

Lausunto Nauvon eteläisen ja poikittaisen yhteysalusliikenteen kilpailuttamisesta

1035/08.01.00.01/2020

Nauvon lautakunta 24.03.2021 § 26

**Valmistelija
Esittelijä**

Puheenjohtaja Olof Elenius, puh. 0400 203 146
Puheenjohtaja Olof Elenius, puh. 0400 203 146
olofelenius@msn.com

Tausta

"Valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset."

Edellä oleva teksti on ote saariston kehityksen edistämisestä annetun lain eli niin sanotun saaristolain 5 §:stä.

Päätösvalta liikenne- ja kuljetuspalvelujen palvelutasosta on annettu ELY-keskukselle. Käyttäjien osallistumien liikennepalvelujen suunnitteluun mahdollistaa heidän todellisten tarpeidensa huomioimisen ja hankittavien palveluiden tarkoituksenmukaisuuden.

Oheismateriaali

Lausuntopyyntö Nauvon eteläisen ja poikittaisen yhteysalusreitin palvelukuvauksesta 2022–2027
Nauvon eteläisen ja poikittaisen yhteysalusreitin palvelukuvaus 2022–2027

Ehdotus

Ehdotus Elävän saariston ylläpitämiseksi saaristossa on oltava toimiva yhteysalusliikenne. Tämän liikenteen on ensisijaisesti huomioitava vakituisten asukkaiden tarpeet henkilö- ja tavarakuljetusten osalta, mutta sen on myös palveltava muita, eli osa-aika-asukkaita, yrittäjiä ja matkailijoita. Kun kelit ovat huonot, yhteysalukset ovat ainoa mahdollisuus päästä mantereelle tai omalle saarelle. Yhteysalusliikenne on myös hyvin tärkeä osa-aika-asukkaille, jotka muodostavat kasvavan osan saariston väestöstä. Matkailua ajatellen yhteysalusliikenne voisi mahdollistaa pääsyn sellaisille saarille, joille matkailijoiden on muuten vaikea päästä. Matkailijamäärien suuri kasvu alueella on tärkeä myös niille, jotka yrittävät ansaita elantonsa saarilla. Nauvon aluelautakunta on pyytänyt lausuntoja kyseisten yhteysalusreittien varrella asuvilta henkilöiltä ja tulee käyttämään näitä lausuntoja oman lausuntonsa lähtökohtana. Nämä mielipiteet ja toivomukset tulevat ulkosaaristosta (Borstö, Lökholm, Sandholm, Trunsö/Gloskär, Kopparholm, Stenskär ja Brännskär).

1. Yleistä

Pyrkimyksenä näyttää olevan reittialueen liikenteen ja varsinkin alusten ominaisuuksien parantaminen. Lautakunta voi jälkikäteen todeta, ettei edellinen

sopimuskausi täysin vastannut odotuksia muun muassa alusten valinnan osalta. Lautakuntaa haluaa muistuttaa, ettei yhteysalus, jonka ramppi on perässä, sovellu kovin hyvin liikennöimään reittiä ja että muitakin puutteita on.

2. Laitureiden soveltuvuus

On muistettava, että useimmat reitin varrella olevat laiturit on suunniteltu aluksille, joiden ramppi on keulassa. Tällä hetkellä on viisi paikkaa, joissa pyörillä olevan lastin käsittely on mahdotonta vain siksi, että ramppi ei ole keulassa. Tämä ongelma tulee kasvamaan sitä mukaa kun laiturit vanhenevat ja menevät huonoon kuntoon, mutta jos aluksen ramppi on keulassa, alus voi kiinnittyä laituria vasten. Monella vanhuksella ja vammautuneella henkilöllä on ollut vaikeuksia nousta alukseen ja poistua aluksesta nykyisen yhteysaluksen alkeellista käyntisiltaa pitkin. Tämä on pidettävä mielessä hankinnan yhteydessä.

3. Alus tai kulkuneuvo

Jotta suunniteltu yhteysalus voi liikennöidä saaristossa ympäri vuoden, sille on asetettava suhteellisen korkeat vaatimukset. Reitti on pitkä ja sisä- ja ulkosaariston olosuhteet eroavat toisistaan erityisesti talvella. Tätä ei viime vuosina valitettavasti ole huomioitu tarpeeksi, kun hankintoja on tehty. Toistaiseksi ei ole olemassa hyvää alusratkaisua, joka olisi nopea ja kulkisi jäissä, joten kompromisseja on aina tehtävä. Tarvitaan yhteysalus, joka täyttäisi yllä mainitut vaatimukset mahdollisimman hyvin. Yksi tärkeimmistä ominaisuuksista on aluksen kulku jäissä, sillä huonojen kelien aikaan hyvät vaihtoehdot ovat harvassa. Olemme oppineet, ettei ilmatyynyalus valitettavasti sovellu liikenteeseen ulkosaaristossa, jossa etäisyydet ovat pitkät ja jää epätasaista tai ahtoa, mikä aiheuttaa vaurioita tyynyihin ja niiden seurauksena hyvin paljon korjaustyötä. Eri puolilta on tullut toivomuksia nopeista veneistä kesäisin, mutta tärkeintä on kuitenkin ympäri vuoden toimiva liikenne. Toivomus itsessään voi olla perusteltu, mutta se ei saa vaarantaa liikennettä.

