

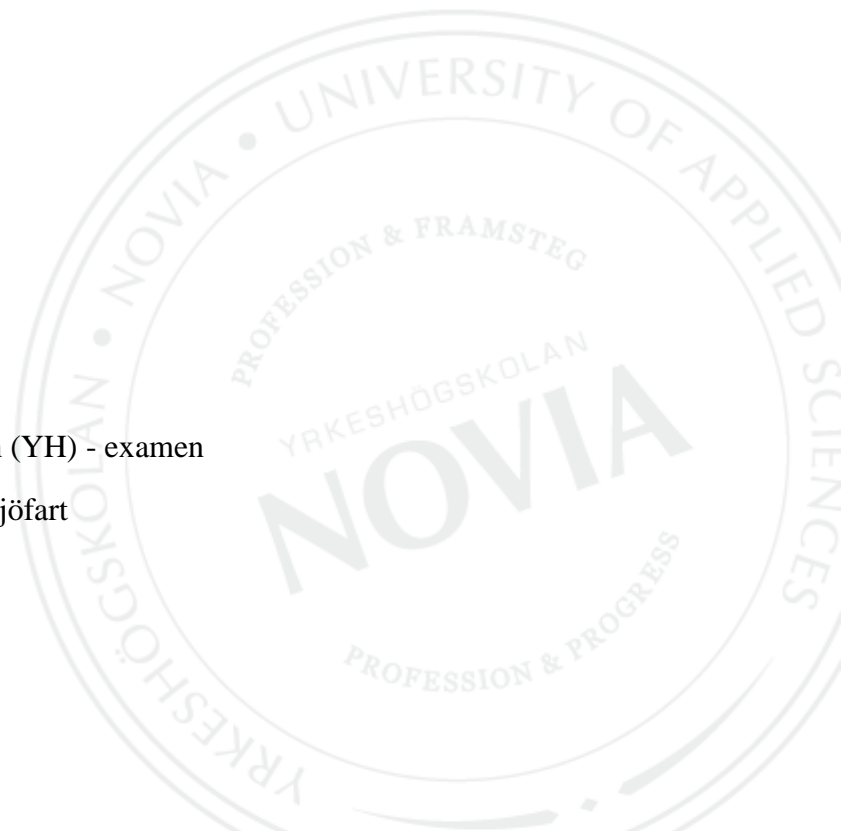
Eventuella trafikproblem i samband med byggandet av nya färjfasten vid färjpasset Pargas-Nagu

Simeon Granström

Examensarbete för Sjökapten (YH) - examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2016



EXAMENSARBETE

Författare: Simeon Granström

Utbildningsprogram och ort: Utbildning i sjöfart, Åbo

Inriktningsalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Peter Björkroth

Titel: Eventuella trafikproblem i samband med byggandet av nya färjfasten vid färjpasset Pargas-Nagu

Datum 19.9.2016 Sidantal 40 Bilagor 4

Abstrakt

I mitt examensarbete har jag velat utreda om byggandet av de nya färjfastena vid Pargas-Nagu färjpasset har orsakat trafik- eller andra problem. Jag har också skrivit en kort historisk översikt och framtidsplanerna för färjpasset.

Jag har gjorde två undersökningar, en för de personerna som använder färjpasset och en för besättningen på färjorna. Färjpersonalen svarade aldrig. Det kulle ha varit intressant att jämföra dessa undersökningar med varandra och kunna dra mera slutsatser. Andra metoder som jag använde mig av var, film och bilder från fartygsperspektiv.

När jag analyserat resultatet i undersökningen inser jag att de flesta som svarade på frågeformuläret har följt med vägarbetena vid färjfastena för ruten Pargas-Nagu. Många av de svarande har varit intresserade av dessa arbeten, vilket det går att se i antalet kommentarer i undersökningen. Vad undersökningen visar är att många är nöjda med färjtrafiken och att många också väntar på den nya färjan som är planerad till sommaren 2017. I undersökningen framkommer det också att en del hade hört så mycket om den kommande hybrid-elfärjan.

Slutligen kan jag konstatera att byggandet inte har orsakat några större trafikproblem och att de flesta svarande har varit nöjda med färjpasset Pargas-Nagu. Jag är också nöjd med undersökningen, med en bra svarsprocent på 62 %.

Språk: svenska Nyckelord: Pargas-Nagu färjpasset, kort historik, byggnadsarbeten, trafikproblem, undersökning, framtidsutsikter.

Examensarbetet finns tillgängligt i webbiblioteket Theseus.fi.

BACHELOR'S THESIS

Author: Simeon Granström

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Maritime Management

Supervisors: Peter Björkroth

Title: Possible problems connected to the building of the new ferry routes between Pargas -Nagu

Date 19.9.2016 Number of pages 40 Appendices 4

Summary

In my final examination, my aim was to investigate whether the building of the new ferry routes at the ferries going between Nagu and Pargas, has caused problems in the traffic or other relevant problems. I have also written a short summary on the history and future prospects concerning the ferry routes.

Additionally, I have done two surveys concerning my subject. The first one is based on views from the people using the ferry routes. The second is based on the views of the crew of the ferries. It would have been interesting to compare these two surveys with each other, but unfortunately the crew did not answer. I have also used other methods, such as filming and taking pictures from the perspective of the ships.

While analysing the results of the survey, I found that most of the people participating in the survey have been interested in the building of the new ferry routes. Moreover, by observing the number of comments in the survey one can assume that many of the respondents have been interested in this ongoing work. The survey also reveals that many people are satisfied with the ferry traffic and they are waiting for the new ferry, planned for summer 2017. In the survey also emerges that some of the respondents have heard a lot about the coming hybrid ferry.

Finally, I have noticed that the building of ferry routes has not caused any more serious harm to the traffic. Most of the people have been satisfied with the ferries going the route Pargas-Nagu. I am satisfied with the survey and the fact that 62 % answered it.

Language: swedish

Key words: Pargas- Nagu- ferry routes, short history, construction work, traffic problems, survey, future prospects.

The examination work is available at the electronic library Theseus.fi.

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Simeon Granström

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Utbildning i sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Merenkulun AMK tutkinto, Merikapteeni

Ohjaajat: Peter Björkroth

Nimike: Nauvo-Parainen lauttavälin uusien lauttarantojen rakennustöiden mahdollisesti aiheuttamat liikennehäiriöt.

Päivämäärä 19.9.2016 Sivumäärä 40 Liitteet 4

Tiivistelmä

Lopputyössäni olen halunnut selvittää jos uusien lauttarantojen rakennustyöt Parainen-Nauvo-lauttavälissä ovat aiheuttaneet liikenne- tai muita ongelmia.

Olen tehnyt kaksi tutkimusta, toisen lauttaväliä käyttäville henkilöille ja toisen lauttojen nhenkilökunnalle. Lauttahenkilöstö ei vastannut kyselyyn. Olisi ollut kiinnostavaa vertailla tutkimuksia toisiinsa ja saada enemmän aineistoa päätelmiin. Muina tutkimusmenetelminä olen käyttänyt myös valokuvausta ja filmausta lautta näkökulmasta.

Tekemäni tutkimuksen tulokset osoittavat että useimmat kyselytutkimukseen vastanneista ovat seuranneet Parainen-Nauvo- lauttavälin lauttarantojen rakennustöitä. Monet vastanneista olivat kiinnostuneita rakennustöistä, mikä näkyy kommenteista. Tutkimus osoittaa myös että monet ovat tyytyväisiä lauttaliikenteeseen ja odottavat myös uutta lauttaa , joka suunnitelmien mukaan alkaa liikennöidä lauttavälillä kesällä 2017. Tutkimuksessa ilmeni myös että osa vastanneista eivät olleet kuulleet paljoakaan tulevasta hybridi-sähkölautasta.

Lopuksi voin todeta että lauttarantojen rakennustyöt eivät ole aiheuttaneet suurempia liikenneongelmia ja että useimmat vastanneista olivat tyytyväisiä Parainen-Nauvo-lauttaväliin. Olen myös tyytyväinen kyselyn vastausprosenttiin, joka oli 62%.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: Parainen-Nauvo-lauttaväli, lyhyt historia, rakennustyöt, liikenneongelmat, tutkimus, tulevaisuuden näkymät.

Opinnäytetyö on saatavilla ammattikorkeakoulujen verkkokirjastossa Theseus.fi.

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Målsättning.....	2
1.2	Problemformulering	2
1.3	Avgränsning.....	3
2	Historia om färjtrafiken på Pargas – Nagu färjepasset.....	3
2.1	Första temporära färjan mellan Pargas – Nagu bilfärjan m/s Fix.....	4
2.2	Utveckling av färjepasset Pargas – Nagu under början av 1950 -talet.....	6
2.3	Den första statliga färjan mellan Pargas och Nagu.....	6
2.4	Pargas – Nagu färjtrafikens utveckling efter den första statliga färjan.....	7
3	Färjtrafiken och färjorna idag på färjepasset Pargas- Nagu.....	8
3.1	Dagens landsvägsfärjor m/s Sterna, m/s Falco och m/s Odil.....	8
3.2	Orsaker till beställningen av den nya elfärjan/hybridfärjan.....	9
3.3	Den nya elfärjan/ hybridfärjan.....	9
4	Eventuella problem med byggandet av de nya färjfastena vid färjepasset Pargas- Nagu.....	10
4.1	Mediernas och NTM-centralens syn på eventuella trafikproblem vid färjfastena	11
4.1.1	Åbo Underrättelsers syn på eventuella trafikproblem vid färjepasset.....	12
4.1.2	Rundradion Ab:s (Yle) syn på eventuella trafikproblem vid färjepasset	12
4.1.3	NTM-centralens i Egentliga Finland syn på eventuella trafikproblem vid färjepasset.....	14
5	Genomförande av undersökningen.....	15
5.1	Undersökningen Färjepasset Pargas – Nagu / Lauttaväli Parainen - Nauvo.....	15
5.2	Undersökningen, besättningens åsikter vid Färjepasset Pargas - Nagu/ Lauttaväli Parainen-Nauvo.....	16
6	Resultat.....	17
7	Resultatanalys.....	25
8	Framtidsutsikter, fast förbindelse Pargas-Nagu.....	26
9	Diskussion och egna tankar om eventuella trafikproblem vid färjepasset.....	28
10	Sammanfattning.....	30

Källförtäckning.....	31
Bilagor.....	33

1 Inledning

I mitt slutarbete kommer jag att behandla färjtrafiken mellan Pargas och Nagu. Jag börjar med att berätta om hur färjtrafiken löpte med den första färjan m/s Fix i början av 1950 – talet. Efter det kommer jag också att berätta om hur trafiken och färjorna utvecklats och förnyats under årens lopp, ända fram till idag 2016. När jag har behandlat de här bakgrundsfaktorerna så kommer jag sedan att berätta mera om mitt huvudsakliga ämne: Eventuella problem med byggandet av nya färjfästen vid Pargas-Nagu färjpasset. Mitt slutarbete bygger dels på fakta och litteratur dels också på den undersökning jag gjort om hur personer som har använt sig av färjorna vid Pargas-Nagu färjpasset undersommaren 2016.

Jag har valt att skriva om hur byggnadsarbetena har påverkat trafiken och om hurdana problem det har kunnat uppstå på Pargas-Nagu färjpasset. Byggnadsarbetet vid de båda färjfästena görs för den nya elfärjan/hybridfärjan som är planerad att tas i bruk sommaren 2017.

