|  |  |
| --- | --- |
| Beskrivning: LSvapen | Beskrivning: 5x5px |
| Ålands lagting | BUDGETMOTION nr 43/2022-2023 |
| Lagtingsledamot  | Datum |  |
| Rainer Juslin m.fl | 2022-11-11 |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  | Till Ålands lagting |  |
|  |
|  |
|  |
|  |

**Regional utveckling och tillgänglighet**

**Ökad tillgänglighet**

Att mycket av näringsliv, samhällsservice och administration ofta av rent logistiska skäl dras till varandra och bildar centra är naturligt. Genom planläggning och koncentration av bostadsområden bildar dessa tätorter som såväl producerar som konsumerar service. På Åland finns tre mycket tydliga sådana, nämligen i Mariehamn, Jomala och Finström. Det får ändå inte bli så att landsbygden och skärgården helt glöms bort i samhällsplaneringen av bara farten. Samhällsservice och kultur ska göras tillgängligt för fler ålänningar genom anpassade lösningar som långt bygger på kommunikation, digitala verktyg för distansarbete eller -undervisning och infrastruktur.

**Infrastruktur**

Kollektivtrafikens rutter och turtäthet måste göras attraktiva så att fler resenärer på stora delar av fasta Åland av miljöskäl väljer att nyttja dessa fortskaffningsmedel för sina transportbehov i den mån det är försvarbart, ändamålsenligt och rimligt. En ny generation ålänningar som åker kollektivt kan uppfostras exempelvis genom att erbjuda alla barn och unga i grundskoleåldern avgiftsfria busstransporter under hela året.

Lika viktigt är att skärgårdstrafikens upplägg och turtäthet möjliggör smidiga transporter för både näringsliv och boende. Arbetspendlingen ska säkras. Det har blivit allt vanligare att fritidsboende i arbetsför ålder väljer att förlänga sin vistelse i skärgården även utanför den egentliga semesterperioden varför tillgängligheten måste bibehållas. Genom att bygga fasta förbindelser kan skärgårdstrafikens upplägg utvecklas och effektiveras och därmed möjliggöra arbetspendling mellan skärgårdskommunerna.

Trafiklösningarna över huvud taget ska utformas så att flaskhalsar kan undvikas. Utformningen av östra utfarten i Mariehamn behöver ses över för att inte riskera att bli en barriär mot vattnet men också för att förbättra funktionaliteten för bilburna resenärer från färjorna och alla de tusental som pendlar till/från stan varje morgon. En ny vägplan tas fram för utfarten liksom även sjukhuskorsningen som under dagliga trafiktoppar försvårar framkomligheten. Likaså är Lemströms kanal i behov av översyn och i samband med den bör man se på lösningar som inte ytterligare begränsar trafikflödet vare sig på land eller till sjöss.

Det är en stor brist att inte landskapsregeringen förmått presentera ett meddelande till lagtinget utifrån den s.k. tunnelkommitténs betänkande trots att det överlämnades till landskapsregeringen redan i mars. Ännu större brist är att den sedan ännu längre tillbaka utlovade omställningsplanen för skärgårdstrafiken inte heller levererats. Omställningsplanen, i vilken slutsatser från tunnelkommitténs arbete borde ingå, borde ligga till grund för denna budget och för hur den framtida trafiken i skärgården ska vara uppbyggd. Det är därför vanskligt att ta ställning till enskilda inspel och anslag då helhetsbilden för det framtida upplägget förblir dunkel.

Det finns dock ett signalvärde i att det reserveras anslag för investeringar som siktar framåt. Signalvärdet finns i det investeringsanslag om 500.000 € som reserveras för en förstudie och kärnborrningar inom projektet fast förbindelse till Föglö. Ett mer genomtänkt intryck skulle man dock få om detta anslag skulle utgöra en del av en större plan för det framtida trafiksystemet i skärgården. Detsamma gäller skrivningen om att återaktivera arbetet med Prästösundsbron, som dock saknar anslag. Signalvärden har betydelse men minskar i värde då det saknas konkreta tankar om hur tillgängligheten i den åländska skärgården ska säkras på längre sikt.

