

PM om skärgårdstrafiken och möjligheterna

inför ett kommande regeringsprogram

- *Anslut två uthamnar till Fasta Åland.*
- *Bygg anslutningen som ett partnerskap med staten, finansierat med extra anslag.*
- *Förverkliga projekten med en projektform som minimerar risktagande.*
- *Starta bolaget INFRAB, 100% ägt av LR.*
- *Dela upp och förkorta de frigående färjornas rutter.*
- *Inled ett långsiktigt utbytesprogram som ska ge 100% fossilfri trafik.*

Kortare rutter, om trafiken ska kunna bli fossilfri

Som det har konstaterats i förvaltningens egna utredning, så är de flesta rutter för långa, och infrastrukturen inte utbyggd nog för att elektrifiera den nuvarande trafikstrukturen. Dessutom kommer en elektrifiering, där det ens är möjligt, att medföra sämre service i form av färre avgångar, som dessutom blir svårare att anpassa efter trafikbehovet. Detta på grund av de längre tider vid kaj som krävs för laddning.

Det logiska är då att som första steg förkorta rutterna och sedan anskaffa tonnage som är anpassade för dessa kortare rutter. Det möjliggör även helektrifiering av flera, eller till och med samtliga linjer. En strukturomvandling av denna kaliber har även potential att få medel från EU för förverkligande.

Strukturera rutterna så här:

Låt trafiken utgå från två uthamnar, Hastersboda och Hummelvik:

Hummelvik - Snäckö

Hastersboda - Sottunga - Snäckö

Hastersboda – Kökar

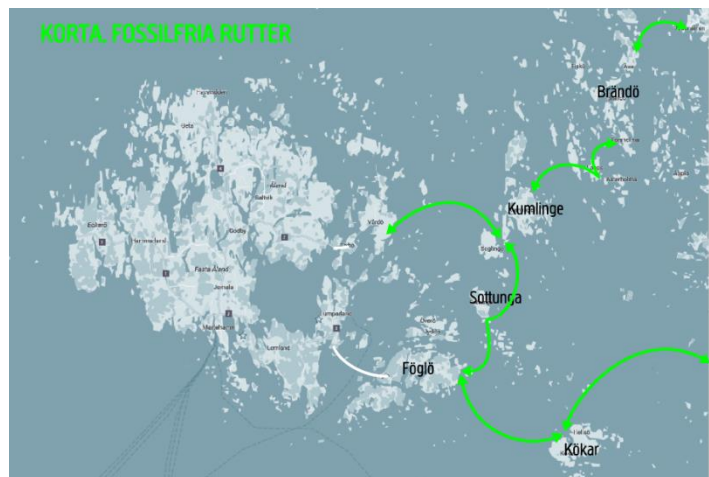
Låt resten av rutterna delas upp:

Kumlinge - Lappo - Torsholma

Kökar - Galtby

Åva – Osnäs

Det här är gynnsamt för trafiken på flera sätt: -Laddningstiderna i hamn blir kortare, och flera korta turer gör att de i trafikplaneringen kan kombineras med varann för att ge tidtabelloptimering och därmed lägre kostnader/förbättrad service.



Stenverka Hamn, i Hastersboda

Det finns en detaljplan, färdig att fastställas, för en hamn i Hastersboda. Detaljplanen har tagits fram av markägaren och vattenägarna i området, som alltså är positivt inställda till ett hamnbygge. Den enda öppna frågan är att synkronisera detaljplanen med LR:s preliminära vägplan. Det skulle innebära att vägplanens avslut vid hamnen skulle justeras ca 30 meter norrut för att ge plats åt de andra planerade hamnanläggningarna.

Det finns just nu ett antal samarbeten inom förnybar energi för det berörda markområdet på ritbordet. Det kommer att finnas synergier mellan dessa och en fartygsflotta som drivs med förnybar energi, t.ex. med eldrift eller annat lokalproducerat fossilfritt drivmedel. Stenverka har även kapacitet nog att ingå i logistikkedjan för offshore-vindkraft.

Uppgradering av Hummelvik

Till hamnen behöver planeras en utbyggd elanslutning, som kan kompletteras med smart energilagring i hamnen i anslutning till laddstationen för att minska energikostnader och belastning på elnätet. Samtidigt förkortas laddningstiden i hamn.

