

Utkast Protokoll

Trafikråd 2020-2023 för skärgårdskommunerna

Tid: 15.09.2020, kl 12:00 – 15:00

Plats: Självstyrelsegården, mötesrum Ådskär och Teams och via telefons högtalare

Närvarande: Christian Wikström	Ordförande ÅLR
Roger Husell	Brändö
Stefan Laine	Föglö
Satu Numminen	Kumlinge (via telefon)
Johan Rothberg	Kökar (via teams)
Göran Stenroos	Sottunga

Kallade tjänstemän

Bo Karlsson	Logistiker
Sten Schauman	Upphandlare
Anders Sundblom	Bro- och hamningenjör

Nästa möte: 17.3.2021 klockan 12-15

Diskuterades att **sekreteraruppgiften** föreslås vara densamma som sekreteraren i skärgårdsnämnden det vill säga företagsam skärgårds verksamhetsledare.

Diskuterade om **sopor** i hamnen och hur dessa hanteras. Sopor är en kommunal angelägenhet på Åland. Det som särskilt diskuterades var mindre sopkorgar som är avsedda för småskräp och inte regelrätta sopstationer. Frågan beslutades tas med till LR för att undersöka vilka hamnar som är i behov av mindre sopkorgar avsedda för småskräp och hur detta kan implementeras.

Anders Sundblom informerade om **Åva-Osnäs hamnarnas förnyelse**. I Osnäs ansvarar NTM-centralen för ombyggnaden. Projekteringen är klar och ombyggnaden ska börja i september-oktober. I Åva ansvarar Landskapsregeringen för förnyelsen och projekteringen pågår. Nya fästet byggs snett bakom det nuvarande. Trafiken ska inte störas under ombyggnadstiden i någondera hamnen. Modellen med samverkande färjfästen kommer att användas. Fartyg av typ Viggen och större är de nya färjfästen avsedda för.

Diskuterades att det finns en **renoveringskuld i hamnarna och färjfästen**. LR arbetar på att förnya infrastrukturen i skärgården och där är Jurmo och Åva färjfäste först ut.

Wifi på Alfågeln, Skarven och Viggen. Fortfarande inget WIFI ombord på färjorna. Frågan tas med tillbaka till LR i syfte att lösa WIFI på färjorna.

Enklingelinjens upphandling diskuterades. Upphandlingen är i marknadsdomstolen. Temporärt avtal är tecknat med Sundqvist Investments. Det är bra för konkurrensen att ett nygammalt rederi kommer in i skärgårdstrafiken. Avtalet är ca 100 000 euro per år billigare jämfört med det tidigare avtalet.

Tryckta turlistor diskuterades och man vill ha dem kvar tills vidare. Efterfrågades kontroll över vart turlistorna går i syfte att minska kostnader och upplagan. Digitaliseringsprocessen pågår i landskapet och ett förslag var att uteslutande använda digitala turlistor i syfte att minska kostnaderna. Rådet tog dock ställning emot detta förfarande och beslutades att använda tryckta turlistor parallellt med digitala i en övergångsperiod.

Uppföljning av reducerade priser. Det har varit fler husbilar i skärgården och det är bra. Generellt sett har reducerade priser upplevts som en bra sak för skärgården och en fortsättning föreslås. Diskuterades att mera marknadsföring skulle behövas. Även resenärer från fasta Åland har kommit ut till skärgården i större utsträckning. Farhågan om att skärgårdsbor inte ryms med, vilket existerade innan införandet, infriades inte. Överlag är uppfattningen att fler husbilar i skärgården är något positivt.

Diskuterades om lågpristurer året om och hur man får husbilarna att åka tillbaka från skärgården med turer som har låg beläggning. Fanns en samstämmighet till att det går att utvidga rabatten utanför högsäsong.

Togs även upp problematiken med att människor åker in på rabatterade turer men sedan försöker ta sig ut ur skärgården på attraktiva turer och således skapar en propp i systemet. Sammanfattningsvis upplevdes detta vara en risk som var värd att ta.

Slutresultatet var att man föreslår att årets system fortsätter och utvidgas.

Smittskyddet. Har inte varit problematiskt. Många sitter i sina bilar och de som vill gå till salongen kan göra det eftersom där inte varit så många andra resenärer. Barnfamiljer reser oftast i salongen och det föreslogs att uppmana kunder utan barn sitta i sina bilar på sådana avgångar som har mycket resenärer.

