|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 5x5px | | |
| regeringen_svartvit | | BUDGETFÖRSLAG nr 3/2017-2018 | |
| Datum |  |
| 2018-04-12 |  |
|  | |  |  |
|  | |  |  |
|  |  |  | |
|  | Till Ålands lagting |  | |
|  |
|  |
|  |
|  |

Förslag i syfte att säkerställa landskapets framtida infrastrukturella funktioner

Huvudsakligt innehåll

Ålands landskapsregering har behov av att genomföra omfattande investeringar inom landskapets trafiknät för att garantera en god framkomlighet på lång sikt. Åtgärderna innefattar investeringar i främst fast infrastruktur så som broar. Investeringarnas storlek beräknas i dagsläget uppgå till totalt 45 miljoner euro.

Eftersom de samlade föreliggande investeringskostnaderna är mycket höga i förhållande till landskapets egen budgetkraft, föreslår landskapsregeringen att lagtinget anhåller om extra anslag, uppgående till 45 miljoner euro, hos Ålandsdelegationen för ändamålet.

INNEHÅLL

[Huvudsakligt innehåll 1](#_Toc510783681)

[Motivering 3](#_Toc510783682)

[Bakgrund 3](#_Toc510783683)

[Kortrutt 3](#_Toc510783684)

[Broutbyte 3](#_Toc510783685)

[Framtida möjligheter 4](#_Toc510783686)

[Tonnage 4](#_Toc510783687)

[Bifogat utredningsmaterial 4](#_Toc510783688)

[Investeringsbehov totalt 5](#_Toc510783689)

[Extra anslag 5](#_Toc510783690)

[Landskapsregeringens förslag 5](#_Toc510783691)

Motivering

Bakgrund

Trafikstrukturen och trafikflödena inom landskapet har förändrats i en stadig takt under de senaste årtiondena. Den övergripande orsaken till detta står sannolikt att finna i att samhället idag har större krav på effektivitet än när trafiksystemet började utvecklas på allvar för över femtio år sedan. Fordonsbeståndet har från år 2000 vuxit från 25.122 fordon till 45.661 fordon år 2016 och behoven av transporter med tunga fordon har ökat, samtidigt som normalstorleken på fordon vuxit. I dagsläget kan den lokala skärgårdsfärjetrafiken inte tillgodose näringslivets behov av lastbils- och långtradartransporter i Föglö, Kumlinge och Brändö kommuner. Under sommarmånaderna går skärgårdsfärjorna oftast fullastade och kan därmed inte bidra till att utöka flödet. För att kunna upprätthålla en trafik som följer budgetutrymmet, har istället anpassningar av trafiksystemet gjorts. En ytterligare sänkning av nuvarande servicenivå i skärgårdstrafiken skulle få svåra följder och i förlängningen måste istället en strukturell förändring ske.

Kortrutt

För att kunna garantera framkomligheten på lång sikt inom det åländska trafiknätet, står landskapet inför stora investeringar. Landskapet är, på grund av det insulära läget, i hög grad beroende av välfungerande kommunikationer p.g.a. färre tillgängliga alternativ vid situationer med trafikstörningar. Den mest omfattande förändringen av samhällsstrukturen på Åland som behandlas i denna anhållan, är förändringen av skärgårdens trafiksystem till ett system med syfte att föra de olika delarna i den åländska skärgården närmare varandra genom att effektivera trafiksystemet med kortare färjerutter och längre landsvägsrutter över öarna i skärgården. Mera information om arbetet med förändringen av trafiksystemet finns på: <http://www.regeringen.ax/kortrutt>

Det förändrade trafiksystem som redovisas i slutrapporten *Kortrutt förstudie 2012-2013* (se bilaga 1) och som bidrar till de samhällsnyttiga förändringarna (lägre nuvärde, flexiblare trafiksystem som bättre motsvarar samhällets behov m.m.) består i huvudsak av tre projekt: kortruttsförbindelse till östra Föglö från Sottunga och Kökar (projekt östra Föglö), ny förbindelse mellan fasta Åland och västra Föglö (projekt västra Föglö) samt en fast förbindelse mellan Prästö och Töftö till Vårdö (projekt Prästösund). Regeringen har valt att under denna regeringsperiod koncentrera resurserna på arbetet med projekt västra Föglö och projekt östra Föglö. Projekt västra Föglö omfattar en ny hamn, ca 3,2 km ny väg samt en ca 540 m lång bro, vilken är kostnadsuppskattad till ca 20 miljoner euro.

