

Houtskär den 16 december 2016

Kommunikationsministeriet  
Inskickat som e-post till kirjaamo@lvm.fi samt  
eeva.linkama@lvm.fi.

Johan Åminne, DI  
Bockholm, 21760 Houtskär  
040-5332609, aminne@aminne.fi

## **Utlåtande gällande utkast till förordningar om skärgårdstrafiken, LVM/2009/03/2016**

### **Bästa Kommunikationsministerium**

Trafikråd Sabina Lindström har i Yle Åboland den 23.11 framhålligt, att "det är väldigt viktigt att vi nu under utlåtanderundan får fram information om hur företagen påverkas."

Då jag vet, att ni redan erhållit en stor mängd likartade utlåtanden från många andra håll, i vilka jag helt samtycker, önskar jag i detta utlåtande framföra några synpunkter som kanske inte alla andra kommenterat.

#### **Sammanfattat:**

1) Det framkommer i ett flertal sammanhang, att NTM-centralens Tapani Jaakkolas ingenjörarbete ligger till grund för många av Era missuppfattningar. Jag önskar betona några grava missuppfattningar som detta ingenjörarbete innehåller. Tyvärr har denna tjänsteman ingen som helst praktisk kontakt till en enda skärgårdsfamilj. Han vet ingenting om hur vardagen i skärgården fungerar och har inte i något sammanhang, till skillnad från hans mycket kompetenta kollega Sirpa Vanhala ringt upp, eller eljest frågat någon enda skärgårdsbo om åsikter då han gör direkt dyra och felaktiga beslut.

2) Tankar om möjligheter till digitalisering

3) En beskrivning hur vi som återinflyttad, högutbildad barnfamilj gått mot strömmen och flyttat tillbaks till släktens holme i Houtskär, fött upp tre barn, byggt upp näringar och utkomst inom de snäva randvillkor som de fysiska förutsättningarna medger, för att nu med Ert förslag och den därmed förknippade politiska osäkerheten om hur vi hädanefter skulle klara av att betala vår lånebörda, tyvärr hamnat göra beslut om att lägga ner mitt företag, lyfta ännu mer lån för en lägenhet och ta emot en anställning i Helsingfors från och med den 9 januari 2017. Vår äldsta son flyttar genast med. Mor, med fast anställning på den lokala banken och övriga barn inväntar utfallet på Ert utrotningsförsök av skärgårdsbefolkningen!

För vår del hann Ert försök inte ens börja. Med hotet om de orimliga avgifterna har ni redan hunnit börja tömma den sista holmen med förvärvsarbete föräldrar och skolbarn på Houtskärs förbindelserutt. Vi föräldrar kommer tidigast tillbaks om 20 år då vi pensionerar oss. Barnen gör tids nog sina egna beslut. Det är fullständigt ansvarslost, att ens presentera utgifter på över 15.000 euro för vår familj på mindre än 5 månaders varsel. Vi kan inte vänta på hur utfallet blir och se om vi klarar våra lån eller inte. Det vore ansvarslost.

## 1) Gällande ingenjörskonferens Tapani Jaakkolas studiearbete.

a) Jag framförde redan på seminariet i Pargas för drygt ett år sedan, att detta ingenjörskonferens har **59 källhänvisningar, av vilka inte ett enda utgår från en enda kundkontakt**, en kundenkät eller ens något, där användarna av trafiken skulle ha framhört trafikeringsbehovet. Hur kan man presentera 111 sidor med "lösningar" (dravel) ifall man inte känner eller identifierar behoven eller problemen?

Hur Åbo yrkeshögskola ens har kunnat godkänna ett ingenjörskonferens med rubriken "Yhteysalusliikenne tulevaisuudessa", där arbetet inte på något sätt grundar sig på användarbehov eller undersökning av dessa, är synnerligen svårt att förstå.