Min avsikt har varit att undersöka om byggandet av de nya färjfästena vid Pargas-Nagu färjpasset har orsakat problem med trafiken. Den ena delen av undersökningen är för vanliga människor, medan den andra delen av undersökningen var tänkt för besättningen på färjorna. Undersökningens mål är främst att se hur vägarbetena har påverkat trafiken vid Pargas och Nagu färjpasset.

Jag kommer också att använda mig av film från ett fartygsperspektiv för att kunna se hur till exempel lastande och lossande av färjorna påverkats av byggnadsarbetena vid färjfästena.

Efter att jag har behandlat byggnadsarbetet och eventuella problem kring färjfästena har jag också kort skrivit om olika framtidsplaner vid färjpasset.

1.1 Målsättningen

I mitt arbete har jag som målsättning att ta reda på hur byggandet av de nya färjfastena påverkat trafiken vid Pargas-Nagu färjpasset och om byggnadsarbetena orsakat eventuella problem vid färjpasset. Jag vill veta hur färjepersonalen har märkt av byggandet, om byggnadsarbetena har påverkat färjpersonalens arbete. Dessutom vill jag också veta hur passagerarna har märkt av eventuella problem med byggandet av färjfastena. Målsättningen har varit att undersöka hur olika personer ser på byggandet och eventuella problemen med byggandet av färjfastena.

Min målsättning är också att få folk att förstå att det krävs mycket planering och tänkande när man bygger nya färjfasten för den nya el-färjan/hybridfärjan som kommer att tas i trafik 2017. Det är en helt ny grej som man testar på det här färjpasset. Dessutom är det den första el-färjan som tas i bruk i Finland. Tidigare har det funnits bränsle drivna färjor på den här ruten ända från år 1950 med m/s Fix som första färja mellan Pargas och Nagu.

1.2 Problemformulering

Den huvudsakliga frågan är att jag vill få fram om det uppstått trafikproblem på grund av byggandet av de nya färjfastena. Jag vill undersöka hur olika personer ser på de eventuella problemen. Jag har också varit intresserad av om besättningen på färjan upplevt eventuella problemen på grund av byggnadsarbetena.

Dessutom vill jag se på eventuella problem med byggande av nya färjfastena från de vanliga passagerarnas synpunkt. Alltså de som rör sig med bil eller andra fortskaffningsmedel så som till exempel yrkeschaufförer. Hur har människorna upplevt att trafiken har fungerat under byggnadsarbetena och vad skulle man ha kunnat göra annorlunda. Dessutom vill jag också se på om trafikanterna har haft tankar och idéer gällande byggnadsarbetena.

1.3 Avgränsningar

I mitt examensarbete har jag valt att fokusera på eventuella trafikproblem som uppstått på grund av bygnadsarbetena vid färjpasset Pargas-Nagu. Andra saker som jag också avgränsade var att personerna som jag skickade frågeformuläret åt, var sådana som jag visste att använde sig av färjorna. Dessutom valde jag att skicka ut frågeformulären antingen via epost eller i pappersformat, och inte via till exempel Facebook.

Jag hade också valt att avgränsa min undersökning att gälla endast sommarmånaderna 2016 (juni, juli och augusti), därför att trafiken är livligast vid färjpasset just under sommaren. Andra avgränsningar var att jag hade begränsat antalet personer som deltog i undersökningen. I det här fallet hade jag på förhand valt ut att fråga 100 stycken att delta i min undersökning.

2 Historia om färjtrafiken på Pargas – Nagu färjepasset

Skärgårdslandskapets mångsidiga topografi har satt väghållningen i området på stora prov, Skärgårdsvägen går genom sammanlagt åtta större sund och vattenmassor. Av vägens sammanlagda längd ända ut till Korpo, cirka 80km, består inte mindre än 12 km av färjtrafik. På grund av bland annat den mångsida miljön, har det gjort att det inte varit någon lätt sak att bygga färjor och broar. Det har ibland tagit lång tid att utveckla vägen på en del ställen (Vikström 1994, s113).

Färjtrafiken har utvecklats enormt sedan 1950, både trafikens omfattning och färjornas tekniska utveckling har gått framåt. Det framkommer också att färjornas verksamhetsfält har varierat stort under perioden fram till dagens läge. De första färjorna eller någon slags farkost, hade som uppgift att främst förmedla den lätta trafiken från ena sidan sundet till andra sidan. Sträckan brukade vara högst några hundra meter lång. Dagens moderna färjor, med över hundra tons bärighet transporterar nuförtiden stora mängder motorfordon kilometertals även över öppet hav (Vikström 1994, s113).

2.1 Första temporära färjan mellan Pargas – Nagu bilfärjan m/s Fix

Före det fanns färjtrafik mellan Pargas och Nagu och den övriga skärgården, sköttes trafiken helt och hållet med båt, egna båtar eller med ångbåtstrafiken som hade bestämda rutter. Förr i världen var behovet av väg inte så stort, det gick lättare att färdas med egen båt ända in till Pargas vid behov. Efter första världskriget ökade behovet av att upprätta någon form av genomfartstrafik mellan Pargas och Nagu. Det hade tidigare redan funnits linjebilstrafik mellan Nagu och Korpo, men det blev också så småningom behov av att kunna utsträcka rutterna till fastlandet mot Pargas och Åbo. Tack vare byggandet av Skärgårdsvägen, gavs senare den här möjligheten (Vikström 1994, s115).

Medan man väntade på att vägvsnittet mellan Sattmark och Lillmälö skulle lagas klart började en skärgårdsskuta, m/s Fix, som byggts om till bilfärja, köra mellan Sattmark och Prostvik på en rutt som var 11 kilometer lång. Fix trafikerade 1950-1955. Rutten syns på bilden nedan (Bergström och Sjöström 1999, s 43) och (Vikström 1994, s115,117).

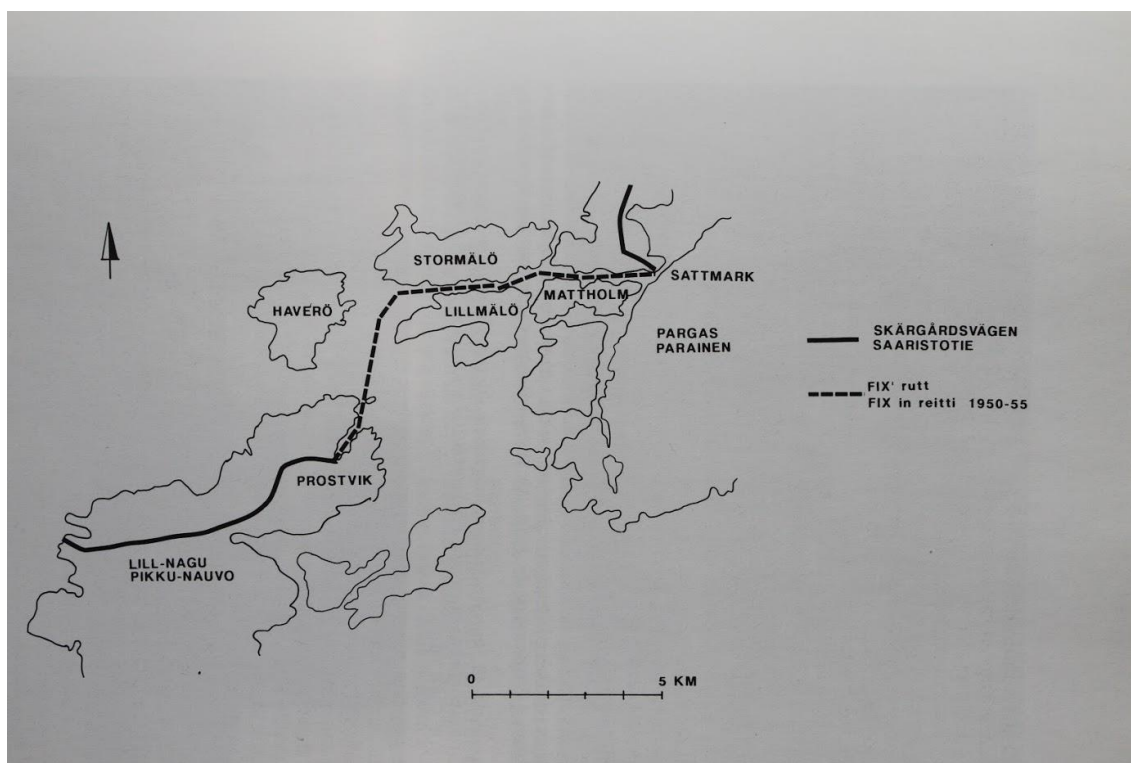


Bild 1: Karta över Fix rutt åren 1950-1955

Färjtrafiken mellan Pargas och Nagu inleddes år 1950 den 15 juni, mellan Sattmark i Pargas och Prostvik i Nagu. Fix var också samtidigt den första temporära färjan på det här färjpasset (Aminoff-Winberg 2001, s. 231).

M/s Fix ägdes av kapten Rudolf Johnsson, som tillsammans med övermaskinmästare Leontius Lindberg var initiativtagare till färjtrafiken mellan Pargas och Nagu. Båda två, Johnsson och Lindberg var från Nagu och de drev de första åren färjtrafiken helt i egen privat regi. Alltså de fick varken stöd från kommunerna eller från staten (Aminoff-Winberg 2001, s. 231).

M/s Fix kunde ta sju fordon av olika slag, till exempel, en buss, två lastbilar och fyra personbilar kunde alla färdas med Fix på en gång. På nästa bild ser man en modell av färjan, den svartvita foto föreställer också m/s Fix. Resan mellan Sattmark och Prostvik räckte ungefär en timme. Sträckan mellan dessa två plaster var hela 11 kilometer lång. M/s Fix trafikerade först tre turer om dagen mellan Sattmark och Prostvik, senare ändrades det till två turer om dagen (Aminoff-Winberg 2001, s. 231) och (Vikström 1994, s115).



Bild 2: M/s Fix, modell av den första landsvägsfärjan mellan Pargas-Nagu

För att få en inkomst tog också kapten Johnsson en blygsam avgift för olika transporter och varor som trafikerade med färjan. Till exempel betalade en person 25 mark och med cykel 50 mark medan om man åkte med egen bil så steg priset till 250 mark. Senare gav också kommunen bidrag vintertid, så länge färjan kunde gå innan för svåra ishinder. Det beslöts

också att kommunen skulle stå för närmare hälften av driftunderskottet för färjan. M/s Fix fungerade som landsvägsfärja mellan Pargas och Nagu tills man fick den första statliga färjan Nagu (Aminoff-Winberg 2001, s. 231).

2.2 Utveckling av färjpasset Pargas – Nagu under början av 1950 -talet

Trafiken med s/s Fix ökade sakta men säkert, år 1953 var det redan 15000 passagerare och 2500 fordon per år. Det gjordes också förbättringar av rutten på olika sätt. Bland annat byggdes ett nytt färjfäste vid udden mot Pargas. M/s Fix började köra även söndagsturer. Det var en stor sak för kommunen att de kom till söndagsturer med färjan. Färjan måste också börja anpassa sig till bussturerna. Därför gick till exempel den första turen från Prosvik 6.55 på morgonen (Aminoff-Winberg 2001, s. 231).