Broutbyte

I det åländska trafiksystemet finns det ett stort behov av att byta ut eller grundreparera 19 broar för att garantera trafiksäkerheten dels på grund av högre tillåtna fordonsvikter, axeltryck och fordonshöjd (se bilaga 3) och dels på grund av att flera av broarna redan nått slutet på sin tekniska livslängd främst på grund av gjorda materialval och de lastförutsättningar som beaktades i planeringen. Under en sjuårsperiod 2019–2026 har landskapsregeringen ett behov av att grundreparera eller byta ut broar av dessa orsaker, till en totalkostnad uppgående till närmare 35 miljoner euro. Cirka 40 % av brobeståndet på Åland berörs. Arbetet har delvis påbörjats genom förnyande av den s.k. Vårdöbron, vilken under ett tidigare renoveringsarbetes gång visade sig vara i betydligt sämre skick än förväntat på grund av alkali-kiselreaktioner i betongen och som därför helt förnyas istället, till en kostnad om ca 13,5 miljoner euro. Den nya bron färdigställs under hösten 2018. Under åren 2019 – 2021 upphandlas och påbörjas arbeten med utbyte eller grundreparation av 11 stycken broar till en totalkostnad om ca 25 miljoner euro.

Framtida möjligheter

En investering i ett nytt färjfäste på östra Föglö (projekt östra Föglö) samt en förändring av förbindelsen mellan Föglö och fasta Åland (projekt västra Föglö) kommer att ge betydande inbesparingar på driften och bättre tillgänglighet genom kortare restider. En fördjupad studie av de ekonomiska förutsättningarna för en bro på västra Föglö har genomförts, där investerings- och driftskostnader analyserats. Studien visar att en fast förbindelse, mellan Gripö och Degerö, är det mest kostnadseffektiva alternativet. Investeringen i en bro på västra Föglö genomförs till en punkt som geografiskt sammanfaller med en optimal utgångspunkt för en eventuell framtida fast förbindelse. Utbyggnaden med ett kortare färjepass möjliggör således ett framtida kortare alternativ för en eventuell fast förbindelse till Föglö, i vilket fall landskapsregeringen kan återkomma med ytterligare framställning om extra anslag.

En fördjupad studie av de ekonomiska förutsättningarna för en ny fast förbindelse till Vårdö (projekt Prästösund) kommer att genomföras. En fast förbindelse skulle medföra en inbesparing i driftskostnader samt att en planerad investering i tonnage inte behöver göras, men innebär även en förkortad restid, vilket en stor region har nytta av. Utgångspunkten är att valet av typen av fast förbindelse anpassas efter vad som är lönsamt enligt nuvärdesmetoden. I det fall att investeringen förverkligas, är avsikten att i ett senare skede återkomma med ytterligare framställning om extra anslag.

Tonnage

Som en sammanlänkande del av de ovan nämnda åtgärderna finns även ett behov av att förnya flottan av skärgårdsfärjor. Medelåldern på färjorna är idag 29 år och de är följaktligen inte anpassade till de krav som dagens fordonsstorlekar och -laster ställer. Färjorna kommer dels att spela en viktig roll i kortruttssystemet, men behöver uppdateras dels även av samma skäl som broarna, d.v.s. för att möjliggöra likadana laster som broarna och de övriga delarna av trafiksystemet ska kunna bära. I planeringen och projekteringen av nya färjor har miljöaspekten fått en stor tyngd, beaktande målsättningen att fartygen ska vara enkla i drift både vad gäller teknik och bemanning. Landskapsregeringens strategi är att i lämplig omfattning äga tonnaget medan själva driften konkurrensutsätts. Avsikten är att inom en tolvårsperiod förnya 3-4 fartyg inklusive nödvändiga hamninvesteringar. Inför kortruttsprojektets trafikstart 2022 kommer en ny frigående färja att upphandlas på totalentreprenad.

Bifogat utredningsmaterial

I ”Slutrapport Kortrutt förstudie 2012-2013” (bilaga 1) beskrivs närmare hur de olika delarna i trafiksystemet utretts, värderats och bedömts. Vinsterna i ett kortruttssystem är lägre nuvärdeskostnader genom långsammare kostnadsutveckling, tillsammans med en betydligt bättre framkomlighet och stabilitet samtidigt som effekterna på restider och miljön är positiva.

I ”PM beslutsunderlag Västra och östra Föglö 2017.03.31” (bilaga 2) beskrivs projekten västra och östra Föglö närmare.

