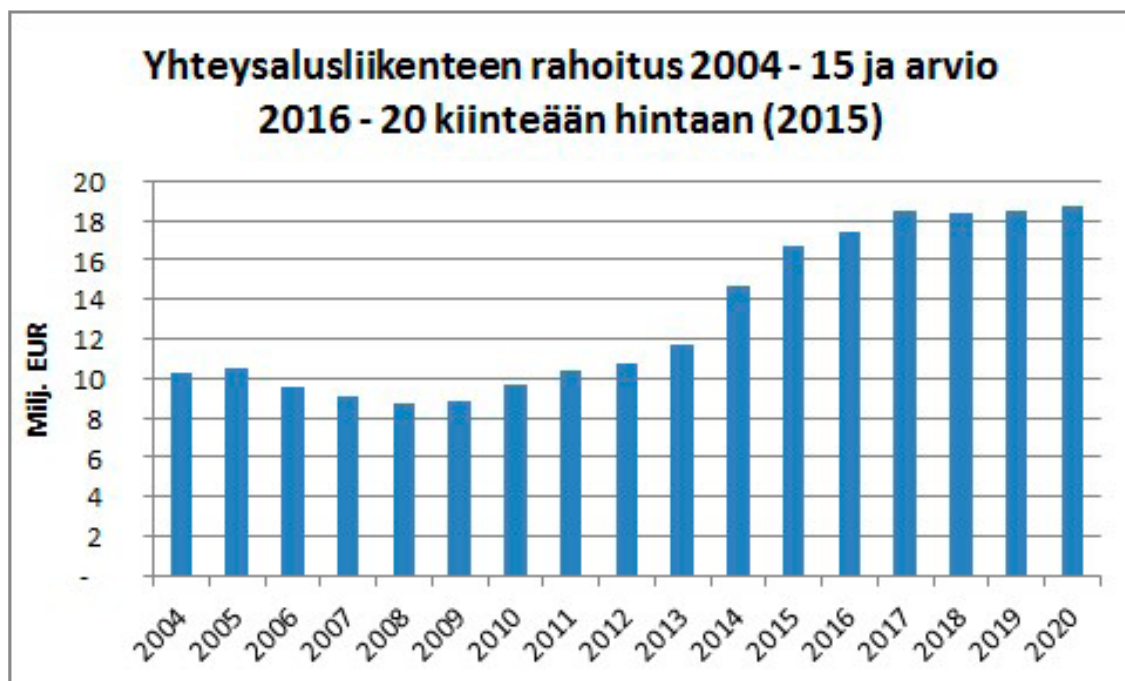


Bild 3.1 Uppskattning av kostnadsutvecklingen i förbindelsefartygstrafiken

### 3.3 Bryggor och farleder

Avtalsförhållandena vid bryggorna är oklara. Betydande finansiering behövs de närmaste åren för bryggreparationer.

Största delen av de bryggor som används i skärgårds- trafikerna befinner sig i slutet av sin livscykel och måste renoveras eller förnyas inom en nära framtid. Bryggornas tillstånd varierar stort. Underhållskostnaderna är en betydande utgiftspost för staten. Även bryggor på öar som inte längre har någon fast bosättning underhålls och rustas upp.

I Skärgårdshavet äger staten största delen av de bryggor som angörs, medan bryggorna i Finska viken i huvudsak är kommunalt eller privat ägda. Bryggorna ligger ofta i privata mark- och vattenområden som används med stöd av vederlagsfria nyttjanderättsavtal. Avtalen är många och tunga att administrera. De privata markägarna vill oftast inte ta på sig ansvaret för bryggorna. Det förekommer allmänt motstånd mot att bryggor rivs trots att de inte längre behövs för den trafik som staten ordnar.

Alla öar som angörs i skärgården omfattas inte av det officiella farledsnätverket. På grund av etablerad praxis är fartygen på vissa rutter tvungna att trafikera utanför farledsområdet, dock enligt befälhavarens övervägande. Av säkerhetsskäl kan serviceproducenterna i princip inte åläggas att göra det. För kunden är det osäkert om trafiken kommer att fungera eller inte.

