

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr 22/  
1973-74 med anledning av landskapsstyrel-  
sens meddelande till Landstinget angående  
skärgårdstrafikens utbyggnad på längre  
sikt.

Landstinget har inbegärt finansutskottets utlåtande över ovan an-  
givna ärende. Utskottet, som hört lantrådet Alarik Häggblom, finans-  
chefen Åke Banberg, byråingenjör Göran Holmberg och utvecklingsplanera-  
re Yngve Mörn får anföra följande.

Allmänt.

Landskapsstyrelsen har såsom utgångspunkt för sitt ställningstagan-  
de anfört att företräde bör ges trafiklösningar som löser dagens pro-  
blem utan att onödigt binda morgondagens lösningar. Finansutskottet  
vill för sin del lägga särskild vikt vid att snabbt få fram bästa möj-  
liga kommunikationer och de billigaste alternativen. Utskottet har  
velat se den första femårsperioden som en tid under vilken de viktigas-  
te trafikfrågorna borde lösas. Under denna period bör större satsningar  
kunna göras för att lösa de väsentliga behoven. Från år 1980 bör tra-  
fiken utgående från de föreslagna investeringarna kunna utvecklas en-  
ligt då föreliggande behov. Utskottet har i fråga om trafikinriktningen  
utgått ifrån att tillgodose i första hand ortsbornas behov av gods-~~passa-~~  
~~gera o. servicetrafik~~ till och från centralorten och därefter det interna  
trafikbehovet i skärgården, som skulle kunna förena kommunerna i högre  
grad än vad nu är fallet. Enligt utskottets åsikt skulle förverkligan-  
det av denna målsättning även i huvudsak tillgodose turismens behov  
av förbindelser, varför anskaffningarna av de av landskapsstyrelsen fö-  
reslagna snabbgående farkosterna kan skjutas på framtiden.

Också övriga investeringar, som kan tänkas tillkomma räknat från  
år 1980 och avser att förbättra trafiken utöver den av finansutskottet  
framlagda grundstommen kan enligt utskottets uppfattning tagas upp i  
ett senare skede. Utskottet har därför inte heller diskuterat de in-  
vesteringar som enligt landskapsstyrelsens meddelande skulle ske 1980  
eller senare. Av sådana större investeringar som då sannolikt blir  
aktuella kan dock nämnas behovet av en isgående färja för den interna  
trafiken i södra skärgården.

Budgeteringen.

I meddelandet ingår sammanfattningen av de föreslagna investeringar-  
na. Utskottet har ytterligare i sammanhanget önskat beröra behovet av

att i de kommande budgetuppställningarna beaktas de olika investerings-typerna. Enligt finansutskottets uppfattning kan icke för de särskilda investeringarna i skärgården läggas strikta procentuella beräkningsgrunder. Ej heller borde t.ex. landsvägsfärjor behöva inräknas i anslaget för vägbyggnadsarbeten. Det finns därför anledning att beakta dessa omständigheter i budgeten för att få fram en överskådlig uppställning. Utskottet förutsätter också att investeringarna på fasta Åland icke skall påverkas av de särskilda behoven inom skärgårdskommunikationerna och att detta beaktas i budgetuppställningen.

En liknande långtidsbudget som för skärgårdskommunikationerna bör även uppgöras för den övriga trafiken inom landskapet och föreläggas i samband med förslaget till årsstat för 1975.

#### Finansutskottets ställningstagande.

Under period I åren 1975-79 anser utskottet att de väsentligaste trafikfrågorna bör lösas. Utskottets förslag ifråga om de olika projektens förverkligande framgår av bifogade tidsschema eller 5-års budget, vilken bygger på landskapsstyrelsens motsvarande tablå i meddelandet. I fråga om prioriteringen har utskottet ansett att denna allmänt kunde anges på följande sätt:

