

## Transporternas betydelse för en levande skärgård

MONICA NYHOLM

Vintern 1987 genomförde ekonomisk-geografiska institutionen vid Åbo Akademi tillsammans med Egentliga Finlands Regionplaneförbund en utredning över trafikförhållandena i skärgården nord-väst om Åbo. Undersökningsområdet bestod av trafikområdet för förbindelsebåten *Satava*, dvs. kommunen *Velkua* i sin helhet samt skärgårdsdelarna av kommunerna *Rimito* och *Merimasku*. I området bor ca 290 personer på 19 öar utan fast vägförbindelse, varav 10 öar är helt i avsaknad av trafikservice. I detta invånarantal har även medräknats bosättningen i *Teer-*

*salo* som är den del av *Velkua* kommun som är belägen på fastlandet. Detta för att *Velkua*s kommuncentrum med skola, kommunkansli och kyrka finns på ön *Palva*. Trafikförhållandena i området granskades utgående från *Skärgårdslagen* och *Handels- och Industriministeriets rapport »Skärgårdstrafik»* (*Kauppaja teollisuusministeriö* (1981): *Saaristoliikenne. Hallinnon ja kaluston kehittäminen 1982—1991*). *Skärgårdslagens* 5 § 1 mom. lyder: »Staten bör försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förfogande har en med hänsyn till boendeförhål-

landena, utkomstbetingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig.»

Skärgårdstrafikrapporten ger vissa minimikrav som borde eftersträvas:

— Persontrafik; här görs en indelning mellan skolresor, arbetsresor, resor för att utföra olika ärenden och fritidsresor. I princip borde det vara möjligt för alla elever i grundskolan att bo hemma, men i praktiken är detta inte alltid möjligt. Gränsen anses vara en totalresetid per dag på 2.5 timmar i lågstadiet och 3 timmar i högstadiet. Gemensamma arbetsresor anordnas om det finns tillräckligt många resande i en riktning vid samma tidpunkt. I skärgårdsförhållanden är detta dock svårt att genomföra. Skärgårdsborna borde beredas möjlighet att två gånger i veckan besöka sitt kommuncentrum utan att övernattna så, att vistelsen i centrum skulle räkna minst två timmar, därutöver borde det finnas möjlighet att besöka ett centrum med mer specialiserad service en gång per vecka.

— Tung trafik; möjligheter att genomföra tunga transporter effektivt är ett måste för jord- och skogsbruk och annan näringsverksamhet och är därmed av yttersta vikt om man vill trygga utkomstmöjligheterna och därmed bibehålla en fast bosättning i skärgården.

— Trafikplatsens, dvs. förbindelsebryggans, tillgänglighet; trafikplatsen anses vara tillräckligt tillgänglig för person- och varutransport om till bryggan går en väg farbar med traktor. För person- och lätt varutrafik anses tillgängligheten vara tillräcklig om vattenvägen till trafikplatsen är högst 4 km samt för persontrafik om avståndet på land är 1 km utan väg. Om användarantalet eller varutransportbehovet är stort krävs dock en bättre tillgänglighet. Med tanke på barn, åldringar och sjuka kan dock inte 1 km sträcka utan väg anses lämpligt.

Till skärgårdstrafiken bör även räknas posttrafiken. Postverkets strävan är att alla skall kunna få post fem dagar i veckan, men tillsvidare har detta inte kunnat genomföras helt, speciellt inte i skärgården.

