

## Reservfärja linje 361

Vi kommer här argumentera för färjan Hakefjord som reservfärja på linje 361, utifrån de förutsättningar som anges i förstudien. Förutom de skäl som anges nedan, är Hakefjords möjligheter att frakta gods samt att den är anpassad för D-vatten, är de största faktorerna som gör den mest lämplig som reservfärja.

En bidragande orsak till att man i förstudien föreslår samma reservfärja för linje 361 och 326, är att studien inte är tillräckligt förankrad i verkligheten; skillnaden på vattnen linjerna trafikerar. Idag fraktas en stor mängd både rullande och krangods med färjan på linje 361, de boende på öarna är vana att dagligen kunna ta med bilar, släpvagnar, golfbilar och lastmopeder. Hantverkare tar med bilar verktyg och material ut till öarna och affärer och restauranger får dagliga leveranser med varor. Att kunna upprätthålla dessa dagliga leveranser av varor, är av stor betydelse inte minst för besöksnäringen. Kort sagt kan man säga att linje 361 är livsnerven för öarna, denna livsnerv får inte kapas då ordinarie fartyg tas ur drift. Skrivningen i förstudien att linje 361 och linje 326 **skall** ha samma reservfärja, bör tas bort. **Det bästa hade varit om det i upphandlingsunderlaget står att färjan Hakefjord skall vara reservfärja på linje 361.**

Orsaker till att Hakefjord skall vara reservfärja på linje 361:

- Kraven och kostnaden för reservfartyg till linje 326, blir betydligt lägre om man kan använda Hakefjord som reservfartyg på linje 361, en färja som redan finns.
- Hakefjord har en kapacitet på 120 passagerare, vilket bättre motsvarar resandevolymen under högtrafik.
- Hakefjord är isgående, och är byggt för att trafikera den aktuella linjen. Fartyget har varit i drift på linjen i mer än tjugo år, och har visat sig vara mycket sjödugligt och pålitligt. Under den tid hakefjord varit i trafik på linje 361, har det varit väldigt lite störningar i trafiken och få turer har fått ställas in.
- Det faktum att Hakefjord är specialbyggt för befintliga färjelägen, vilka med lätthet kan modifieras för att även passa en ny färja. Gör att det är lättillgängligt även vid extremt lågt eller högt vattenstånd. Cyklar, mopeder, rullstolar, handikappfordon och rullande gods, kan tas ombord under alla väderförhållanden.
- Hakefjord har ett stort och rymligt fördäck, vilket ger möjlighet till att ta ombord cyklar.
- Hakefjord har möjlighet att ta ombord samhällsnyttiga fordon så som mindre utryckningsfordon, taxi, färdtjänst och begravningsbil. Denna service till de boende, skulle temporärt upphöra vid de tillfällen ordinarie färja tas ur drift i framtiden.

- Under hela året transporteras varor till butiker och restauranger på öarna med linje 361, dessa näringsidkare är helt beroende av de dagliga transportererna med linje 361. Under sommaren är det en avsevärd volym med varor som går ut till öarna, och tomgods som transporteras tillbaka iland. Om inte möjligheten att enkelt lasta och lossa rullande gods, som det gör på Hakefjord, bibehålls på kommande reservfärja, blir det omöjligt att upprätthålla godsflödet om ordinarie färja tas ur drift.
- Hakefjord är vid nuvarande avtalsperiods utgång, avskrivet och betalt. Och kan tillhandahållas VT av Tjörns Kommun för en inte allt för hög kostnad.
- Hakefjord byggdes en gång i tiden med statliga medel, för att förbättra förbindelserna till Dyrön, Åstol och TK. Avsevärda investeringar har under åren gjorts i fartyget. Ur samhällsekonomisk synpunkt skulle det vara slöseri med allmänna medel att införskaffa ett annat fartyg, och inte använda denna moderna, effektiva och funktionella färja. Särskilt med tanke på att en reservfärja på linje 326 även kan användas som reservfärja på linje 362.
- Ur livscykelperspektiv har Hakefjord ännu många år kvar. Som ovan nämns har fartyget under åren byggts om och anpassats och är mycket lämpligt för ändamålet som reservfärja.