#### Vägförbindelser. (ingår i 5-års budgeten)

##### - 1978

Vårdö-Töftö-Prästö

Väg till Vargskar i norra Föglö + färjefäste

Brändö-Torsholma

Lappo-Björkö

##### ev. framtida förbindelser

Degerbylandet-Furuholmsudden

Väg till Torsholma södra udde + färjefäste

Väg till Seglinge södra udde + färjefäste

#### Färjor och fartygsanskaffningar. (ingår i 5-års budgeten)

##### - 1978

Kabelfärja Prästösund

Inlösen av Tre Måsar

Ersättning Seglingefärjan

Landsvägsfärja Åva-Jurno-Osnäs

Kabelfärja Björkö-Lappo

##### ev. framtida anskaffningar

Snabbgående farkoster

Isgående färja för interna trafiken i södra skärgården. (S.k. triangeltrafik).

### Norra linjen.

Finansutskottets uppfattning är liksom landskapsstyrelsens att trafikbehovet bäst tillgodoses genom korttruttsfärjor. Utbyggnaden i Brändö borde därför ske fortast möjligt och i snabbare takt än den av landskapsstyrelsen förutsatta. Utbyggnaden av vägen Brändöby-Torsholma omöjliggör ej heller andra lösningar samtidigt som den på sikt torde vara den billigaste. Beträffande frågan om Hummelvik eller Långnäs som sluthamn på norra linjen har utskottet givit företräde för Hummelvik. Genom den förkortade ruten frigörs Tre Måsar och kan insättas på den triangelrutt som föreslås för den interna trafiken. Den för linjen Jurno-Åva-Osnäs planerade färjan torde fylla sin uppgift även om storleken minskas i förhållande till landskapsstyrelsens förslag.

### Södra linjen.

Utskottet omfattar landskapsstyrelsens förslag beträffande Kökartrafiken. Ett färjefäste i Norra Föglö skulle enligt utskottets uppfattning även alternativt kunna angöras av ms Kökar.

Alternativet att leda Kökar-Sottungatrafiken över Föglö skulle ställa onedelbara krav på utbyggnad av Furuholmsleden och fordra anskaffning av en ny färja samt troligen även dubblering av färjan Degerby-Svinö. Alternativet är dyrare än det föreslagna och skulle dessutom försämra trafiken till Sottunga, jämte Husö och Kyrkogårdsö. Fördelen för Kökar liksom även Föglö är <sup>också</sup> ifrågasatt. Utskottet noterar också att de berörda kommunerna, Sottunga och Kökar, i detta fall är emot en dragnings av trafiken över Föglö.

### Intern trafik.

Den interna trafiken skulle kunna tillgodoses genom insättande av Tre Måsar på en rutt Långnäs-Bergö-Snäckö-Sottunga-norra Föglö-Långnäs. Den bör samtidigt kunna trafikera på Åboland.

Den interna trafiken förutsätter ett färjefäste i norra Föglö. Detta färjefäste skulle inte binda andra lösningar i framtiden då den behövs även framdeles för den interna trafiken. Omfattningen och utbyggnaden av den interna förbindelsen mellan skärgårdskommunerna blir i fortsättningen beroende av utvecklingen av bl.a. skolfrågorna. Utskottets förslag skulle dock tillgodose kraven i fråga om trafik även till en central skärgårdsskola i Kumlinge. Under utbyggnadstiden då Tre Måsar är bunden till sin nuvarande rutt borde enligt utskottets uppfattning för den interna trafiken schartras en lämplig färja.

Med hänvisning till det ovan sagda får utskottet värdsamt föreslå  
att Landstinget måtte omfatta förslaget  
angående skärgårdstrafikens utbyggnad  
med de av finansutskottet föreslagna  
ändringarna.

Mariehamn, den 11 september 1974.

På finansutskottets vägnar:

Runar Wilén  
ordförande

Henrik Gustafsson  
sekreterare.

Bilagor:

Skiss över trafiksituationen 1979 enligt finansutskottet  
Tablå över sjötrafikens drifts- och investeringskostnader  
5-års budget för skärgårdstrafiken  
Tidsschema för trafiken 1978 beträffande vissa färjlinjer  
Orienteringskarta.