Långnäs hamn AB föreslås överta ansvaret för alla landskapsägda hamnar och färjfästen och ett trafikverk ska bildas. Trafikverket ska handha all administration, ledning och förvaltning inklusive upphandling av all trafik som bedrivs på Åland till sjöss, på land och i luften. En plan för bildandet av Landskapets trafikverk ska tas fram genom att utgå från hur Fastighetsverket bildades.

**Barnomsorg och skola**

Skolan i kommunen ska pulsera av sjudande liv och rörelse. Det är viktigt att lands- och skärgården också bebos av barnfamiljer för att kommunens skola som kunskapscentrum och kulturbärare ska ha tillräcklig livskraft. Därför måste skolan ges tillräckligt ekonomiskt stöd för att kommunens attraktionskraft kan bibehållas. Den regionala aspekten är av största vikt om hela Åland ska vara levande.

Barnomsorgsbehoven är väldigt olika från familj till familj och över tid. Det är svårt att tillämpa schablonmässiga lösningar på enskilda och unika förhållanden som dessutom kan variera beroende på föräldrarnas arbete. Barnomsorgen i kommunerna ska kunna tillmötesgå de flesta behov utan att för den skull överta individernas huvudsakliga ansvar för omsorgen.

Det ska inte vara någon skillnad var man bor på Åland för att kunna åtnjuta ett fullgott undervisningsutbud i grundskolan. Genom samarbete om huvudmannaskap och distansundervisning kan enskilda elever erbjudas exempelvis språkundervisning även om intresset för ett specifikt ämne i den egna skolan är begränsat. På så sätt kan grundskolan bli lika för alla, oavsett bosättningsort.

**Äldreomsorg**

Förr fanns det skola, post och butik i alla lite större byar och ordningen i byarna upprätthölls av länsman eller den lokala polisen. Idag är skolorna oftast koncentrerade till kommunens centrum medan posten oftast samarbetar med butiken i samma kommuncentra. Postutdelningen kommer i framtiden att ske endast varannan dag medan polismyndighetens tjänster erbjuds på nätet eller i Mariehamn. Det är viktigt att de medborgare som saknar digitala resurser säkras tillgång till manuella tjänster för att kunna leva ett aktivt liv även på ålderns höst.

Efter att socialservicereformen genomfördes på Åland har det blivit allt tydligare att äldreomsorgen inom kommunerna också behöver ett effektiverat samarbete gällande administration, specialkompetens och personalresurser. Det ska inte vara någon skillnad var man är bosatt på Åland för att kunna erhålla adekvat service för den äldre befolkningen. På ålderns höst ska de praktiska omständigheterna för ett fullgott liv underlättas. Inledningsvis ska en samordning av institutionsvården prioriteras.

**Sysselsättningsgraden**

Den arbetsföra befolkningen behöver vara sysselsatt för att uppnå en tillräcklig bärkraft i samhället. Dels handlar det om ekonomisk tillväxt på macronivå men eftersom Åland är indelat i många kommuner av varierande storlek behöver även varje micronivå sin skatteuppbörd och därmed tryggad finansiering för upprätthållande av lagstadgad service. Därför behöver landskapets infrastruktur möjliggöra transporter av människor och tjänster i alla riktningar. Det är fullt möjligt att transporterna framöver måste effektiviseras med modern teknik. På sina håll har transportbehov tryggats med drönare vilket kan vara en möjlighet även för Ålands 6000 öar och skär.

**FÖRSLAG 1**

**Kapitel:** 740 Ålandstrafiken

**Sida:** 121

**Följande text läggs till som ett nytt sista stycke: ”**En plan för bildandet av Landskapets trafikverk tas fram genom att utgå från hur Fastighetsverket bildades. Trafikverket ska handha all administration, ledning och förvaltning inklusive upphandling av all samhällsfinansierad trafik som bedrivs på Åland till sjöss, på land och i luften.”