2.3 Den första statliga färjan mellan Pargas och Nagu

I samband med utbyggandet av Skärgårdsvägen, vägnätet mellan Pargas, Nagu, Korpo och Houtskär började det också krävas att det skulle sättas in större frigående färjor i trafik där det behövdes. M/s Fix trafikerade på sin rutt ända fram till december 1955, då den ersattes av den nya färjan Nagu, på färjpasset Lillmälö och Prosvik (Vikström 1994, s115, 1995, s24).

Orsakerna till insättande av den nya färjan var många. Dels var kapaciteten på färjan m/s Fix för liten för att klara av den ökande trafiken mellan Pargas och skärgården. Dessutom var den nya statliga färjan Nagu mycket bättre och pålitligare en föregångaren. Landsvägsfärjan Nagu, var lättare att manövrera eftersom det hade tagits i bruk en helt ny sorts propellerdrift enligt Voith-Schneider typ. Dessa propellrar gjorde att roder och propeller fungerade samtidigt. Färjan fick också kraftigare motorer, vilket gjorde att den nya färjan bättre klarade av till exempel isvintrar (Vikström 1995,s.24-25) (Aminoff-Winberg 2001, s. 231).

Det var inte lätt att förhandla till sig en ny färja på färjpasset Pargas- Nagu, men genom Fix kaptenen Rudolf Johnssons privata förslag fick Nagu slutligen sin statliga färja. Här var också kommunen med och kämpande om att få den nya färjan. På grund av skickligt förhandlande kunde den nya färjan redan tas i bruk två år tidigare än vad som beräknats från statligt håll. Den nya färjan Nagu sattes in på trafik mellan Pargas och Nagu år 1955. (Aminoff-Winberg 2001, s. 231).

Det var ett stort genombrott för färjtrafiken mellan Pargas-Nagu, när den nya färjan Nagu togs i bruk, den var den första ordentliga färjan mellan Pargas och Nagu. Kommunen Nagu blev då också en del av det statliga vägnätet (Grönroos, Seututie 180 ja siihen liittyvät tiet, Turunmaan saaristotie, Kaarina-Houtskari, 106 km).

2.4 Pargas – Nagu färjtrafikens utveckling efter den första statliga färjan

Efter att den statliga färjan Nagu börjat trafikera mellan Pargas och Nagu, så har andra saker utvecklats, som gjort färjtrafiken ännu mera smidig mellan Pargas och Nagu. En sådan sak var byggandet av bron vid Sattmark år 1960, vilket ledde till att det blev fast väg till Lillmälö från Pargas centrum (Grönroos, Seututie 180 ja siihen liittyvät tiet, Turunmaan saaristotie, Kaarina-Houtskari, 106 km).

Under årens lopp har utvecklingen inom vägtrafiken varit omfattande, det har också i sin tur lett till att det ställts nya krav på färjtrafiken. Strävan har varit att utveckla servicen genom att göra trafiken smidigare och snabbare. Som ett exempel på att göra trafiken smidigare kan nämnas förkortande av färjsträckan mellan Pargas och Nagu år 1982. Tidigare hade sträckan mellan färjfästena varit 2900 meter och nu förkortades avståndet till 1600 meter, samma sträcka som det är idag. På bägge sidorna flyttade färjfästena närmare varandra, vilket också gjorde att körtiden minskade rejält (Vikström 1994, s116).

Genom åren har också färjturererna ökat mellan Pargas och Nagu. Som exempel på utvecklingen kan nämnas att det år 1977 kördes 16 turer per dygn i medeltal mellan Pargas och Nagu. Färjetrafiken utvecklades också genom att färjorna började köra dygnet runt från och med år 1986, tidigare hade de stått stilla på natten (Aminoff-Winberg 2001, s. 231-233).

3 Färjtrafiken och färjorna idag på färjpasset Pargas- Nagu

3.1 Dagens landsvägsfärjor m/s Sterna, m/s Falco och m/s Odil

År 1992 skedde åter en kraftig utveckling av färjkapaciteten på färjpasset Pargas-Nagu. Färjkapaciteten utökades med cirka 40 % då den nya färjan Sterna började trafikera på färjpasset. Kort efter det här tillsattes färjan Falco in på Pargas – Nagu färjpasset (Aminoff-Winberg 2001, s. 233).

M/s Sterna och m/s Falco trafikerar båda ännu idag på färjpasset Pargas och Nagu. Vid behov sätts också reservfärjan M/s Odil in och den fungerar också i övrigt som reservfärja. Från att det i början av 1950 talet fanns en privatägd färja mellan Pargas och Nagu, är det i dagens läge, det statsägda bolaget Finlands Färjetrafik Ab som äger färjorna mellan Pargas och Nagu. Till vardags kallas färjbolaget för Finferries. Nedan kommer jag att presentera lite fakta om de tre färjorna som trafikerar på färjpasset Pargas-Nagu idag (Finferries).

Tabell 1. Färjorna som trafikerar på färjpasset Pargas- Nagu idag.

	M/S STERNA	M/S FALCO	M/S ODIL
BYGGNADSVARV	Hollming Oy	Uudenkaupungin Telakka Oy	Kalmar Varvet Ab
BYGGNADSÅR	1992	1993	1970
ANTAL PERSONBILAR	Ca 66 st.	Ca 54 st.	Ca 30 st.
LÄNGD	63,1 m	53,8 m	54,0 m
BREDD	12,3 m	12,3m	11,7 m
LASTMETER LÄNGD	49,6 m	49,6 m	52,7 m
LASTMETER BREDD	10,2 m	10,2 m	9,2m
TONNAGE	200 ton	150 ton	150 ton
DJUPGÅENDE	4,2 m	4, 2m	2,88 m

(Finferries)

3.2 Orsaker till beställningen av den nya elfärjan/hybridfärjan

Idag är Pargas-Nagu färjeläget det mest trafikerade färjeläget i Finland. Ungefär 600 000 fordon korsar varje år detta färjpass. Per dygn är medeltalet fordon som korsar Pargas-Nagu färjläge 1600 fordon. Under sommaren ökar det genomsnittliga trafikmängden till cirka 2400 fordon per dygn. Under de livliga sommarmånaderna, veckosluten under vår och höst och då väntetiderna har blivit långa, har Pargas-Nagu färjläges förmedlingsförmåga visat sig vara för liten. Ännu tillsvidare har förbättringar av förmedlingsförmågan i rusningstid, kunnat göras genom att man kör med samtliga tre färjor på färjpasset Pargas-Nagu. Turerna har också utökats under rusningstiden (Pressmeddelande 2015).

För att få en hållbar och kostnadseffektiv lösning på färjeläget mellan Pargas och Nagu, har Trafikverket och Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) i Egentliga Finland begärt att Finferries skall lösa trafikproblemet på något sätt. Som svar på denna fråga och enligt avtal med NTM-centralen, har därför Finferries beställt en ny färja till färjpasset Pargas-Nagu. Den nya färjan är planerad att tas i bruk sommaren 2017 (Pressmeddelande 2015).

3.3 Den nya elfärjan/ hybridfärjan

Det kommer att skrivas ny historia för färjtrafiken i Finland då den nya elfärjan/ hybridfärjan, som är planerad på färjpasset mellan Pargas-Nagu, tas i bruk sommaren 2017. Den nya färjan blir Finlands första elfärja, som går med el till största delen. I Norge och Danmark har dessa elfärjor redan varit i användning och de har visat sig vara bra. Till exempel har bränsleförbrukningen minskat liksom underhållet av dieselmotorer. I Finlands grannland Sverige har också elfärjor visat sig vara en modern och miljövänlig lösning. (Suomeen ensimmäinen sähkölautta).

Den nya färjan på Pargas-Nagu färjpasset kommer främst att drivas med el. Den kommer också att kunna använda dieselektrisk drift som en säkerhetslösning. Den nya färjan

kommer att bli miljövänligare än de gamla färjorna på Pargas-Nagu färjpasset (Finferries kommande elfärjan/ hybridfärjan).

Den nya färjan blir cirka 90 meter lång och 16 meter bred. Färjan kommer att ha kapacitet för 90 stycken personbilar (Finferries kommande elfärjan/ hybridfärjan). Eftersom den nya färjan blir större än de tre färjorna som trafikerar i dag på rutten Pargas-Nagu, kommer också färjkapaciteten att märkbart öka med den nya färjan. I jämförelse med de två huvudfärjorna som trafikerar idag mellan Pargas och Nagu, kommer timkapaciteten med avgångar med 15 minuters mellanrum att öka med 30 procent, när den nya färjan tas i bruk på det här färjpasset. Färjan Sterna och de nya färjan kommer också tillsammans att ha något större kapacitet i jämförelse med trafikeringen av de tre färjorna som trafikerar idag på färjpasset Pargas-Nagu. Värt att nämna är också att resurserna med Falco som reservfärja, blir pålitligare, än med reservfärjan Odil i dagens läge (Pressmeddelande 2015).

Förutom en hållbar lösning med en miljövänligare färja, sparas det också in ekonomiskt, när den gamla reservfärjan Odil tas bort ur trafik. Det här möjliggör att gammaldags färjor tas ur bruk och ersätts av en modern färja på färjpasset (Pressmeddelande 2015).

4 Eventuella problem med byggandet av de nya färjfastena vid färjpasset Pargas-Nagu

Under den senaste våren och sommaren 2016 har två stora vägarbeten påverkat färjtrafiken mellan Pargas och Nagu. Arbetet har också påverkat fordonstrafiken på färjpasset. En del personer har påverkats mera, medan andra kanske inte har märkt så mycket, eller kanske inte alls störts av vägarbetena. Dessa vägarbeten på Pargas- (Lillmälö) och på Nagu- (Prostvik) -färjfastena görs för den planerade färjan som beräknas komma sommaren 2017. På bilderna nedan ser man vägarbetet och information om byggnadsarbetet vid färjfastena.



Bild 3: Information om bygnadsarbetet vid Pargas-Nagu färjpasset.



Bild 4 och 5: Vägarbetet vid Pargas-Nagu färjpass.

4.1 Mediernas och NTM-centralens syn på eventuella trafikproblem vid färjfastena

Inledningsvis vill jag återge en del information som jag kunnat hitta i olika medier, Åbo Underrättelser och Rundradion Ab. Dessutom kommer jag att kort skriva om den information som jag fått via NTM-centralen angående eventuella trafikproblem i samband med bygnadsarbetena vid färjfastena.

4.1.1 Åbo Underrättelsers syn på eventuella trafikproblem vid färjpasset

Vägarbetena vid färjfastena har märks av också i media. Regionens svenskspråkiga lokaltidning Åbo Underrättelser (ÅU), har till exempel haft en av sina sommarreportrar på besök vid Pargas-Nagu färjpasset. Reportern Rebecca Edgren har kollat hur trafiken löpt och hur vägarbetet påverkat trafiken. I artikeln kommer det fram att trafiken är mycket livlig. Edgren nämner speciellt att bilköerna i Åbo inte är så besvärliga som den bilkö som fanns till Nagufärjan då hon besökte färjfastet (Åbo Underrättelser (ÅU) 2016, s.3).