Ännu svårare att förstå är, att inte ministerråd Linkama noterar relevant information, som långväga skärgårdsbåtar satt två resedagar på att framföra åt henne, utan ett dylikt undermåligt ingenjörskonferens fortsätter leva sitt eget liv, trots att alla teorier framförts utan att veta vilket problem eller behov de teoretiska problemlösningarna skall riktas emot.

**b) Statistiken för användargraden** i hans arbete är grovt förvanskande. Jaakkola kommer till exempel på sida 46 fram till en användargrad om endast 1,3 % för fordons- och fraktkapaciteten på Houtskärsrutten då han försöker beräkna denna per brygga som längs rutten kan användas.

Jag har aktivt följt med hur m/s Satava under sina två dagar i veckan på Houtskärsrutten har använts. Turen är beställningstur, varvid den inte alls behöver köras, ifall ingen använder den. Turen går från Iniö till Roslax i Houtskär, sedan till Torsholma på den åländska sidan, tillbaka till Roslax och sedan ännu tillbaka till Iniö. Den tar under dagen iland vid skärgårdsholmarna mellan dessa tre ändhamnar de tre olika kommunerna.

Under de två senaste åren, 2014 och 2015 har båten inte stannat i hamn i Iniö en enda gång. Om ingenjör Jaakkola alltså kommer till en användningsgrad om endast 1,3 %, så kommer jag med min diplomingenjörsmatematik fram till en **användningsgrad om 100 %**, då den har beställts och behövts precis varenda dag. Under 2014 tog den i medeltal iland vid 5,96 bryggor och under 2015 ökade användningen med över 40 % till 8,42 bryggor per kördag.

Hur kan då Jaakkola få det att bli 1,3 %. Jo, med att räkna ut att båten kan ta 25 ton last, 8 bilar (av Lada-storlek, 4,6 m långa. I praktiken ryms två stora skåpbilar på var sida av däck och en traktor med arbetsmaskin bak vid framporten) och att rutten har 13 holmar vilka kan angöras skulle han med sitt sätt att räkna nå 100 % användningsgrad om det varje tis- och torsdag skulle komma 8 bilar och full last med från t.ex. Roslax. Alla dessa bilar samt last skulle tömmas vid första bryggan Sördö. I Sördö skulle sedan 8 andra, nya bilar samt ny 25 ton last komma ombord, för att köra av vid nästa holme Lempnäs. På detta sätt skall alltså samtliga holmar ha behov att transportera 8 bilar till sin holme och samtidigt 8 andra bilar bort från sin holme. Tyvärr bästa trafikråd på ministrieten; vår familj som är den enda året-runt-boende familjen har endast två bilar, och vi brukar inte riskera, att båda bilarna blir på holmen ifall förbindelsebåten går i olag. Vi tar alltså en i gången även då vi skall byta däck.

I praktiken betyder det, att fast båten startar **fullastad** från Roslax mot Torsholma (ändhamn till ändhamn), varvid inga andra bilar har kunnat bokas till eller från mellanholmar så kommer Jaakkola till att användningsgraden blir endast  $100 \% / 13 \text{ holmar} = 7,7 \%$ .

Jämför detta med att ett pendelbuss från Åbo till Helsingfors som tar 500 personer startar fullastad i Åbo hamn och är fullastad ända till Helsingfors. Enligt mitt sätt att se på saken är användningsgraden fullt utnyttjad, då ingen annan kan boka eller stiga på. Enligt Jaakkola borde användningsgraden divideras med antal stationer; Åbo hamn, Åbo huvudstation, Kuppis, Salo, Albergå, Böle och Helsingfors. För att uppnå 100% skulle vi igen behöva ha 500 passagerare från Åbo hamn till Åbo huvudstation, sedan 500 nya passagerare till Kuppis och så vidare.

Med att grovt förvanska statistiken, utan att förstå ett skvatt av att båten regelbundet används på varje tur av över 8 holmar får Er käre rådgivare det att se ut som om skärgårdsborna inte behöver tungtransporter.

Även detta framförde jag åt Eeva Linkama i Pargas och fick stående ovationer av den hundrafaldiga publiken. Tydligt var det bara en åhörare som inte förstod vad jag menade ...