Brobeståndet och dess framtida åtgärdsbehov behandlas i ”Broutbytesprojektet 2017-2027 Projektdirektiv 2017.10.31” (bilaga 3).

Investeringsbehov totalt

Landskapets totala investeringsanslag i budgeterna har sedan år 1993 i genomsnitt uppgått till ca 18,5 miljoner euro årligen enligt dagens penningvärde, medan motsvarande belopp för den senaste tioårsperioden har uppgått till närmare 23,5 miljoner euro enligt dagens penningvärde. Utgående från en grov översikt över investeringsprojekt och -behov under de närmaste tio åren uppgår volymen enligt dagens penningvärde till ca 43 miljoner euro i genomsnitt per år, sammanlagt kring 430 miljoner euro. Föreliggande investeringsplaner/-behov visar att investeringsvolymen under den kommande tioårsperioden i genomsnitt är i storleksordningen 20 - 25 miljoner euro högre per år än vad som tidigare varit fallet och för enskilda år ca 25 – 30 miljoner högre än en genomsnittsnivå. I sammanhanget kan noteras att beloppen är inklusive byggnadsinvesteringar, vilka fr.o.m. år 2016 förverkligas i Landskapets fastighetsverks regi.

Extra anslag

Med beaktande av omfattningen på den i föreliggande förslag presenterade investeringsvolymen i infrastrukturella funktioner föreslår landskapsregeringen att lagtinget anhåller om extra anslag för genomförande av investeringar uppgående till totalt 45.000.000 euro, innefattande

* fast förbindelse mellan Gripö och Degerö i Föglö kommun samt
* åtgärder på brobeståndet genom att byta ut eller grundreparera 11 stycken broar för att garantera framkomligheten.

Med beaktande av de totalt sett omfattande investeringarna landskapet står inför under den kommande tioårsperioden 2019 – 2028 anser landskapsregeringen att extra anslag kan komma ifråga. De investeringar som ingår i anhållan om extra anslag är osedvanligt stora i förhållande till landskapets budget. Avsikten är att inleda förverkligandet av de i föreliggande anhållan om extra anslag ingående investeringarna under år 2019.

Utredningar och kalkyler som ligger till grund för anhållan har uppgjorts åren 2016 och 2017. Tidsspannet mellan uppgörande av kalkyler och förverkligande av projekten är långt. Föreslås därtill att beloppen vid förverkligandet kan indexjusteras för att täcka in allmänna prisförhöjningar.

Landskapsregeringens förslag

Hänvisande till ovanstående föreslår landskapsregeringen vördsamt

att lagtinget skulle ingå till Ålandsdelegationen med en sålydande framställning

”Till Ålandsdelegationen

från Ålands lagting

Trafikstrukturen …

… prisförhöjningar.

Med hänvisning till ovanstående får Ålands lagting anhålla om

att Ålandsdelegationen måtte bevilja landskapet Åland ett extra anslag om 45.000.000 euro för genomförande av investeringar innefattande

* fast förbindelse mellan Gripö och Degerö i Föglö kommun samt
* åtgärder på brobeståndet genom att byta ut eller grundreparera 11 stycken broar för att garantera framkomligheten.

|  |  |
| --- | --- |
| Mariehamn den | |
|  | |
|  | |
| - - - - - - - - - - - - - - - - - | |
| Talman | |
|  |  |
| - - - - - - - - - - - - -  Vicetalman | - - - - - - - - - - - - -  Vicetalman |

Bilagor:

[1. Slutrapport Kortrutt förstudie 2012-2013](http://dokument.lagtinget.ax/handlingar/2017-2018/BF03/Bilaga%201.pdf)

[2. PM beslutsunderlag Västra och östra Föglö 2017.03.31](http://dokument.lagtinget.ax/handlingar/2017-2018/BF03/Bilaga%202.pdf)

[3. Broutbytesprojektet 2017-2027 Projektdirektiv 2017.10.31](http://dokumet.lagtinget.ax/handlingar/2017-2018/BF03/Bilaga%203.pdf)

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](https://www.lagtinget.ax/arenden/FR%2023%7C2002-2003/framstallning-fran-alands-landskapsstyrelse-fr-23-2002-2003-22048#_top)

|  |  |
| --- | --- |
| Mariehamn den 12 april 2018 | |
| L a n t r å d | Katrin Sjögren |
| Minister | Mats Perämaa |