Fasta förbindelser till Vårdö och Föglö

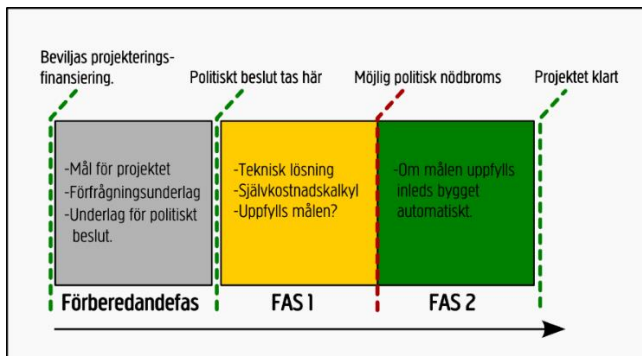
Rutterna från fasta Åland bör alltså utgå från Stenverka och Hummelvik. Till dessa bör byggas vägförbindelser från fasta Åland, vilket är en extraordinär utgift av engångskaraktär. Projekten har vissa synergier vilket gör att de kan utföras samtidigt eller åtminstone delvis överlappande tidsmässigt för att spara både tid, material och pengar.

Det finns idag relativt svag tunnelkompetens inom landskapsförvaltningen, och därmed/dessutom en ovilja att hantera ett så pass stort projekt som detta med interna resurser. Samtidigt saknas det idag tillräckligt långtgående faktaunderlag, även när man räknar in privat material, för att inleda vare sig en traditionell upphandling eller en traditionell ansökan om extra anslag via Ålandsdelegationen.

Hur löser vi då det? Se nästa sida.

Struktur för genomförande av projekt, extra anslag och upphandling

För att göra projektet mindre komplext, och eliminera risktagningar, föreslås att man frångår praxis på två punkter. Här är hur och varför:



1. Projektpartnering: Istället för att bekosta och genomföra allt utredningsarbete internt, och sen ytterligare göra en väldigt komplex och specifik upphandling, så behöver projektet genomföras som Samverkansupphandling, s.k. "Partnering".

Det innebär att man som första steg (*Förberedandefas*) upphandlar en kompetent byggpartner som huvudentreprenör, sannolikt ett större byggbolag såsom NCC, Skanska, YIT, etc.

Som nästa steg (*FAS 1*) bildas en gemensam upphandlingsgrupp tillsammans med byggpartnern och LR:s representanter och anlitade experter. Denna grupp enas om, och genomför de nödvändiga projekteringar som krävs för att komma fram till en teknisk lösning och en kostnad.

Det sista steget (*FAS 2*) är att genomföra bygget under upphandlingsgruppens gemensamma ledning. Projektet läggs i ett separat aktiebolag, INFRAB, som är helägt av Landskapsregeringen.

2. Partnering om Extra Anslag: Istället för att regeringen förhandlar med Ålandsdelegationen om extra anslag som engångsbelopp för delar eller hela den estimerade kostnaden av en traditionell upphandling, föreslås att man inkluderar representanter för staten i samverkansupphandlingen. Projektet genomförs alltså som ett partnerskap med Staten.

Vi skapar alltså ett riskminimerat, finansiellt upplägg i partnerskap med Staten. Åland får ur partnerskapet ett årligt driftsanslag i 30 år för att finansiera INFRAB, varefter bolaget ska vara självfinansierat och stå på egna ben.

Det årliga driftsanslaget definieras av upphandlingsgruppen efter att de första stegen av samverkansupphandlingen genomförts. När detta slutliga belopp får OK av Ålandsdelegationen så går projektet in i genomförandefas och förbindelserna byggs.

Summering:

Ansök om de extra pengar Åland har rätt till enligt lagen, och föreslå i samband med det ett partnerskap med Staten. Inled den första fasen i att förverkliga de fasta uthamnarna. Bilda INFRAB, som handhar de fasta förbindelserna. Partnerskapet med Staten kan vara den part som gör en ansökan till EU om stöd för strukturomvandling med syfte att skapa en 100% fossilfri trafik. Bygg sedan i valfri takt en eldriven flotta som är anpassad för rutterna. De gamla fartyg som finns kvar under en övergångsperiod kommer med detta upplägg att hålla längre, kosta mindre och ha betydligt lägre utsläpp än idag.