Närvarande i utskottet: ordföranden Wilén, viceordföranden Elmer  
Jansson samt ledamöterna Lundqvist, Mattsson och Friberg.

Hör hK! Full bet. 22/75 27

Till först vill jag komma med en rättelse i betänkandet som jag vill få antecknad i protokollet.

På sid. 3 under rubriken intern trafik har bl. a. omnämmandet av Husö, Kyrkogårdsö och Kökar fallit bort. Varför hela första stycket fått en olycklig formulering. Första stycket bör alltså efter f.ut. rättelse få följande lydelse.: jag cit:

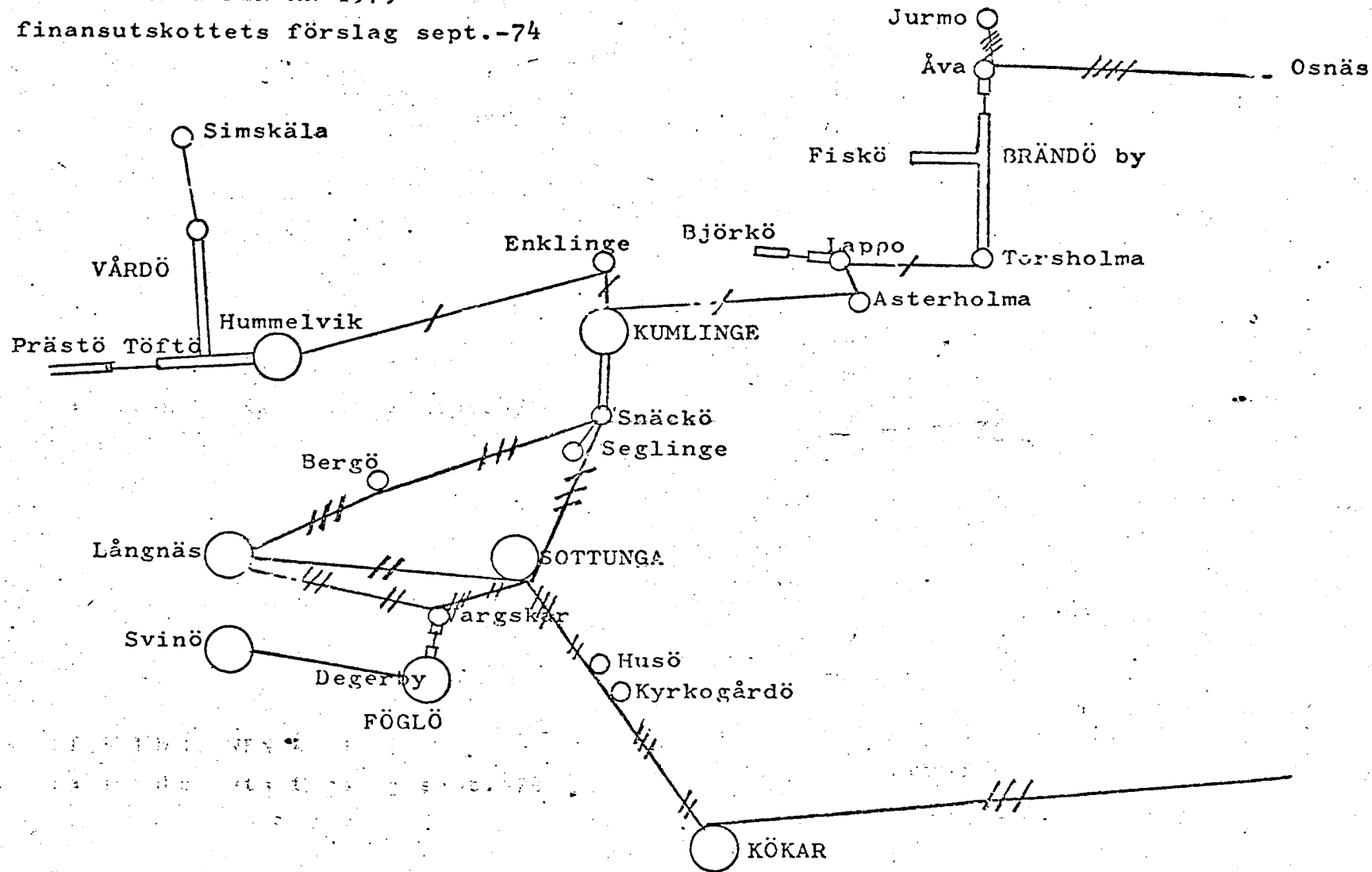
"Den interna trafiken skulle kunna tillgodoses genom insättandet av m/s Tre Måsar på exempelvis en rutt Långnäs - Bergö - Snäckö - Sottunga - Husö - Kyrkogårdsö - Kökar samt Norra Föglö.