Konstaterades att det förekommit avvikande tonläge på vissa färjor i instruktionerna till kunderna.

LR fortsätter följa med situationen med corona och implementerar nya riktlinjer vid behov.

Vätgasprojektet. Om EU beviljar stöd för projektet är det ekonomiskt försvarbart i skärgårdstrafiken. Viktigt att det är ett ekonomiskt hållbart alternativ som fungerar i praktiken.

Automationstankar. Inom 10 år kommer kollektivtrafiken antagligen att vara autonom (förarlös). LR kommer att börja med linjärjorna eftersom en så stor del av deras driftskostnader består av bemanning.

Samhället som påverkar trafikrådet. Diskuterades att trafikrådets medlemmar samlar upp åsikter från sina respektive samhällen (kommuner) och tar åsikterna till rådet för diskussion.

Det är således så en fråga från en kommun lyfts i trafikrådet. Antingen från LR eller direkt från respektive representant.

Projektet enklare regler. Projektet fortsätter och styrgruppen ser en utveckling. De punkter som föreslås ändras till 2021 års regler är att

- Avbokning av ska tillåtas upp till 3 h före avgång även om det kan medföra att "fullbokade färjor avgår halvtomma".
- Avbokning på kvällar och helger föreslås att ska räcka med att fartyget fått informationen och Ålandstrafiken ett e-post.

Turlistor. Diskuterades att principen borde vara att man trafikerar till öar med fast bosättning. Kommunerna har visst behov av trafik till öar som har sophantering och vägunderhåll även om fast bosättning inte finns. Lokala behov borde styra trafiken.

Ejderns kvällsturer till Kumlinge vill Kumlinge ha kvar eftersom kunderna nu har börjat använda dem och olika aktiviteter har styrts till dem.

Diskuterades att turister har svårt att förstå Långnäs-Snäckö-Brändö kombinationen och att hitta den i turlistan. Det borde tydligare framgå var man kan kombinera färjorna.

Invikningar till Husö och Kyrkogårdsö diskuterades.

Passbåtens turlistperiod förkortas och beställningsperioden förlängs. Detta minskar i viss mån invikningarna.

Invikningar till Överö diskuterades och förslaget att koncentrera Överö-trafiken med Södra linjen endast österut diskuterades särskilt. Österut finns behov för församlingen, färskvaror, mjölktransport och kunder till och från Galtby. Överö-Långnäs och Långnäs-Överö ska inte gå att anropa enligt LR:s förslag. Förslaget motiveras med att minska kostnader för transporter samt att färjtrafiken mellan Sottunga & Kökar till fasta Åland då går fortare.

Högäsongen förlängs på södra linjen i augusti med en vecka. Kostnaden är på södra linjen är stor för varje vecka. På norra linjen förlängs högäsongen en vecka i augusti men även i juni. Kostnaden är liten och man vill harmonisera de olika högäsongerna så mycket det går. Nu är det problem med att vi har olika högäsonger i olika trafik. Bussar, seglingefärjan etc...

Helst skulle alla högäsonger synkroniseras med de åländska skolornas sommarlov. Detta kommer antagligen inte att gå p.g.a. kostnadsskal.

Finska översättningen av turlistorna har blivit sämre. Just nu är feedbacken att den är dålig. Förslag framkom om att korrekturläsa den finska översättningen i syfte att uppnå bättre språkbruk.

Diskuterades om ungdomsföreningar/idrottsklubbar kunde få större rabatt på genomfart under lågsäsong och oattraktiva turer. Kanske skärgårdsungdomar kunde få skridskotid i Islandia på lördag på dagen så att de kunde åka av och an under samma dag för att åka skridsko? Det är dock en kommunal behörighet.

Flera på fasta Åland skulle få förståelse för skärgårdstrafiken om de kunde åka mera med den. Desto fullare färjor desto enklare är det att motivera att ytterligare turer behöver läggas in. Kapacitetsutnyttjande lyftes således från LR som en viktigt aspekt i alla trafiksammanhang.

Man borde få allmänheten att förstå att skärgården är en tillgång!

Mariehamn xx.09.2020