Reportern nämner också att vägarbetena pågår vid färjfastena mellan Pargas och Nagu, samt att ett färjfastena är ur funktion på vardera sidan. Det kommer också fram att det är svårt att säga hur mycket vägarbetet är orsaken till den långa kön på Pargas sidan. Reportern säger att vägarbetet till viss del är orsak till den långa kön. Det framkommer att det var längre kö nu än det var förra året den här tiden. Men då var också vädret sämre förra året, säger reportern. Till slut konstaterar också reportern att resan tog ca en timme längre än vad GPS:n hade räknat med. Orsaken till detta var bilkön till Nagufärjan (ÅU 2016, s.3).

4.1.2 Rundradion Ab:s (Yle) syn på eventuella trafikproblem vid färjpasset

Förutom ÅU har också Rundradion Ab (Yle) noterat vägarbetena vid färjfastena Pargas-Nagu. Att statliga Yle tar upp den här saken, visar att det inte är någon liten sak utan byggnadsarbetena har väckt intresse på annat håll i Finland. I början framkommer det att verkställande direktören för Finferries, Mats Rosin, menar att byggnadsarbetena kan förlänga färjköerna. Rosin hoppas ändå att färjtrafiken skall löpa smidigt trots vägarbetena. Det framkommer också att det är svårt att säga hur det kommer att gå, om det kommer att bli stockningar i trafiken på grund av arbetena vid färjfastena. Det framkommer också att i början fanns det frågor hur det skulle fungera med endast ett färjfaste i bruk på båda sidorna. Enligt Rosin har det ändå för det mesta gått helt bra med arbetet (Färjfastena renoveras - längre köer till Nagu den här midsommaren?).

I artikeln nämns ett verkligt problem som kan uppstå vid färjästena Pargas-Nagu. Problemet är om färjästena, som nu är i bruk, skulle gå sönder. Vad skulle då hända? De visar sig ändå att det finns reservplaner för sådana situationer och det har man också förberett sig på. Om det ena färjästet skulle gå sönder, finns det möjlighet att ta i bruk en tillfällig lösning som består av pontoner och liggspärr. Dessa reservverktyg finns vid Prostvik och står klara att transporteras vid behov (Färjästena renoveras - längre köer till Nagu den här midsommaren?).

Andra saker som får uppmärksamhet på Yles sidor är det gamla färjästet vid Prostvik. En del bilister tycker att det är nostalgiskt och trevligt med det gamla färjästet, medan Rosin ser den praktiska sidan av användningen av det gamla färjästet. På bilden nedan syns gamla färjästet vid Prostvik. Orsaken till att färjorna far till det gamla färjästet är de lagstadgade pauserna som måste hållas. Färjorna far alltid till det gamla färjästet för pauser, lastar ut bilarna där och håller paus (Färjästena renoveras - längre köer till Nagu den här midsommaren?).



Bild 6: Gamla färjästet vid Prostvik.

I slutet av artikeln konstaterar ännu Rosin att det inte är någon idé att ta i bruk det gamla färjästet vid Prostvik mera än vad det används i dagens läge. Orsakerna till att inte ta i bruk det gamla färjästet är främst att körsträckan och körtiden blir längre till färjästet och det är svårt att dirigera trafiken till de två olika färjästena på Nagu sidan. Värt att nämnas är ännu att Rosin säger att byggandet av den nya färjan följer tidtabellen och den väntas tas i bruk sommaren 2017 (Färjästena renoveras - längre köer till Nagu den här midsommaren?).

4.1.3 NTM-centralens i Egentliga Finland syn på eventuella trafikproblem vid färjpasset

Förutom tidningarna och media har också Närings- trafik- och miljöcentralens i Egentliga Finland (NTM-centralen) uppmärksammat eventuella trafikproblem vid byggandet av de nya färjfästen vid Pargas - Nagu. På NTM-centralens hemsida berättas att det är en väldigt pressad tidtabell med arbetena vid färjstränderna på Pargas-Nagu färjpasset. Det framkommer att arbetet måste vara absolut klart före den nya färjan kommer, vilket också i sin tur leder till att det inte finns tid med längre uppehåll i arbetet, till exempel under sommartiden. Annars skulle det säkert ha varit bra med paus under de livligaste sommarmånaderna (Parainen-Nauvo lauttarantojen parantamistyöt).

Vidare framkommer det att lyftkransarbeten och kabelarbeten kan leda till ändringar i färjtrafiken, vilket kan orsaka störningar i trafiken. Till exempel måste man under kabelarbetet stoppa trafiken vid Lillmälö färjfäste tillfälligt. Det berättats också om att det tillfälligt kan uppstå köer på båda sidorna om färjpasset. Dessutom påpekas att passagerarna skall vara beredda på eventuella indragna färjturer eller ändrade tidtabeller, samt på att trafiken ibland kan stockas (Parainen-Nauvo lauttarantojen parantamistyöt).

NTM-centralen i Egentliga Finland nämner också det gamla Prostvik färjfästet, dit en del turer körs på grund av de lagstadgade pauserna. Samtidigt kommer det också fram att inga turer avgår därifrån utan alla turer avgår från det normala stället. Nedan ger jag ett exempel på hur tidtabellen har ändrats under byggnadsarbetena (Parainen-Nauvo lauttarantojen parantamistyöt).

Följande färjturer körs Lillmälö-gamla färjfästet Prostvik (Parainen-Nauvo lauttarantojen parantamistyöt).

Vår 18.4.– 31.5.2016 och höst 1.9.–30.10.2016

Falco måndag-torsdag klockan 11.30 och 18.00

Falco fredag klockan 11.30, 19.00 och 20.00

Falco lördag klockan 11.30 och 16.30

Falco söndag klockan 15.00 och 19.15

Sterna måndag-söndag klockan 13.15

Sommar 1.6.– 31.8.2016

Falco måndag-söndag klockan 11.30, 19.30 samt klockan 21.00 (utom fredag klockan 21.30)

Sterna måndag-söndag klockan 13.15

NTM- centralen konstaterar ännu att arbetena har gått bra, att tidtabellen har hållit och att större problem inte heller har uppstått. När man läst medias och NTM-centralens i Egentliga Finland syn på arbeten vid Pargas-Nagu färjfastena, kan man konstatera att alla nämner i stort sätt samma problem (Parainen-Nauvo lauttarantojen parantamistyöt).

5 Genomförande av undersökningen

5.1 Undersökningen Färjpasset Pargas – Nagu / Lauttaväli Parainen - Nauvo

I det här kapitlet kommer jag att berätta om hur jag gjorde min undersökning. Undersökningen Färjpasset Pargas – Nagu / Lauttaväli Parainen – Nauvo var en helt vanlig enkät om hur olika personer har upplevt byggnadsarbetena vid färjfastena. Jag valde att ha ett kort frågeformulär så att människor bättre skulle fylla i det och dessutom hela tiden skulle kunna koncentrera sig på frågorna.

Frågeformuläret gick att fylla i antingen på e-post, som Googleformulär eller i pappersformat. Frågorna var ställda på svenska och finska och det gick att svara på vilket språk man ville. Undersökningen gjordes under sommarmånaderna juni, juli och augusti. Personerna som jag skickade frågeformuläret åt, var sådana som använde sig av färjorna vid färjpasset Pargas-Nagu. Till exempel skickade jag frågeformulär till både personer som var fast bosatta i skärgården och till sådana som hade fritidsbostad där.

I undersökningen ville jag främst se hur vanliga människor har påverkats av och uppmärksammat byggnadsarbetena mellan Pargas-Nagu. De som svarade var från alla

åldersgrupper. I nästa kapitel redogör jag för frågorna. Frågeformuläret finns i sin ursprungliga form i bilagorna.

En del av frågorna var bakgrundsfrågor, med andra frågor ville jag få svara på personernas erfarenheter och hur trafiken fungerat vid färjvästet. De flesta av frågorna var kryssfrågor med olika alternativ, dessutom gav en del frågor möjlighet till svar, där personerna var fria att svara vad de ville, med egna ord.

I mitt frågeformulär behövde man inte fylla i några namn eller andra viktiga personuppgifter. Alla svar behandlades konfidentiellt och anonymt.

5.2 Undersökningen, besättningens åsikter vid Färjpasset Pargas – Nagu / Lauttaväli Parainen-Nauvo

Jag hade också tänkt att besättningen på färjorna skulle få fylla i en liknade undersökning som trafikanterna hade fyllt i. Frågorna behandlade besättningens åsikter och erfarenheter. Jag frågade också till och med en från besättningen på färjorna, men han sade att de inte får svara på frågorna och inte ens tala med media. Han rekommenderade mig att skicka frågorna till Finferries och fråga om lov att få utföra undersökningen. Jag skickade besättningens frågeformulär två gånger till Finferries, men fick aldrig något svar.

Det skulle ha varit intressant att få besättningens synpunkt på färjtrafiken och eventuella trafikproblem i samband med vägarbetena vid Pargas-Nagu färjstränderna. Dessutom skulle jag på det sättet ha kunna jämföra svaren från båda undersökningarna. Bland bilagorna hittar du frågeformuläret för besättningen.

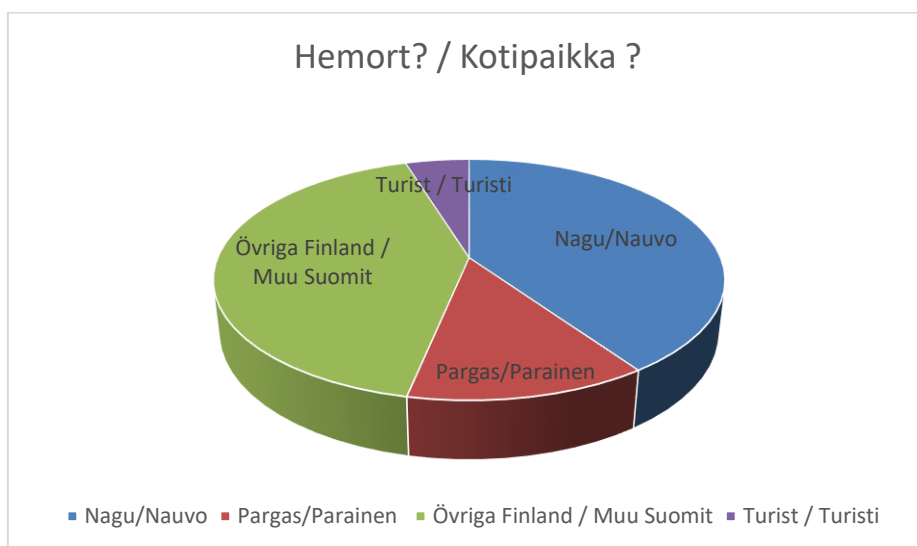
Undersökningen som jag hade tänkt för färjbesättningen skulle också ha varit anonym och alla svar skulle ha behandlats konfidentiellt. Tyvärr blev det inte något av den här delen på grund av att Finferries personal inte fick svara. Därför ville jag satsa på att filma ur fartygsperspektiv. Filmerna finns med i bilagan och webbadressen hittas där.