### 3.4 Understödd trafik

Understödda rutter tjänar sitt syfte i en geografiskt splittrad skärgård utan statliga farleder och bryggor. De understöd som beviljas trafikföretagen orsakar marknadsstörningar.

Ansvaret för Skärgårdshavets ringvägsrutter som tjänar turismen är oklart.

I Finska viken (Ingå, Raseborg och Sibbo) är det betydligt förmånligare och ändamålsenligare för beställaren att ordna trafiken som understödd beställningstrafik, eftersom det inte finns stora öar eller ögrupper med omfattande fast bosättning eller näringsverksamhet. Bosättningen är spridd och varje ö har endast några invånare. De bebodda öarna har inga bryggor som upprätthålls av staten och inte nödvändigtvis några officiella farleder.

Ett avtal om understödd trafik kan ingås för fem år, men på grund av det budgetvillkor som ingår i avtalet utvärderas situationen på nytt varje år och trafiken kan avbrytas. Att idka trafik är så kapitalintensivt att en sådan osäkerhet blir ett hinder för konkurrensen och spridningen av modellen med understödd trafik. Ett understöd till trafikföretag snedvrider i viss mån marknaden. Samtidigt möjliggör trafikunderstöden service för sådana fast bebodda öar där efterfrågan inte räcker till för en helt marknadsbaserad service.

Man har övervägt att inom ramen för vägplanen omvandla Ringvägen i Pargas stad mellan Houtskär och Iniö till en landsvägsfärjeförbindelse. Projektet har lagts på is eftersom trafikering året om skulle kräva oskäligt dyra investeringar i förhållande till den låga efterfrågan utanför högsäsongen. Förbindelsefartygstrafiken på Ringvägen tjänar turismen. Trafiken är avgiftsbelagd med undantag av sträckan mellan Houtskär och Iniö, där kommunens bofasta invånare får resa gratis.

### 3.5 Kundperspektiv och ansvar

Skärgårdstrafiken utgörs av fristående transporter, vilket leder till att resekedjorna inte fungerar. Det finns ingen samlad information om trafiktjänster och tidtabeller tillgänglig.

Det nuvarande trafikservicekonceptet klarar inte av att tillräckligt flexibelt tillgodose den allt mångsidigare efterfrågan.

Ett stort problem för främjandet av skärgårdsturismen är att serviceutbudet tynar bort nästan fullständigt så snart skolorna inlett sina läsår.

Den som producerar förbindelsefartygsservicen har som uppgift att höra kunderna innan tidtabellerna utarbetas. Inget regelbundet och systematiskt förfarande har uppstått för den här dialogen. Då en uppföljning av förändringar i omvärlden och kundernas behov saknas motsvarar trafiktjänsterna inte längre nödvändigtvis kundernas behov, vilket leder till missnöje och kundrespons riktad till myndigheterna.

Serviceproducenterna gör delvis upp tidtabellerna utifrån sina egna mål. Serviceavtalen gör det möjligt att basera avtalsprissättningen på teoretiska turer medan trafiken inte nödvändigtvis motsvarar kundernas verkliga behov. När servicenivån justeras kan av-

talspriset rentav stiga trots att servicen minskar. Ur kundens synvinkel är tidtabellerna och trafikinformationen splittrad. Trafiken utgörs av fristående transporter, vilket leder till att resekedjorna inte fungerar. Det finns ingen samlad information om trafiktjänster och tidtabeller tillgänglig.

I förbindelsefartygstrafiken styr och beslutar den offentliga parten i praktiken vilken typ av service kunden erbjuds. Trots att NTM-centralen systematiskt hör intressentgrupperna är det svårt att verifiera det verkliga trafik- och transportbehovet i synnerhet eftersom serviceproducenterna ansvarar för tidtabellerna. Enligt skärgårdslagen ska staten försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning har tillgång till nödvändiga trafiktjänster. Det nuvarande kundunderlaget utgörs dock till största delen av andra än bofasta skärgårdsbor. Det nuvarande trafikservicekonceptet klarar inte av att tillräckligt flexibelt tillgodose den allt mångsidigare efterfrågan. De som är mest missnöjda med servicen är mantalsskrivna i skärgården men bor egentligen på en annan ort. NTM-centralen får uppgifterna om den bofasta befolkningen från kommunerna.