## Trafiken i undersökningsområdet

Huvudparten av den samhälleligt ordnade trafiken i området sköts med förbindelsebåten Satava som, då undersökningen utfördes, trafikerade en rutt som är ca 40 km lång och omfattar nio av de bebodda öarna. Rutten har två anhaltspunkter på fastlandet, Teersalo i Velkua och

Röölä i Rimito. Pga. att ruttområdet är så omfattande är turerna relativt få trots att avstånden mellan bryggorna är korta. Satava är för liten för att kunna ta ombord en större lastbil, varför transport av t.ex. djur och olja blir arbetsdrygt och tidskrävande. Då fartyget skall sköta trafiken både i Rimito och Velkua leder detta till att resetiderna kan räkna upp till flere timmar trots att avstånden både mellan öarna och till fastlandet är litet. Pga. detta sköts transporten av skolelever med privata båtar med en kapacitet på ca 15 personer. Då elevantalet i Velkua under de senaste åren vuxit kraftigt börjar denna kapacitet vara för liten. Vintertid finns ingen ordnad trafik, vilket är ett problem speciellt i menförestid. I princip kunde förbindelsebåten köra en mycket större del av året än vad nu är fallet, men man strävar efter att låta utbildningen ske så fort som möjligt pga. det omfattande fiske som bedrivs i området vintertid. Skoleleverna skjutsas vintertid med snöskoter, vilket är kallt, obekvämt och riskabelt. Både hydrokoptrar och lätta luftkuddefarkoster har testats i skärgården, men hittills har endast postverket några hydrokoptrar i användning. I budgeten för år 1985 fanns pengar reserverade för en lätt luftkuddefarkost som skulle användas för elevtransporter i Velkua—Merimasku—Rimito området. Enligt uppgift kommer den dock att användas för menförestafik i hela den sydvästra skärgården.

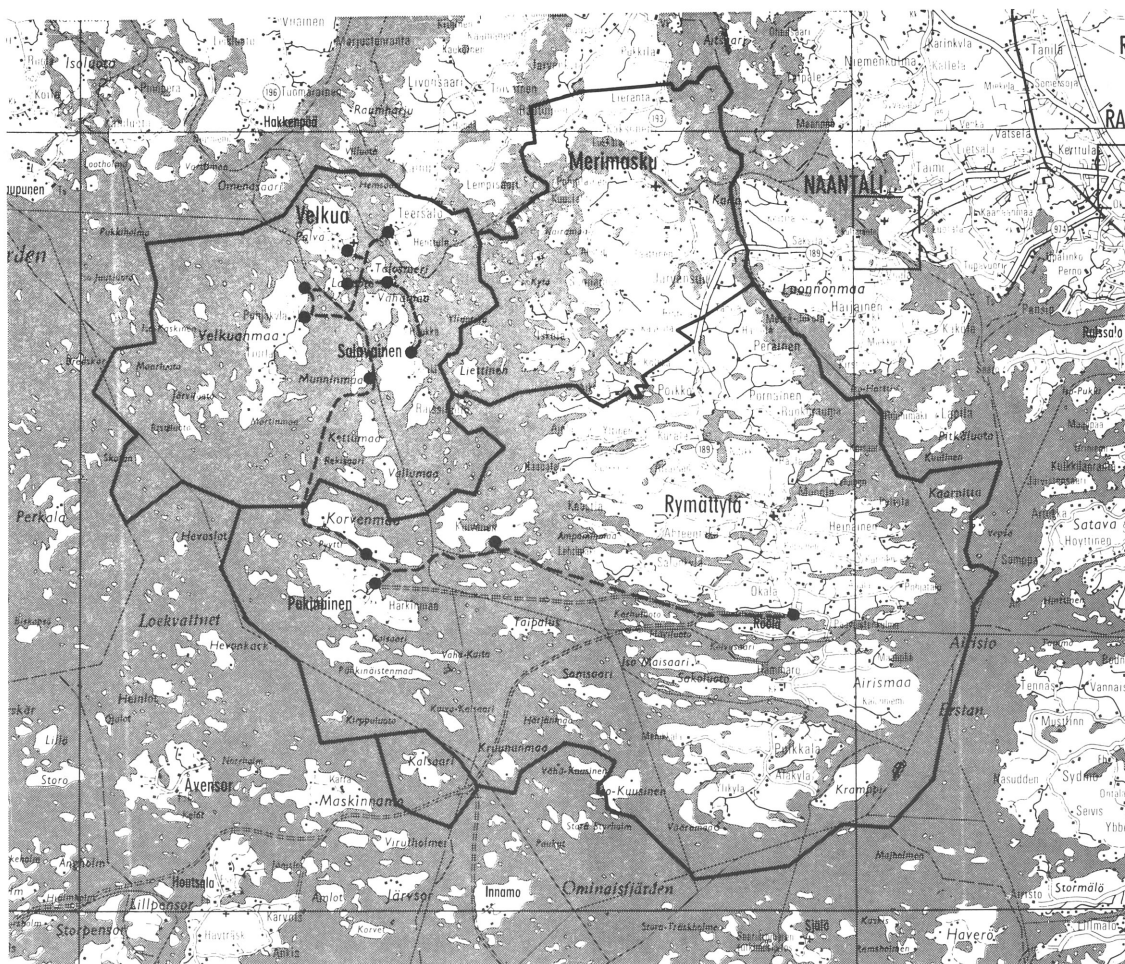
## Utvecklingen av områdets trafikförhållanden