6 Resultat

I min undersökning har jag skickat ut totalt 100 frågeformulär antingen via e-postadresser eller genom att ge frågeformuläret direkt i handen åt personerna. Antalet personer som svarat på undersökningen var 62 personer sammanlagt. De som svarat var personer av alla åldersgrupper. Det här gör att svaren blir mera tillförlitliga, i alla fall tycker jag det själv. Dessutom känner alla de svarande på något sätt Pargas-Nagu färjpasset. Min målsättning i undersökningen var att få fram de svarandes åsikter om färjpasset Pargas-Nagu, och om hur byggnadsarbetena har påverkat trafiken, samt deras uppfattning gällande färjpassets framtid.

Fråga 1: Hemort? / Kotipaikka?

Denna fråga ställdes för att kunna få reda på var de olika svarande var bosatta. Jag valde att ha Nagu och Pargas skilt för att de som bor där kanske ser på byggandet från olika synpunkter. De flesta svarande hade Nagu (25 stycken) eller övriga Finland (26 stycken) som hemort, medan en mindre del hade Pargas (8 stycken) som hemort. Figuren nedan visar fördelningen av de svarandes hemort.

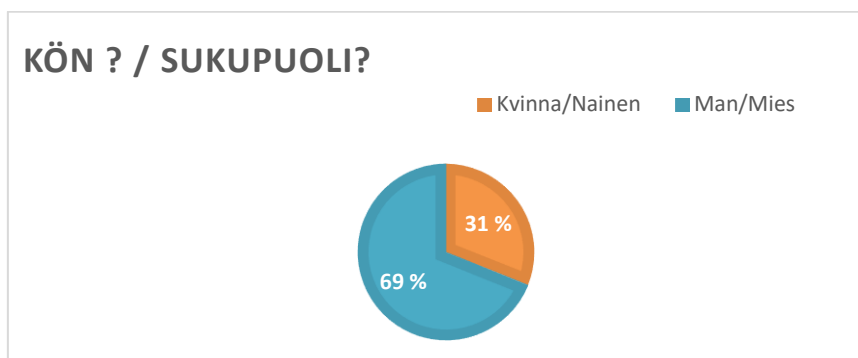


Figur 1: Hemort

Fråga 2: Kön? / Sukupuoli?

Denna fråga gällande kön var intressant, för resultatet visar att en klar majoritet av de svarande var män. Jag hade skickat frågeformuläret till ungefär lika många män och kvinnor,

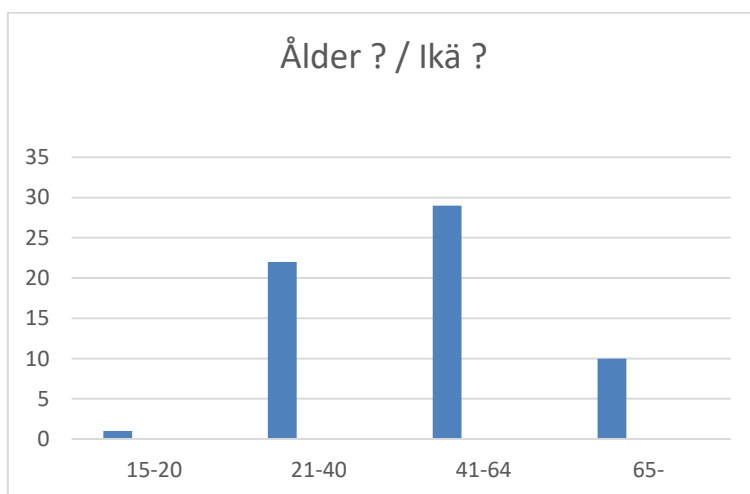
så att av någon orsak var det männen som var mera intresserade av att svara än kvinnorna. Figuren visar könsfördelningen bland dem som svarat.



Figur2: Kön (i procent)

Fråga 3: Ålder? / Ikä?

Denna fråga ville jag ha för att olika åldersgrupper skulle kunna delta och påverka resultatet. Jag ville också få veta hur personer i olika ålder hade upplevt byggnadsarbetena vid färjfastena. Åldersgrupperna var 15-20, 21-40, 41-64 och 64- år. Åldersgruppen 21-40 (22 stycken) och i 41-64 (29 stycken) var dominerade. Från det två övriga åldersgrupperna fanns det inte så många svarande, men deras svar var ändå viktiga. Figuren nedan visar åldersfördelningen bland dem som svarat.

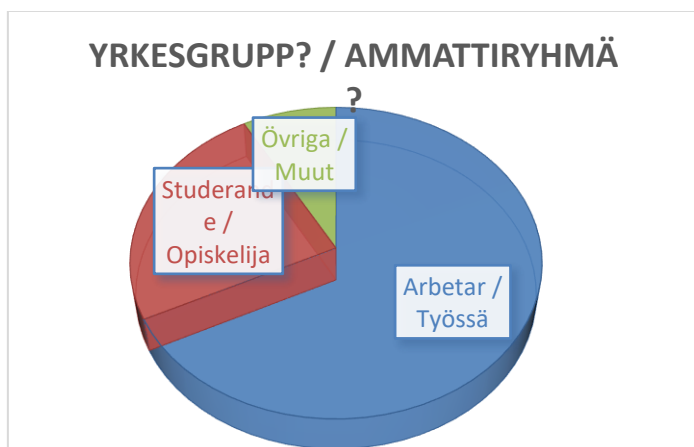


Figur3: Åldersgrupper och antalet svarade per grupp

Fråga 4: Yrkesgrupp? / Ammattiryhmä ?

Med den här bakgrundsfrågan ville jag veta något om personernas livssituation. Det gick att välja arbetar, studerar och övriga. När jag kollat svaren visar det sig att majoriteten av dem som svarat arbetar. Arbetar-gruppen rör sig mycket i arbetslivet och dessutom diskuterar de

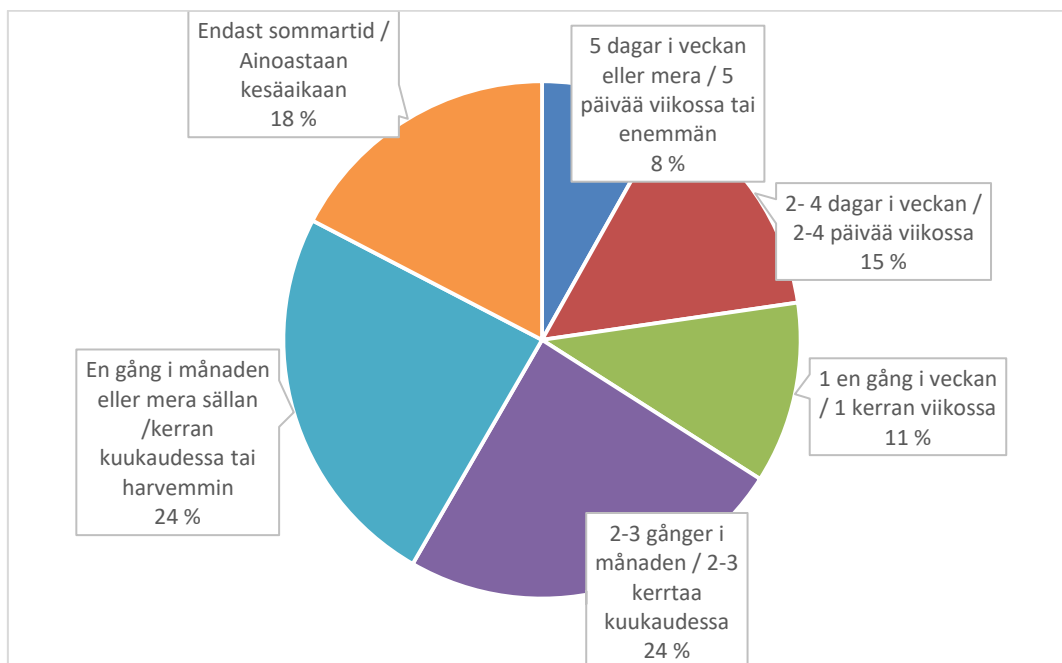
med varandra. Bland dem fanns också flera som pendlar till sina arbetsplatser och rör sig mycket på färjorna. Figuren nedan visar att de som är i arbetslivet är i majoritet bland dem som svarade.



Figur 4 Yrkesgrupper

Fråga 5: Hur ofta brukar du använda färjorna mellan Pargas - Nagu? / Kuinka usein käytät lauttaa Paraisten - Nauvon välillä?

Med frågan ville jag få fram lite mera information om dem som svarat. Den här frågan ger till viss del svar på hur vana personerna är att röra sig på Pargas-Nagu färjpasset. Det visade sig att det blev många olika svar. Figuren nedan visar hur ofta de svarandande i allmänhet använder färjorna vid Pargas-Nagu färjpasset.



Figur 5 Hur ofta de som svarat använde färjorna mellan Pargas-Nagu (i procent)

Fråga 6: Fungerar färjtrafiken för tillfället bra mellan färjästena? / Toimiiko lauttaliikene tällä hetkellä hyvin?

Med den här frågan ville jag få del av människornas åsikter om färjtrafiken idag. Skalan är från ett till fem som syns i figuren nedan. Fem är högsta vitsordet som går att ge medan ett är lägsta vitsordet. De flesta personerna är helt nöjda eller ganska nöjd med färjtrafiken idag. Enligt undersökningen verkar ingen vara väldigt missnöjd med färjtrafiken och det här syns också i figuren nedan.



Figur 6 De svarandes åsikter om hur färjtrafiken fungerar på färjpasset mellan Pargas och Nagu (antalet svarande per grupp)

Jag hade också en **b)** fråga där personerna kunde skriva vad de anser att inte fungerar med färjtrafiken idag. Jag vill citera några av svararen, en del på svenska och andra på finska:

”Koska ruuhka-aikoina ei lossit kulje koko ajan edestakaisin vaan noudatetaan talven hiljaista aikataulua, syntyy 5 km jonoja eli 4 tunnin odotuksia lossille eli on törkeän huonoa matkailun edistämistä!!!!”

”Yksi lautta ei riitä.”

”Lite krångligt såklart att 3 färjor kör i samma ramp men finska sjömän klarar av det bra.”

”Rakennustyöt ovat aiheuttaneet jonkinverran aikataulumuutoksia.”

”Färjställe byggandet!”

”Långa köer, långt med turerna på vintern.”

Fråga 7: Skulle byggandet av de nya färjfastena ha passat bättre eventuellt någon annan tidpunkt på året? / Olisko rakennustyöt sopineet paremmin johonkin toiseen vuodenaikaan?

Med den här frågan ville jag få reda på vid vilken tidpunkt trafikanterna tyckte att det skulle ha passat bäst med byggnadsarbetena vid färjfastena. Det fanns många svar bland de svarande. Nedanför har jag citerat några svar:

”Inte under sommaren då allra mest människor besöker Nagu.”

”Svårt att säga, kunde kanske ha börjat byggas tidigt på våren och inte på sommaren när det är livlig trafik.”

”Tror inte har haft nån större inverkan på trafiken så ingen större skillnad dessutom varför skulle alltid bara vi fastbosatta drabbas”

”Tyvärr måste vissa byggen i detta land göras sommartid pga rådande väderleksförhållanden. Alla övriga vägbyggen i landet görs även sommartid.”

”Nagu är ju en sommarstad så tidpunkten kunde ju nog ha varit när som helst förutom på sommarmånaderna, men helt okej har det funkat ändå.”

Fråga 8: Har du fått information om byggande och eventuella problem, störningar i trafiken på färjpasset Pargas - Nagu? / Oletko saanut tietoa rakentamisesta ja mahdollisista ongelmista / liikennehäiriöistä Parainen - Nauvo välillä?