4. Lastattavuus ja kantavuus

Autokannen ja rampin tulee soveltua moneen eri tarpeeseen ja olla saavutettavia. Perävaunulla varustetun traktorin tai kuorma-auton kuljetus autokannella tulee olla mahdollista. Uusi jätelaki voi tuoda mukanaan sen, että myös saarten lietekuljetukset perävaunulla varustetulla traktorilla on voitava hoitaa yhteysaluksella. Tämä merkitsee sitä, että autokannen kantavuuden on oltava yli 5 tonnia.

- Aluksella on oltava ramppi keulassa, mikäli mahdollista pitkä ja vahvarakenteinen ramppi
- Aluksen ja vara-aluksen tulee täyttää jääluokan IA vaatimukset
- Asiakirjoissa kannen kantavuudeksi on mainittu 5 tonnia, mikä ehkä voitaisiin nostaa 10–15 tonniin, jotta esimerkiksi perävaunulla varustettu traktori voidaan ottaa alukseen
- Kannella tulisi olla tilaa 3–5 autolle tai perävaunulla varustetulle traktorille
- Nosturin nostokyvyn tulisi olla 1000–1500 kg/10 metriä
- Nopeuden tulisi olla noin 10 solmua (mielellään enemmän)

- Syväyksen tulisi olla enintään 2,4 metriä = väylien syvyys
- Matkustajamäärän tulisi olla vähintään 50 henkilöä
- Aluksessa tulisi olla tarkoituksenmukaiset ja viihtyisät matkustajatilat, jotka soveltuvat vammaisille ja matkatavaratilat sekä jääkaappi. Toiveena olisi myös istumapaikat kannella
- Aluksessa tulee olla WC
- Aluksessa tulee olla AIS-järjestelmä.

5. Saaret/Satamat

Kaikille vakituisesti asutuille saarille on liikennöitävä vuoden ympäri ja saarten, joilla on osa-aika-asutusta ja elinkeinonharjoittajia, on myös tarvittaessa oltava mahdollisuus käyttää yhteysalusta.

Tällä hetkellä ei ole mitään syytä jättää pois mitään saarista/satamista, joihin nykyisin pysähdytään, vaan pysähdysten määrää olisi päin vastoin syytä lisätä, mikäli mahdollista. Sopiva alus, jonka ramppi on keulassa, helpottaa pysähtymistä satamiin, kuten Kopparholm, Träskholm, Gloskär, Grötö ja Bodö, joihin epätarkoituksenmukaisen yhteysaluksen takia ei ole liikennöity ollenkaan.

6. Aikataulut, viikkovuorot

Ensi syksynä koulukuljetus reitillä Brännskär–Kirjais–Brännskär on ajankohtainen, mikä on huomioitava aikatauluja laadittaessa syksystä 2021 lähtien.

Ulkosaaristossa toivotaan yhtä lisävuoroa talvella. Reittiä liikennöitäisiin siis maanantaisin, keskiviikkoisin, perjantaisin ja lauantaisin ulkosaariston suuntaan ja sunnuntaisin takaisin. Nykyinen aikataulu on joka toinen viikko keskiviikkoisin ja perjantaisin ja joka toinen maanantaisin, perjantaisin ja lauantaisin ulkosaariston suuntaan ja sunnuntaisin takaisin.

On todettu, että talviajan liikenne on niin harvaa, että rännit jäätyvät vuorojen välissä. Ränneissä tulisi liikennöidä vähintään joka toinen päivä, jotta ne pysyisivät kohtalaisesti auki pakkaskausina. Tämä koskee varsinkin lyhyempiä pakkaskausia, kuten tänä talvena, kun pakkaset olivat ankaria reilun viikon ajan. Jos ankarat pakkaset jatkuvat pitkään, rännejä on tietenkin mahdotonta pitää auki.

Lähtö- ja saapumisajoista on syytä keskustella, kun uusi liikennöitsijä varmistuu. Kaiken kaikkiaan aikataulut ovat suhteellisen hyvät.

7. Tiedotus ja viestintä

Alusten henkilökunnan on pystyttävä kommunikoimaan matkustajien äidinkielellä (suomi/ruotsi).

Tämä on myös turvallisuustekijä.

Päätös

Nauvon lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Tiedoksianto

Tomas Eklund