**FÖRSLAG 2**

**Kapitel:** 760 Kostnader för väghållning

**Sida:** 128

**Följande text läggs till som ett nytt sista stycke:** Föreslås en utredning över huvudmannaskap och ansvar för landskapsägda hamnar och färjfästen i syfte att effektivera verksamheten. Tänkbara huvudmän är ex. Långnäs hamn AB eller det föreslagna Trafikverket.

**FÖRSLAG 3**

**Moment:** 74700 Övrig trafik., överföringar

**Sida:** 123

**Följande text läggs till som nytt sista stycke:** En ny generation ålänningar som åker kollektivt kan uppfostras genom att erbjuda alla barn och unga i grundskoleåldern avgiftsfria busstransporter. Föreslås att en regional analys, innehållande även en barnkonsekvensanalys, görs för att ta fram en adekvat finansieringsmodell.

**FÖRSLAG 4**

**Moment:** 976000 Infrastrukturinvesteringar (R)

**Sida:** 190

**Följande text läggs till som nytt sista stycke:** Anslaget för de geologiska utredningarna villkoras och tillgängliggörs först efter att omställningsplanen för skärgårdstrafiken presenterats för och godkänts av lagtinget. Ett frigörande av anslaget förutsätter tydliga skrivningar om att skärgårdstrafikens framtida upplägg utgår från en fast förbindelse till Föglö och en hamnanläggning i Östra Föglö varifrån trafiken leds vidare ut i skärgården.

**FÖRSLAG 5**

**Kapitel:** 9760 Kostnader för väghållning

**Sida:** 188

**Följande text läggs till som nytt sista stycke:** Utformningen av östra utfarten i Mariehamn ses över för att inte riskera att bli en barriär mot vattnet men också för att förbättra funktionaliteten för bilburna resenärer. En ny vägplan tas fram för utfarten liksom även sjukhuskorsningen. I samband med en översyn av Lemströms kanal utreds lösningar som inte ytterligare begränsar trafikflödet.

 **FÖRSLAG 6**

**Kapitel: 750** Kostnader för sjötrafik

**Sida:** 124

**Följande text läggs till i fjärde stycket under Utgifter som en ny tredje mening:**  I syfte att avlasta Norra linjen upphandlas dagliga avgångar från Långnäs till Snäckö, via Överö, för Tvärgående linjen. Ringa kostnader kan tillkomma men kan försvaras av det mervärde som uppkommer för resenärer och miljö då färjan slipper onödig tomgångskörning och förflyttning ut och in i Överö färjfäste, exempelvis då det nyttjas för andra anlöp.

**FÖRSLAG 7**

**Kapitel:** 750-751Kostnader för sjötrafik

**Sida:** 124

**Följande text läggs till efter sista stycket på sidan:**  Upphandlingarna, som ska möjliggöra flexibla justeringar i avgångstider under avtalsperioden beroende på externa faktorer, ska säkra pendlare fortsatt tillgång till arbetsplatser i minst samma, eller gärna högre, omfattning som idag. Upphandlingarna för de enskilda linjerna ska beakta obrutna flöden på och mellan linjerna. I fall av förseningar i anlöp och avgång uppstår ska ett system för underrättande av kombinerande skärgårdsfärja framtas gällande bokade fordon som mot egen förskyllan försenas till nästa anslutning.

Utgångspunkten ska vara att upphandla ett kostnadseffektivt och optimerat trafiksystem.

**FÖRSLAG 8**

**Kapitel:** 747Övrig trafik

**Sida:** 123

**Följande text läggs till efter sista stycket på sidan:**  Upphandlingarna ska säkra pendlare fortsatt tillgång till arbetsplatser i minst samma, eller gärna högre, omfattning som idag. Upphandlingarna för de enskilda linjerna ska beakta obrutna flöden på och mellan linjerna. I fall av förseningar i anlöp och avgång uppstår ska ett system för underrättande av kombinerande skärgårdsfärja framtas gällande bokade fordon som mot egen förskyllan försenas till nästa anslutning.

Utgångspunkten ska vara att upphandla ett kostnadseffektivt och optimerat trafiksystem.

Mariehamn den 11 november 2022

Rainer Juslin John Holmberg

Katrin Sjögren Simon Påvals

Pernilla Söderlund Ingrid Zetterman