**c) Ovanstående Jaakkolanska missuppfattning** accentueras av hans uppfattning om, att holmarna saknar väg. Jämför:

- Jaakkolas ingenjörsarbete, sida 57: "Markkinaehtoisuuteen perustuvat kaikille niin vapaa-ajan kuin vakituisille asiakkaille maksulliset raskaskuljetukset tehostaisivat liikennettä ja poistaisivat turhat kuljetukset, kuten ajoneuvojen kuljettamisen tiettömiin saariin."

- "ÅU 19.11.2016, Olli-Pekka Rantala: "den tunga trafiken berörs inte av avgifterna eftersom förbindelsebåtsfartygen går till öar utan landsväg."

Jag skrev i ämnet följande insändare på Yle Åboland den 24.11:

*" Eftersom även NTM-centralens Matti Vehviläinen, som även han fullständigt saknar insikt i skärgårdens levnadsbetingelser hade omfattat sin adept Jaakkolas trångsynhet, skrev jag ett motinlägg i ÅU den 17.7.2014: [http://www.aminne.fi/ntm/AU-17-07-2014\\_insandare-bilen-som-transportforpackning.pdf](http://www.aminne.fi/ntm/AU-17-07-2014_insandare-bilen-som-transportforpackning.pdf)*

*Den som läser ÅU eller svenska yle behöver inte vandra i mörkret! Var god läs, bästa tjänstemän!*

*Jag framförde även denna syn åt Linkama i Pargas. På samma sätt, som allmänna vägar går fram till fastighetens kant, är det sedan fastighetsägarnas sak att på egen bekostnad dra vägen upp till huset om de vill. Tvärtom emot vad Jaakkola och övriga oförstående tjänstemän påstår, har nog de flesta skärgårdsbor byggt väg till sitt hus. Har de inte, är det trots det betydligt lättare att lyfta ut Ikea-slåpet ur bilen på bryggan då stormen och regnet har lite uppehåll och sedan bära in det i huset!*

*För oss var det en skuta stenkross med 350 m<sup>3</sup>, 500 ton last som tömdes av duktiga entreprenörer. Otaliga tusen euro ur egen ficka och många veckor eget arbete med att först förbereda vägdragningen. Skärgårdens väg - förbindelsebåten slutar vid holmens brygga, men ingen av oss skärgårdsbor bor på bryggan. Därför bygger även vi vägar upp till huset!*

*Bästa tjänstemän - kom ens ut till några holmar och fundera hur en så enkel sak som tvättmaskinen, soffan eller kylskåpet har hittat in i husen!"*

Vänligen läs även länken till ovannämnda pdf-fil.

**d)** Även Linkamas färgade åsikt om **glesbygdstransporter** hittar sin källa i Er urubbliga bibel, Jaakkolas ingenjörsarbete:

Yle Åboland, 17.11.2016, "Enligt trafikråd Eeva Linkama vid Kommunikationsministeriet ska avgifterna vara jämlika. - Nog betalar man ju överallt på landsbygden för transporterna, säger Linkama."

Jaakkolas ingenjörarbete, sida 47: *"Nykyinen tilanne herättää kysymyksiä. Onko rahtikuljetusten tarjoaminen yhteiskunnan varoin järkevää nykyisessä mittakaavassa? Onko valtion tehtävä tarjota saaristolaisille raskaskuljetuspalveluita samaan aikaan, kun muualla Suomessa syrjäseutujen asukkaiden raskaskuljetukset ovat näiden omalla vastuulla ja joukkoliikennettä supistetaan?"*

Bästa ministerium. Jag har fram till nu jobbat som lagerhållande grossist inom förnyelsebar energi genom ett av mina två bolag, REPS Oy Ab, www.reps.fi. Jag köper och säljer solpaneler, batterier, vindmøllor och elektronik för drygt 100.000 euro årligen.