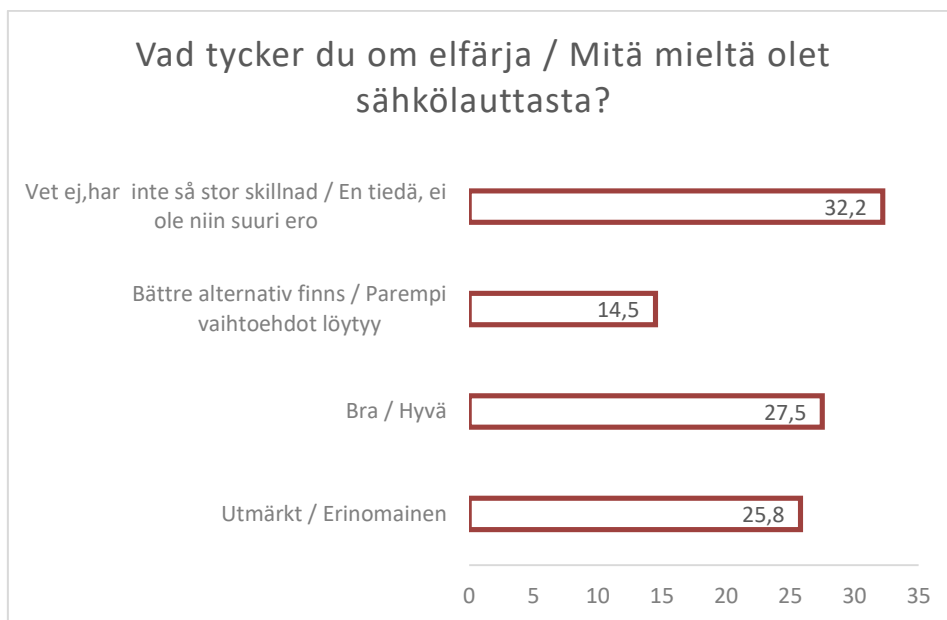
Den här frågan visade att en del personer inte kände till informationen om vägarbeten på det här färjpasset. Det fanns också en del svarande som hade sökt eller fått information från media eller till exempel från Finferries hemsida. Det verkar ändå som största delen fått någon form av information om vägarbetena vid Pargas-Nagu färjpasset.

Fråga 9: Väntar du på den nya färjan som är planerad till 2017 mellan Pargas - Nagu? / Odotatko tullossa olevaa uutta lauttaa?

Den här frågan visade att en mycket stor majoritet väntar på den nya färjan. Av de tillfrågade väntade 50 stycken, medan 12 stycken inte väntade på den nya färjan. Resultatet visar också att det säkert kommer att bli en stor nyhet när den nya färjan kommer, eftersom den verkar vara eftertraktad.

Fråga 10: Vad tycker du om elfärja / Mitä mieltä olet sähkölauttasta?

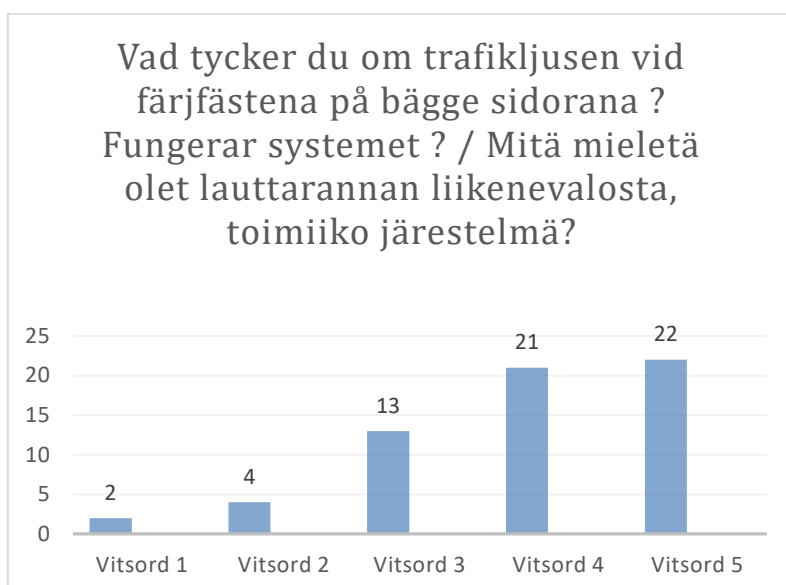
I frågan ville jag få fram hurdana åsikter de svarande hade om den kommande elfärjan. Som det syns i figuren nedan, är det väldigt delade åsikter. Men majoriteten 53,3 % är positiva och tycker att det är utmärkt eller bra med elfärja.



Figur 7 Åsikter om den kommande elfärjan (i procent)

Fråga 11: Vad tycker du om trafikljusen vid färjfastena på bägge sidorna? Fungerar systemet? / Mitä mielettä olet lauttarannan liikenevalosta, toimiiko järjestelmä?

Frågan handlade om de trafikljus som finns vid färjstränderna i Pargas och Nagu. Trafikljusen installerades år 2015 på bägge sidorna av färjpasset. Trafikljusens uppgift är att dirigera trafiken bättre, de är speciellt insatta för att dirigera fordon som har förtur och övriga fordon. De flesta av dem som svarat var nöjda eller ganska nöjda. En del var dock mindre nöjda. Det gick att ge fem som bästa vitsord medan ett var det sämsta vitsordet. Figuren nedan visar vad de som svarat tycker om trafikljusen vid färjfastena.



Figur 8 Åsikter om trafikljusen (antal svarande per grupp)

Det fanns också en **b)** fråga, som man kunde svara på. Det gavs fanns möjlighet att skriva vad som inte fungerade med trafikljusen. Här nedanför har jag citerat en del synpunkter:

”Färgen på ljuset har inte alltid fungerat.”

”Fordon tvingas ibland köra mot rött för att färjgubbarna glömt att byta.”

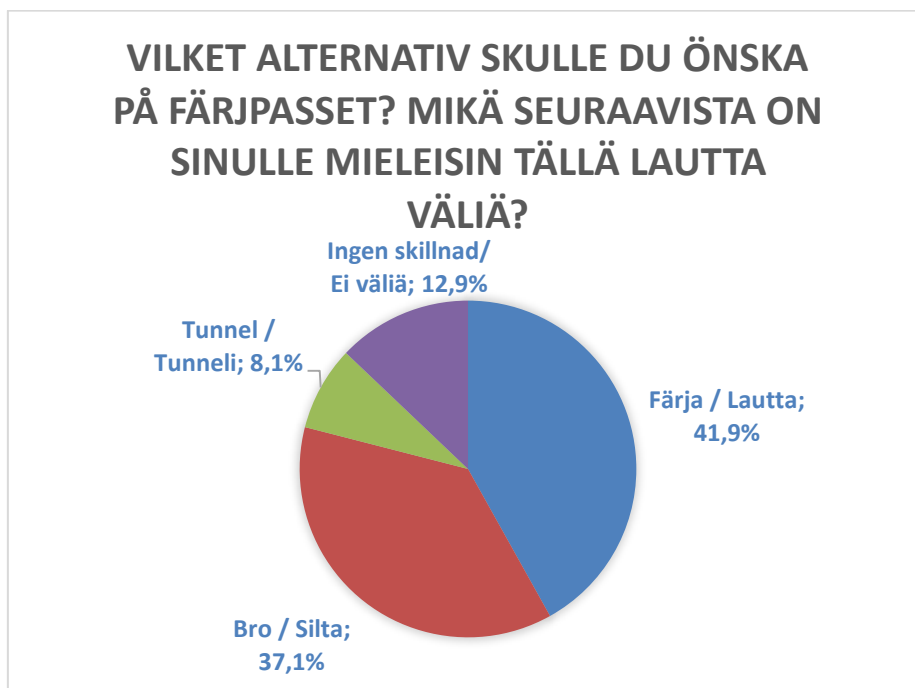
”Var tydligare förr, nu kan det lätt ske mänskliga fel, med påglömda ljus , när det är stressigt och så vidare.”

”Ensimmäisenä olevan auton on hieman hankalaa seurata ylhäällä olevia liikennevaloja.”

”För dom som är främst i kön är sikten kanske inte den bästa Ett system som skulle visa att hur många bilar som ännu ryms i färjan skulle kanske underlätta/ försnabba lastandet av de sista bilarna.”

Fråga 12: Vilket alternativ skulle du önska på färjpasset? Mikä seuraavista on sinulle mieleisin tällä lautta väliä?

Jag valde att ha med den här frågan, då det visat sig att det här är ett ämne som diskuteras bland många människor i den här regionen. Svaren är mycket intressanta, majoriteten av dem som svarat vill ha färja (26 stycken) och näst mest vill man ha bro (23stycken). Sedan finns det också de som vill ha tunnel (5 stycken) eller inte har någon skillnad (8 stycken). Figuren visar fördelningen av vilket alternativ som har önskats på färjpasset.



Figur 9 Vilket alternativ skulle du önska på färjpasset (i procent).

Frågan 13: Hur tror du att färjpasset ser ut i framtiden om ca 10 år? / Miten luulet lauttavälin näyttävän tulevaisuudessa noin 10 vuoden kuuluttua ?

Den sista frågan i min undersökning behandlade hur människorna såg på framtiden för färjpasset Pargas-Nagu. I det här fallet hade jag valt om tio år, för det tyckte jag var en helt lämplig tid. Jag fick många intressanta svar, här är några av dem:

”Ehkä rakennetaan silta tai tunneli, mutta itse tykkään Falcosta ja Sternasta!”

”In 10 Jahren gibt es vielleicht mehrere Anlegestellen von wo parallel einige Fähren verkehren. Hoffentlich gibt es keine Brücke.”

”Ungefär som nu. Det kommer inte att finnas pengar till stora projekt som bro eller tunnel.”

”Förhoppningsvis bro, men är mycket skeptisk. Kanske det kommer en till elfärja, ifall det visar sig att detta skulle spara mycket pengar för finferries...”

”Lika som nu. Möjligen kör två elfärjor på passet”

”Det blir flera färjor, sjövägen är ju färdigt byggd ;)”

”Hoppas att det fortfarande finns en färja då. Mellan Nagu och Korpo kunde det byggas en tunnel som första åtgärd.”

”Sähkölautta liikennöi koska miljoonien arvoinen investointi tulee käyttää elinkaaren loppuun.”

”Automaatti lossi”

”Svårt att svara på. Hoppas på att det skulle byggas bro. I bästa fall har vi fått bro.”

”Toivon että lautta säilyy, koska se tuo juuri tunnelman saaristoon ja kuuluu tänne !”

”Mahdoton sanoa tulee muuttuman melko paljon”

”Likadant, och det bråkas fortfarande om bro/tunnel/färja.”

7 Resultatanalys

När jag analyserat resultatet i undersökningen inser jag att de flesta svarandena har följt med vägarbetena vid färjfastena mellan Pargas-Nagu. Många av de svarande har varit intresserade av dessa arbeten, vilket det går att se i antalet kommentarer i undersökningen. Mitt mål var att få fram vanliga människors åsikt om vägarbetena och om eventuella trafikstörningar vid färjfastena. Jag anser att jag har uppnått mitt mål och är nöjd med undersökningen.