Ett stort problem för främjandet av skärgårdsturismen är att det marknadsbaserade serviceutbudet nästan fullständigt tynar bort på hösten så snart skolornas läsår börjat, vilket gör skärgården otillgänglig för utländska researrangörer och turister.

## 4. Källförteckning

- Jaakkola, T. (2014). Yhteysalusliikenne tulevaisuudessa. Examensarbete, Åbo yrkeshögskola, Byggnadsteknik, Produktionsekonomi.
- KM (2007). Konkurrensutsättning av trafiken med förbindelsefärjor och landsvägsfärjor. Arbetsgruppsbetänkande. Kommunikationsministeriets publikationer 24/2007.
- KM (2009a). Servicenivån i skärgårdstrafiken och konkurrensutsättning av trafiken. Kommunikationsministeriets publikationer 4/2009.
- KM (2009b). Förbindelsefartygen i skärgårdstrafiken blir avgiftsfria. Pressmeddelande 20.8.2009.
- KM (2012). Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik. Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012.
- Trafikverket (2015). Offentliga trafikens prestationsstatistik 2013. Trafikverkets statistik 2/2015.
- ANM (2010). Finlands turiststrategi 2020. 4 goda skäl att främja turistbranschernas utveckling.
- ANM (2012). Det nationella skärgårdspolitiska åtgärdsprogrammet 2012–2015. Arbets- och näringsministeriets publikationer 30/2012.
- ANM (2015). Tillsammans blir det mer – tillväxt och förnyelse inom turismen i Finland. Vägkarta för turismen 2015–2025.
- Statsrådet (2015). Lösningar för Finland. Strategiskt program för statsminister Juha Sipiläs regering 29.5.2015. Regeringens publikationsserie 10/2015.
- Statsrådet (2016a). De rikstäckande tyngdpunkterna för regionutvecklingen 2016–2019 –konkurrenskraftiga regioner och en smidig vardag. Regionutvecklingsbeslut av Juha Sipiläs regering 25.2.2016.
- Statsrådet (2016b) Handlingsplan för genomförande av spetsprojekten och reformerna i det strategiska regeringsprogrammet 2015–2019. Uppdatering 2016. Regeringens publikationsserie 2/2016.
- Vartiainen, P. (2014). Finland behöver stads- och landsbygdpolitik. ANM rapporter 29/2014.
- FM (2016). Yhdistelmä ajantasaisesta talousarviosta 2016. [webbpublikation]

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 103/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Eeva Linkama Olli Holm Timo Laaksonen Sirpa Vanhala Tapani Jaakkola Heikki Metsäranta (Toim.)		Julkaisuaika Marraskuu 2016		
		Kustantaja /Julkaisija Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö		
Julkaisun nimi <b>Liikennepalvelut Saaristomerellä ja Suomenlahdella</b> Tilannekuva 2015				
Tiivistelmä Saariston vakituinen asutus vähenee ja sen keski-ikä kasvaa. Saariston perinteiset elinkeinot ovat vaikeuksissa, ja palveluja sekä työpaikkoja siirtyy pääsaariin ja mantereelle. Matkailu on kasvava toimiala. Yhteysalusliikenteen palvelutaso on tarkoitettu vakituisten asukkaiden ympärivuotisiin tarpeisiin, mutta käyttäjät ovat enenevässä määrin osa-aikaisia ja vapaa-ajan asukkaita.  Yhteysalusten tarjoamat ilmaiset kuljetuspalvelut ohjaavat kysyntää ja estävät osaltaan markkinaehtoisten palveluiden kehittymistä. Yhteysalusliikenteen nykyinen hankintamalli on johtanut joustamattomiin ja kalliisiin sopimuksiin. Kalusto ikääntyy ja kokonaisrahoitustarve kasvaa voimakkaasti. Nykyisten sopimusliikennöitsijöiden asema on vahva ja uusien toimijoiden on vaikea päästä markkinoille.  Saariston liikenne muodostuu irrallisista kuljetuksista, jolloin matkaketjut eivät toimi. Keskitettyä tietoa liikennepalveluista ja aikatauluista ei ole saatavilla. Nykyinen liikennepalvelukonsepti ei pysty tarpeeksi joustavasti vastaamaan saariston muuttuneisiin tarpeisiin eivätkä luomaan edellytyksiä saaristoalueiden kehittymiselle.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) saaristo, yhteysalusliikenne, saariston asutus, elinkeinot ja liikennepalvelut, vapaa-ajan asutus, matkailu, hallitusohjelma, markkinaehtoiset liikenne- ja kuljetuspalvelut, digitaalisuus, saaristolaki				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-531-3	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2854	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-531-3		Kieli Suomi
Sivumäärä 21				
Kustannuspaikka ja -aika Turku 2016				

## PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 103/2016				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Eeva Linkama Olli Holm Timo Laaksonen Sirpa Vanhala Tapani Jaakkola Heikki Metsäranta (Red.)		Publiceringsdatum November 2016		
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland		
		Projektets finansör/uppdragsgivare Kommunikations ministeriet		
Publikationens titel <b>Liikennepalvelut Saaristomerellä ja Suomenlahdella</b> Tilannekuva 2015 (Trafiktjänsterna i Skärgårdshavet och Finska viken, lägesbild 2016)				
Sammandrag Den fasta bosättningen i skärgården minskar och medelåldern bland invånarna stiger. Skärgårdens traditionella näringar har råkat i svårigheter och service och arbetsplatser flyttar till huvudöarna och fastlandet. Turismen är en växande bransch. Förbindelsefartygstrafiken är dimensionerad för den bofasta befolkningens behov året om, men användarna är i allt högre grad deltids- och fritidsinvånare.  Förbindelsefartygens avgiftsfria transporttjänster styr efterfrågan och bidrar till att förhindra utvecklingen av marknadsbaserade tjänster. Den nuvarande upphandlingsmodellen för förbindelsefartygstrafiken har lett till oflexibla och dyra avtal. Flottan åldras och det totala finansieringsbehovet ökar kraftigt. De nuvarande serviceproducenterna har en stark ställning och det är svårt för nya aktörer att ta sig in på marknaden.  Skärgårdstrafiken utgörs av fristående transporter, vilket leder till att resekedjorna inte fungerar. Det finns ingen samlad information om trafiktjänster och tidtabeller tillgänglig. Det nuvarande konceptet för trafiktjänster misslyckas med att tillgodose skärgårdens förändrade behov på ett tillräckligt flexibelt sätt och skapa förutsättningar för skärgårdsområdena att utvecklas.				
Nyckelord (enligt Allärs) skärgård, förbindelsefartygstrafik, skärgårdsbosättning, näringar och trafiktjänster i skärgården, fritidsbosättning, turism, regeringsprogrammet, marknadsbaserade trafik- och transporttjänster, digitalisering, skärgårdslagen				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-314-531-3	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-531-3		Språk Svenska
Förläggningsort och datum Åbo 2016		Sidantal 21		



Den fasta bosättningen i skärgården minskar och medelåldern bland invånarna stiger. Skärgårdens traditionella näringar har råkat i svårigheter och service och arbetsplatser flyttar till huvudöarna och fastlandet. Turismen är en växande bransch. Förbindelsefartygstrafiken är dimensionerad för den bofasta befolkningens behov året om, men användarna är i allt högre grad deltids- och fritidsinvånare.

**RAPPORTER 103 | 2016**  
**TRAFIKTJÄNSTERNA I SKÄRGÅRDHAVET OCH FINSKA VIKEN**  
**LÄGESBILD 2016**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland

ISBN 978-952-314-531-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-531-3

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)