Sjöfartsstyrelsen har planerat att ytterligare ett förbindelsefartyg skall placeras in på det ruttområde som Satava nu trafikerar. Det är tänkt att det andra fartyget skulle utföra kompletterande trafik på samma rutt. Man har även planerat att ta med flere öar i den nuvarande rutten, vilket eventuellt försämrar servicenivån för de öar som ingår i den nuvarande rutten.

Eftersom rutten omfattar öar som hör till tre olika kommuner och invånarna på dessa öar använder sig av sina egna kommuners serviceställen befanns det i undersökningen vara mer lämpligt om man kunde dela upp rutten i två olika ruttområden, ett med Teersalo som knutpunkt på fastlandet, och en annan rutt utgående från Röölä. Detta skulle ge avståndsmässigt kortare transportsträckor, snabbare resor och därmed flere turer per dag. Samtidigt som ruttområdet skulle delas upp skulle man ha större möjligheter att ta med flere öar i trafiken som nu står utan denna service.

YHTEYSALUSLAITURIT JA SATAVAN REITTI

- Kuntarajat
- - - - Satavan reitti
- Yhteysaluslaituri



Samtidigt borde minst ett av fartygen vara tillräckligt stort för att klara av tunga transporter på ett ändamålsenligt sätt. Fartyget Satavas båda systerfartyg som trafikerar i Hitis och Iniö förlängdes i början av 80-talet med 10 meter pga av att de inte klarade de tunga transportererna. Satava kommer eventuellt att förlängas under de närmaste åren.

Anledningen till att man på Sjöfartsstyrelsen inte tänkt sig en delning av rutten för Satava baserar sig på att det inte är lönsamt att låta ett skilt fartyg sköta trafiken i Rimito. Om man skall ut-

gå från lönsamhetskriterier i skärgårdstrafiken skulle det antagligen på längre sikt bli mer lönsamt att utveckla nya fartygstyper, eventuellt som det fartyg som under hösten färdigställts för användning i Pargas södra skärgård. Fartyget är planerat speciellt med hänsyn till tunga transporter (se nedan). Grundinvesteringen torde ligga på ca 1/3 av priset för ett fartyg av Satavas typ. Samtidigt kunde man eftersträva en uppdelning av ruttområdena så att transportförhållandena inte upplevdes som ett överstigit hinder för bosättning och näringsidkande i skärgården.

Efter att utredningen färdigställts inköpte ett privat väglag i Velkua en landsvägsfärja som från och med sommaren 1987 sköter transporter främst mellan Teersalo och Velkuas kommuncentrum på Palva. Köravståndet understiger 2 km och man anser att färjtrafik på denna rutt är en förutsättning för att servicen på Palva skall kunna bibehållas. På ön finns ett 40-tal fast bosatta invånare, bl.a. tre jordbrukslägenheter, och ett drygt 100-tal sommarstugor.