Ni har säkert fått fler exempel, men speciellt pallfrakter är synnerligen dyra till Houtskär. Som exempel tar jag en typisk beställning om två pallar med solpaneler ca cirka 500 kg, med måtten 1 x 1 x 1,7 m. Med två sådana lådor på varandra kostar frakten från Tyskland eller Holland till Åbo cirka 420 euro. Tar jag frakten till Houtskär kostar det cirka 300 euro mer. Detta är merkostnaden för frakt från Åbo till Houtskär, då det långa färjpasset mellan Korpo och Houtskär, speciellt vintertid leder till cirka 4 timmar mer tid för fraktbilen.

Istället kör jag alltså med företagets skåpbil till Åbooch hämtar dessa. Jag får en pall in i bilen och har av denna orsak just uppdaterat mitt körkort (för 1500 euro) till C1E, varvid jag även får dra släp efter den lastbilsregistrerade skåpbilen. Jag sätter dock 200 km bränsle och en hel arbetsdag för att hämta varorna från Åbo.

För att sedan ta bil och släp från Roslax i Houtskär till Bockholm och sedan den tomma bilen bort skulle jag betala 400 euro enligt ert förslag. Sedan då jag säljer panelerna styckevis betalar jag 1 euro per kg, dvs. ytterligare 1000 euro innan de är sålda.

En företagare i Åbo kan få och sälja sina paneler för ett fraktpris om 420 euro. Jag skulle med Ert förslag betala 1400 euro mer samt sätta en arbetsdag på detta.

Med 2 x 3200 euro för persontransporter och varor för 100.000 euro som på ovannämnda vis skall transporteras till och från vårt hem och företagets lager blir vår årskostnad minst 15.000 euro. Som jag skrev i ingressen har jag nu börjat köra ner verksamheten. Det finns ingen rim och reson i Ert förslag.

## 2) Tankar om möjligheter till digitalisering

Appar med båttaxi och samkörning är säkert "kiva juttu", men det har ingenting med året-om-trafik för vanliga skärgårdshushåll att göra. Vi har ingen turismverksamhet och holmen är vår privata mark. Vi varken vill ha eller tillåter främlingar att stiga iland på vår holme, annat än inom ramen för allemansrätten. Vår holme är vårt hem, där våra barn och familjen badar nakna vid stranden. Vi är inga fåglar som folk skall komma ut med taxibåtar för att titta på kikare med!

Däremot kunde en användbar digital applikation vara en "reittiopas" som förenklar möjligheten att se, hur man med bil, buss eller andra anlöpande färjor kan komma ut till en viss holme på någon av rutterna. Tidtabellerna är svåra att låsa även för dem som har använt dem i 40 år. För en turist är de mycket svåra med sina x, y-beställningsturer och allehanda index.

En annan bra digital applikation vore ett online bokningssystem, likt det som Ålandstrafiken har. En viss del av kapaciteten får gärna dock reserveras för de fast bosatta, så att man inte behöver gissa sig till, ifall man om 6 veckor kanske behöver uppsöka läkarvård och inte kan resa ifall man inte bokar redan förra månaden.

**3) Vår holma slocknar.** Som jag skrev i sammanfattningen kan vi inte leva i osäkerhet om vi kan sköta vår utkomst eller inte. Vi har på drygt 10 år investerat cirka 700.000 på nytt stort bostadshus

på holmen, vägbygge, bryggor, båthus med mera. Vi har satsat, vi har trott, men har tyvärr ännu 250.000 euro lån att sköta. Vi har en låneskötselavgift om 22.000 euro i året. Med nya plötsliga avgifter på över 15.000 euro/år på kort varsel var det bara för undertecknad att ta hatten i hand. Diplomingenjör Åminne börjar sitt nya jobb på Consti Oyj om två veckor i Helsingfors.

Ert försök på skärgårdsbor har redan slagit hårt och det kommer att utrota skärgården ifall ni inte tar Ert förnuft till fånga!

Med vänlig hälsning,



JOHAN ÅMINNE