Jag har hört flera personer kommentera att de var bra frågor och en intressant undersökning. Speciellt viktigt kändes att de som svarat tog frågorna på allvar och ville svara på dem. Själv tyckte jag också om att göra undersökningen, det var roligt och spännande att se resultatet.

Jag frågade 100 personer och 62 stycken valde att svara, så svarsprocenten blev 62 %. Jag tycker att det är en bra procent och det visar att människorna är intresserade av hur trafiken fungerar vid färjpasset. Själv tror jag att en del personer kanske inte läser sina mail på semestern, undersökningen gjordes under sommaren, vilket kan ha lett till att alla inte sett undersökningen.

Vad resultatet visar är att många är nöjda med färjtrafiken och att många också väntar på den nya färjan som är planerad till sommaren 2017. I undersökningen framkommer det också att en del inte vet så mycket om den kommande elfärjan. Förklaringen kan vara att det inte

ännu funnits så mycket information i medierna. Min tanke var först att skriva slutarbetet om den kommande elfärjan/hybridfärjan men Finferries fick inte ge ut mera information om färjan. I Finland är det första gången som en färja börjar gå med el/hybrid teknik. Jag anser också att undersökningens resultat visar att ”färja eller bro” frågan är långt ifrån avgjord, det kommer säkert att bli många debatter, särskilt i valtider, som delar folks åsikter.

8 Framtidsutsikter, fast förbindelse Pargas-Nagu

Det som är klart i dagens läge är att den planerade elfärjan/hybridfärjan kommer att börja trafikera på färjpasset Pargas och Nagu 2017. Förutom att den nya färjan kommer finns det också framtidsplaner för en fast förbindelse mellan Pargas och Nagu. Det finns ännu stora olösta problem, framförallt med tanke på hur det ekonomiskt skall gå ihop att bygga en eller flera broar som behövs för att ersätta färjorna om det skall bli fast förbindelse (Färja eller bro Pargas-Nagu).

I många år har det diskuterats fast väg mellan Pargas och Nagu. Det finns delade åsikter om färjorna skall ersättas med en bro eller flera broar, mellan Pargas och Nagu. En tunnel har också funnits i planerna, men det förslaget har inte varit lika populärt som ett broalternativ. På bilden nedan kan du se alla de tre alternativen (Stort intresse för broplaner i Nagu - men inga klara löften).



Bild 7: Framtidsplaner för Pargas-Nagu färjpass.

Egentliga Finlands NTM-central följer grundligt med brodiskussioner som förs angående Pargas-Nagu färjpasset. Trafikchefen Matti Vehviläinen menar att det krävs noggranna

utredningar och utlåtanderundor innan ett arbete kan inledas. Han menar också att det kommer att ta tid innan ett eventuellt brobygge kan inledas. Vehviläinen säger också att NTM-centralen har ett avtal om färjtrafik mellan Pargas och Nagu fram till 2022 med Finferries. Det framkommer också att NTM-centralen utgått från att färjtrafiken vid Pargas-Nagu färjpasset skall fortsätta fram till 2030, genom den nya färjan som kommer 2017 är det här också en förbättring av färjkapaciteten (Brobygget Pargas-Nagu).

År 2015 lät NTM-centralen i Egentliga Finland göra en rapport om fast förbindelse mellan Pargas och Nagu. I rapporten behandlas två alternativ där en eventuell bro kan byggas i framtiden. Dessa två möjligheter kallas för Haverölinjen och Färjlinjen. I rapporten utreds de båda broalternativen och kostnaderna för de båda brolinjerna. I mitt arbetes bilagor finns en internetlänk där det går att bekanta sig med rapporten om fast väg mellan Pargas och Nagu (Broalternativ).

Förutom NTM-centralens rapport har det också funnits andra förslag till hur en bro kunde se ut och var den kunde byggas. Arkitekt Aaro Söderlund från Nagu har också presenterat en egen lösning på en bro mellan Pargas och Nagu. Enligt hans idéer skulle bron byggas där färjorna trafikerar idag. Då skulle inte Skärgårdsvägen måsta byggas om eller omfattade vägdragningar behöva ändras. Dessutom skulle ingreppen på miljön bli små: säger Aaro Söderlund (Aaro Söderlunds brobygge).

Det kommer att bli intressant att se hur framtiden ser ut på färjpasset Pargas-Nagu. Framtiden får visa om det blir broalternativet eller färjorna som utgår med segern. Jag kan själv, i mitt examensarbete, konstatera att insättandet av den nya elfärjan/hybridfärjan definitivt är ett sätt att förnya och förbättra färjkapaciteten och att anpassa sig till dagens trafikkrav på Pargas-Nagu färjpasset.

9 Diskussion och egna tankar om eventuella trafikproblem vid färjpasset

Jag kommer nu att berätta hur jag själv har märkt av vägarbetena vid färjfastena, dels gör jag det också med bilder. Dessutom kommer jag också att använda mig av lite filmmaterial ur ett fartygsperspektiv.

När jag själv har rest mellan Pargas och Nagu, har jag också lagt märke till bygnadsarbetena. Jag har kunnat konstatera det som media har talat om, köbildningar, ändrade färjturer, färjans ändrade rutt till det gamla färjfastet vid Prostvik, med mera. Det har märkts att det är stora arbeten det handlar om. På båda sidorna vid färjfastena har det märkts att det är många olika fordon, fartyg och stora arbetsmaskiner, som till exempel kranar, som används vid arbetena, vilket syns på bilderna nedan.



Bild 8: Pargas färjfastet från ett fartygsperspektiv.



Bild 9: Nagu färjfastet från ett fartygsperspektiv.

Jag har också märkt att arbetena har lett till ändrade skyltar och hastighetssänkningar på vägarna i närheten av färjstränderna. Andra saker som jag märkt av är att personalen på färjorna ibland har varit stressade och inte kunnat jobba lugnt. Ibland har det varit två män på däck som dirigerat fordonen ombord på färjan och dessa gånger har det lett till att samarbetet inte varit det bästa. Jag har också märkt att dirigerandet av fordonen varit otydligare än vanligt och att sena ändringar gjorts plötsligt. Orsaken till att det kan ha varit stressigt kan dels vara att det är spända tidtabeller och att tre färjor kör med endast ett färjfäste i bruk på vardera sidan. Dessutom blir det extra stressigt när det också rör sig segelbåtar i farleden. Ibland väntar nästa färja redan på att få anlägga färjkajen medan en färja ännu är där och lastar eller lossar bilar. På bilden nedan syns det att sjötrafiken är livlig vid färjpasset.



Bild 10: Sjötrafiken vid färjpasset Pargas-Nagu.

Jag har också valt att ta med en del bilder, för att konkretisera hurudan situationen varit vid färjfästena under sommaren 2016. Dessa bilder är tagna av antingen mig själv eller av min bror Martin Granström, som har fotografering som intresse. I bilagorna hittar du också filmdelen.

10 Sammanfattning

I mitt examensarbete har jag velat utreda om byggandet av de nya färjfastena vid Pargas-Nagu färjpasset har orsakat trafik- eller andra problem.

Genom att göra en undersökning med vanliga personer, som rör sig mellan Pargas och Nagu, ville jag ta reda på om de uppstod problem i trafiken vid färjfastena på grund av byggnadsarbetena. Att göra en undersökning var också intressant och lärorikt. Det skulle ha varit intressant om besättningen på färjorna också kunde ha deltagit i en undersökning. Då skulle det ha varit intressant att jämföra besättningens och trafikanternas åsikter med varandra. Tyvärr var det inte möjligt att få besättningens syn på saken och därför valde jag att filma ur fartygsperspektiv.

Undersökningen visade att trafikanterna för det mesta varit ganska nöjda med färjtrafiken trots de omfattande byggnadsarbetena sommartid, då trafiken är som livligast. Det som också var intressant att konstatera var att många också i framtiden kunde vara nöjda med färjtrafik. Det har redan under många år diskuterats fast förbindelse med olika bro- eller tunnel alternativ för att ersätta färjorna på färjpasset Pargas-Nagu.

Slutarbetet, Eventuella trafikproblem i samband med byggandet av nya färjfasten vid färjpasset Pargas-Nagu, har varit intressant också därför att jag själv bor i Nagu och ofta använder mig av färjorna vid färjpasset. Medan jag har arbetat med slutarbetet har jag lärt mig förstå att många saker påverkar trafiken både till sjöss och på land, till exempel nödvändiga byggnadsarbeten och vanliga trafikanter. Dessutom har jag också velat skriva om hur färjtrafiken började i Nagu på 1950-talet med privata ägare och sedan dess utvecklats fram till idag till att bli ett av Finlands livligast trafikerade färjpass.

Slutligen kan jag konstatera att examensarbetet varit intressant att arbeta med. Jag är också nöjd med undersökningen, med en bra svarsprocent 62 %. Framför allt väntar jag på den nya färjan, det skall bli spännande att följa med när den tas i trafik mellan Pargas och Nagu, kanske det är en blivande arbetsplats.

Källförteckning

Aaro Söderlunds brobygge <http://www.abounderrattelser.fi/news/2015/01/nytt-broforslag-oppnar-for-fast-vag-till-nagu.html> (hämtad 13.8.2016)

Aminoff-Winberg, J. (2001). *Nagu sockens historia 2*, Åbo: Nagu kommun

Bergström, A & Sjöström, A (1999). *Åboland i sikte*, Ekenäs: Upptäck museer i Åboland

Broalternativ http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/169730/20151015_Parainen-Nauvo_raportti_sv.pdf/da360ff0-ab69-4934-98e9-452951953f31 (hämtad 13.8.2016)

Brobygget Pargas-Nagu <https://svenska.yle.fi/artikel/2015/11/18/trafikchef-om-nagubro-manga-fragetecken-maste-redas-ut> (hämtad: 13.8.2016).

Edberg, J-O. Kön till Nagufärjan 2 kilometer. *Åbo Underrättelser* (24.7.2016), s 3

Finferries <http://www.finferries.fi/sv/finferries/historia.html> (hämtad: 26.7.2016)

Finferries kommande elfärjan/ hybridfärjan

<http://www.finferries.fi/sv/aktuellt/pressmeddelanden/ny-teknik-lyfter-fram-finlands-farjetrafiks-hybridfarja-i-den-internationella-spetsen-for-miljovanliga-farjor.html> (hämtad : 28.6.2016).

Färja eller bro Pargas-Nagu <https://svenska.yle.fi/artikel/2010/06/10/farja-eller-bro-i-abolands-skargard> (hämtad: 13.8.2016).

Färjfastena renoveras - längre köer till Nagu den här midsommaren?

<https://svenska.yle.fi/artikel/2016/06/23/farjfastena-renoveras-langre-koer-till-nagu-den-har-midsommaren> (hämtad: 4.8.2016)

Grönroos, M. (2006-2016). *Seututie 180 ja siihen liittyvät tiet, Turunmaan saaristotie, Kaarina-Houtskari, 106 km.* <http://www.mattigrönroos.fi/Tiet/Mt180.htm> (hämtad: 19.7.2016).