## Betydelsen av ordnade transportmöjligheter i skärgården

Om man har som målsättning att hålla skärgården levande, både genom att den yngre delen av befolkningen kan bo kvar och genom nyinflyttning, vilket skett speciellt i Velkua, bör även i skärgården finnas ett visst mått av samhällsservice. Det är ett faktum att anordnandet av transporter i skärgården är betydligt dyrare än på fastlandet, speciellt pga de stora driftskostnaderna för fartyg och färjor. Samtidigt bör man i så stor utsträckning som möjligt beakta skärgårdens speciella natur vilket även bidrar till att ge extra gifter. Detta är dock ett pris som man borde acceptera med tanke på att skärgården är unik både i fråga om natur och verksamhetsformer, jmf. t.ex. med Stockholms skärgård som i stor utsträckning blivit ett sommarsamhälle. Samtidigt är en fast bosatt befolkning det bästa sättet att övervaka och dämpa den slitning av naturen som uppstår genom fritidsresorna.

Då bosättningen i skärgården är spridd på öar som kan ligga rätt långt ifrån varandra är det klar att man här inte kan upprätthålla ett stort antal serviceformer. Därför är ett ordnat transportnät av stor betydelse. I det nu aktuella fallet är öarna belägna så nära varandra och så nära fastlandet, att man lätt kunde bo i skärgården och arbeta på fastlandet eller på en annan ö, vilket skulle ge ökade utkomstmöjligheter och härmed motivera ett utökat antal turer per dag.

Det nya förbindelsefartyg som under hösten färdigställts och skall användas i Pargas södra skärgård är av en helt ny typ och har planerats i samråd med skärgårdsborna. Om man jämför de traditionella förbindelsefartygen med användningen och transportbehovet, ser man klart att flere problem kunde minskas genom nya båt-

typer. Fartygen verkar främst vara avsedda för att transportera sommargäster och diverse mindre paket till en eventuell bofast befolkning. Det som borde eftersträvas är mindre passagerarutrymmen, större lastutrymmen och utrymme för lastbil på de rutter där sådana kan behövas. Sommargästerna ger ett välkommet tillskott i kassan för näringsidkarna i skärgården, även för privata och statliga trafikidkare, men man bör dock inrikta sig på att i första hand möta de behov som en åretom bofast befolkning kräver.

Skärgårdens utveckling är inte enbart en fråga om transporter, men de facto har transporterna en stor betydelse i detta sammanhang med tanke på den långa tid och det stora arbete anordnandet av transporter kräver i skärgårdsförhållanden jämfört med fastlandet. På grund av de speciella förhållanden som råder i skärgården är det här även viktigt att befolkningens egna åsikter tas i beaktande i allt större utsträckning. Man kan även se att skärgårdsbefolkningens förhållanden ordnas betydligt bättre i kommuner som i sin helhet eller till största delen består av skärgård, än i kommuner där skärgården endast utgör en mindre del. Exempel på små kommuner som klarar sig rätt bra är Velkua och Iniö, vilket kunde visa att även Hitis—Rosala området kunde vinna på att vara en skild skärgårdskommun och inte en del av Dragsfjärd.

## KÄLLOR:

Undersökningen utfördes i samarbete med kommundirektörerna Anne-Maija Kivimäki, Velkua, Paa-vo Nieminen, Rimito och Jaakko Olenius, Merimasku.

Som källor användes bl.a. följande:

Handels- och Industriministeriet: Saaristoliiikenne, Hallinnon ja kaluston kehittäminen 1982—1991. Betänkande 1981.

L om främjande av skärgårdens utveckling 26. 6. 1981/494

Åbo väg- och vattenbyggnadsdistrikt; åtgärdsprogram

Trafikplan för Velkua kommun

Trafikplan för Rimito kommun

Kommunernas årsberättelser för åren 1985 och 1986

Intervjuer har gjorts bl.a. med företrädare för:

Sjöfartsstyrelsen

Sydvästra Finlands postdistrikt

Undervisningsministeriet

Åbo och Björneborgs länsstyrelse/Trafikavdelningen

Åbo Lotsfördelningsdistrikt

Åbo Väg- och vattenbyggnad distrikt