Parainen-Nauvo lauttarantojen parantamistyöt http://www.ely-keskus.fi/web/ely/varsinais-suomi-parainen-nauvo-lauttarantojen-parantamistyot?p_p_id=122_INSTANCE_aluevalinta&p_p_lifecycle=0&p_p_state=norma

[l&p_p_mode=view&p_r_p_564233524_resetCur=true&p_r_p_564233524_categoryId=14406#.V6YMvbiLS70](#) (hämtad: 6.8.2016).

Pressmeddelande 2015 <https://www.ely-keskus.fi/sv/web/ely/-/parainen-nauvo-lauttapaikalle-parempi-palvelutaso-uudella-lautalla-varsinais-suomen-ely-keskus-#.V5nQubiLS71> (hämtad: 28.7.2016).

Stort intresse för broplaner i Nagu - men inga klara löften

<https://svenska.yle.fi/artikel/2015/03/02/stort-intresse-broplaner-i-nagu-men-inga-klara-loften> (hämtad: 13.8.2016)

Suomeen ensimmäinen sähkölautta <http://www.tekniikkatalous.fi/tekniikka/suomeen-ensimmainen-sahkolautta-tuplateho-naapuriin-nahden-6240024> (hämtad: 30.7.2016).

Vikström, M (1994) *Skärgårdsvägen i Åboland*, Vasa: Vägverket

Vikström, M (1995) *I vägtrafikens tjänst*, Åbo: Vägverket

Bildförteckning:

Bild 1: Vikström, M (1994) *Skärgårdsvägen i Åboland*, Vasa: Vägverket s.117

Bild 2: Granström, S (2016) M/s Fix, den första landsvägsfärjan mellan Pargas-Nagu

Bild 3: Granström, M (2016) Information om byggnadsarbetet vid Pargas-Nagu färjpasset

Bild 4: Granström, M (2016)Vägarbete vid Pargas-Nagu färjpass

Bild 5: Granström, M (2016)Vägarbetet vid Pargas-Nagu färjpass

Bild 6: Granström, M (2016) Gamla färjfästet vid Prosvik

Bild 7: NTM-centralen (hämtad: 13.8.2016)

http://www.ely-keskus.fi/web/ely/varsinais-suomi-parainen-nauvo-kiinteayhteys;jsessionid=8A1FADC03C603DE154FF0F8C3E1FC74B?p_p_id=122_INSTANCE_aluevalinta&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_564233524_resetCur=true&p_r_p_564233524_categoryId=14406#.V8AB4piLS70

Bild 8: Granström, S (2016) Pargas färjpass från ett fartygsperspektiv.

Bild 9: Granström, M (2016) Nagu färjpass från ett fartygsperspektiv.

Bild 10: Granström, M (2016) Sjötrafiken vid färjpasset Pargas-Nagu.

Bilagor:

Bilaga 1: Film från byggnadsarbetena Pargas-Nagu färjpasset

<https://goo.gl/photos/RDdZk3VY2Biuf7nJ8>

Bilaga 2: Frågeformulär Färjpasset Pargas - Nagu / Lauttaväli Parainen - Nauvo

Svara på frågor som du vill förifylla, klicka sedan på Skicka.

Färjpasset Pargas - Nagu / Lauttaväli Parainen - Nauvo

Ett kort frågeformulär som jag kommer att använda till min undersökning i mitt slutarbete i YH Novia / Aboa Mare. Kryssa i bara ett alternativ! Tack på förhand för ditt svar. / Lyhyt kyselylomake, jonka aion käyttää lopputyötäni varten, YH Novia / Aboa Mare. Merkka vain yksi vaihtoehto. ! Kiitos etukäteen vastauksestasi.

*Obligatorisk

Hemort? / Kotipaikka? *

- Nagu / Nauvo
- Pargas / Parainen
- Övriga Finland / Muu Suomi
- Turist / Turisti

Kön? / Sukupuoli? *

- Kvinna / Nainen
- Man / Mies

Ålder? / Ikä? *

- 15 - 20
- 21-40
- 41-64
- 65 ---



Yrkesgrupp ? / Ammattiryhmä ? *

- Arbetar / Työssä
- Studerande / Opiskelija
- Övriga / Muut

Hur ofta brukar du använda färjorna mellan Pargas - Nagu ? /
Kuinka usein käytät lautta Paraisten - Nauvon välillä? *

- 5 dagar i veckan eller mera / 5 päivää viikossa tai enemmän
- 2- 4 dagar i veckan / 2-4 päivää viikossa
- 1 en gång i veckan / 1 kerran viikossa
- 2-3 gånger i månaden / 2-3 kerrtaa kuukaudessa
- En gång i månaden eller mera sällan /kerran kuukaudessa tai harvemmin
- Endast sommartid / Ainoastaan kesäaikaan

Fungerar färjtrafiken för tillfället bra mellan färjästena? /
Toimiiko lauttaliikene tällä hetkellä hyvin? *

Svara mellan ett och fem / Vastaa yhdestä viiteen.

	1	2	3	4	5	
Dåligt, fungerar inte alls / Huono, ei toimii ollenkaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Utmärkt, fungera bra / Erinomainen toimii hyvin.

Om inte så varför? / Jos ei niin miksi ?

Ditt svar



Skulle byggandet av de nya färjästena ha passat bättre eventuellt någon annan tidpunkt på året ? / Olisko rakennustyöt sopineet paremmin johonkin toiseen vuodenaikaan? *

Ditt svar

Har du fått information om byggande och eventuella problem, störningar i trafiken på färjasset Pargas - Nagu? / Oletko saanut tietoa rakentamisesta ja mahdollisista ongelmista / liikennehäiriöistä Parainen - Nauvo välillä?

Ditt svar

Väntar du på den nya färjan som är planerad till 2017 mellan Pargas - Nagu? / Odotatko tullossa olevaa uutta lauttaa? *

- Ja / Kyllä
- Nej / Ei

Vad tycker du om elfärja / Mitä mieltä olet sähkölauttasta? *

- Utmärkt / Erinomainen
- Bra / Hyvä
- Bättre alternativ finns / Parempi vaihtoehdot löytyy
- Vet ej,har inte så stor skillnad / En tiedä, ei ole niin suuri ero

Vad tycker du om trafikljusen vid färjästena på bägge sidorana ? Fungerar systemet ? / Mitä mielettä olet lauttarannan liikenevalosta, toimiiko järjestelmä? *

- | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| Fungerar dåligt / Toimii huonosti | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Fungerar utmärkt / Toimii erinomaisesti |



Om de ej fungerar så varför inte? / Jos ei toimi niin miksi ei?

Ditt svar

Vilket alternativ skulle du önska på färjpasset? Mikä seuraavista on sinulle mieleisin tällä lautta väliä? *

- Färja / Lautta
- Bro / Silta
- Tunnel / Tunneli
- Ingen skillnad/ Ei väliä

Hur tror du att färjpasset ser ut i framtiden om ca 10 år? / Miten luulet lauttavälin näyttävän tulevaisuudessa noin 10 vuoden kuluttua? *

Ditt svar

SKICKA

Skicka aldrig lösenord med Google Formulär

Det här innehållet har varken skapats eller godkänts av Google. Anmäl otillåten användning - Användarvillkor - Ytterligare villkor

Google Forms



Bilaga 3: Frågeformulär Färjpasset Pargas - Nagu / Lauttaväli Parainen – Nauvo (för besättningen)

Färjpasset Pargas - Nagu / Lauttaväli Parainen - Nauvo

Ett kort frågeformulär som jag kommer att använda till min undersökning i mitt slutarbete i YH Novia / Aboa Mare .Kryssa i bara ett alternativ ! Tack på förhand för ditt svar .
/ Lyhyt kyselylomake, jonka aion käyttää lopputyötäni varten, YH Novia / Aboa Mare. Merkka vain yksi vaihtoehto! Kiitos etukäteen vastauksestasi.

*Obligatorisk

1. Hemort / Kotipaikka ? *

Markera endast en oval.

- Nagu / Nauvo
 Pargas / Parainen
 Övriga Finland / Muu Suomi

2. Kön / Sukupuoli ? *

Markera endast en oval.

- Kvinna / Nainen
 Man / Mies

3. Ålder / Ikä ? *

Markera endast en oval.

- 18-40
 41 - 64
 65 —

4. Arbetskontraktet / Työsopimus ? *

Markera endast en oval.

- Fastanställd / Vaiktuinen
 Sommarjobb / Kesätyö

5. Yrke, arbetsuppgift på färjan / Ammatti, työteävä lautalla? *

Markera endast en oval.

- Däckmanskap / Kansiosasto
 Styrman / Perämies
 Maskinist / Konemies

6. **Fungerar färjtrafiken för tillfället bra mellan färjästena? / Toimiiko lauttaliikene tällä hetkellä hyvin? ***

Svara mellan ett och fem / Vastaa yhdestä viiteen.
Markera endast en oval.

	1	2	3	4	5	
Dåligt, fungerar inte alls / Huono, ei toimii ollenkaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Utmärkt, fungera bra / Erinoimainen toimii hyvin.

7. **Om inte så varför? / Jos ei niin miksi ?**

.....

.....

.....

.....

8. **Har byggande av det nya färjästet påverkat besättningen och arbetet på färjan på något sätt? / Onko lauttarannassa rakennustyöt vaikuttaneet miehistöön ja töihin lautalla? ***

.....

.....

.....

.....

9. **I så fall på vilket sätt? / Jos on, niin millä tavalla ?**

.....

.....

.....

.....

10. **Har tidtabeller ändrats på grund av byggnadsarbetet? / Onko tullut muutoksia lautta aikatauluihin rakennus töiden vuoksi? ***

Markera endast en oval.

- Ja / Kyllä
- Nej / Ei

11. **Har det skett andra förändringar under byggnadstiden? / Onko tullut muita muutoksia rakennus työn aikana? ***

.....

.....

.....

.....

12. Har det blivit svårare att navigera och angöra färjästena ? / Onko lauttan ohjaus ja lauttarantaan kiinnittyminen vaikeutunut? *

.....

.....

.....

.....

13. Hur löper trafiken med tre färjor ? / Miten liikenne sujuu kolmella lautalla? *

.....

.....

.....

.....

14. Hur fungerar det gamla färjästet på Prosvik sidan? Miten vanha lauttaranta Prosvikin puolella toimii? *

Markera endast en oval.

- Utmärkt / Erinomainen
- Bra / Hyvä
- Dåligt / Huono
- Vet ej / En tiedä

15. Vad tycker du om trafikljusen vid färjästena, fungerar systemet ? / Mitä mielestä olet lauttarannan liikenevalosta, toimiiko järjestelmä? *

Svara mellan ett och fem / Vastaa yhdestä viiteen.

Markera endast en oval.

	1	2	3	4	5	
Dåligt, fungerar inte alls / Huono, ei toimii ollenkaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Utmärkt, fungera bra / Erinomainen toimii hyvin.

16. Väntar du på de nya färjan, som är planerad 2017 på färjasset Pargas- Nagu. / Odotatko tulossa olevaa uutta lautta? *

Markera endast en oval.

- Ja / Kyllä
- Nej / Ei

Bilaga 4: Rapport: Fastförbindelse mellan Pargas och Nagu

http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/169730/20151015_Parainen-

[Nauvo_raportti_sv.pdf/da360ff0-ab69-4934-98e9-452951953f31](http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/169730/20151015_Parainen-Nauvo_raportti_sv.pdf/da360ff0-ab69-4934-98e9-452951953f31) (hämtad: 14.8.2016)