Här måste dock trafikbehovet på stamlinjen Kökar - Sottunga + Norra Föglö - Långnäs först tillgodoses.

M/s Tre Måsar bör samtidigt, tillsammans med m/s Kökar, efter behov, kunna trafikera på Åboland.

TRAFIKSITUATIONEN ÅR 1979

enl. finansutskottets förslag sept.-74



- /— ms Kumlinge
- //— ms Kökar
- ///— ms Tre Måsar
- ////— ms Landsvägsfärja
- övriga färjleder
- ==== landförbindelse

Tablå över SJÖTRAFIKENS

driftkostnader för nuvarande trafik

driftskostnader 1979 -

investeringar 1975-78

enligt 1973 års prisnivå, milj. mark.

Färja el. förbindelse	Nuvarande trafik drift	Trafiken enligt finansutsk.		Meddelande nr2		Anm.
		drift	invest	drift	invest.	
Färja Åva-Jurno-Osnäs		0,75	6,0			
D:o Hummelvik(Långnäs)-Osnäs				1,5	9,5	
ms Tre Måsar	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1974:1,0
ms Kökar	0,65	0,65		0,65		
ms Griesslan, Föglölinjen	0,75	0,75		0,75		
( Jiggen, Simskäla "	0,22	0,22		0,22		
ms Vårdö, Vårdö "	0,45					
ms Reservfärjan "Föglö"	0,20	0,20		0,20		
Prästö-Töftö, kabelfärja		0,12	1,6	0,12	1,6	
Björkö-Lappo, "		0,09	0,50	0,09	0,50	
Asterholma-Lappo(ms Vårdö)		0,30		0,30		
Åvaströmmen, kabelfärja		0,09		0,09		1974:0,50
Seglinge-Snäckö, kabelfärja-77	0,15	0,09	0,60	0,09	0,60	
Embarsund, kabelfärja	0,07	0,07		0,07		
Förbiordelsebåtar, övrig skärgårdstrafik <sup>x)</sup>	0,5	0,5		0,5		
Snabbgående farkost				0,07	1,2	
Summa kostn.	4,49	4,83	9,70	5,65	14,40	
ms Kurlinge	1,50	1,50		1,50		
Frigående färja Jurno-Åva-Osnäs				0,20	2,0	förutsättes enl. utskott
	5,99	6,33	9,70	7,35	16,40	

x) Vissa av landskapet upprätthållna eller subventionerade rutter faller bort under tidsperioden men behov av förbättringar t.ex. i norra skärgården fordrar bibehållet anslag.

5-års budget för investeringar i skärgårdstrafiken.

Projekt	Kostnad	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<u>Vägar och hamnar</u>							
Värdövägen	2,0	0,5	1,0	0,5			
D:o bro	6,5	3,0	3,0	0,5			
Dykdalb, Enklinge	0,13	0,13					
Färjfälle, Björkö	0,13	0,13					
Färjfälle Husö	0,25	0,25					
Färjfälle o. väg							
Asterholma	0,7	0,3	0,4				
Färjfälle, Bergö	0,25		0,25				
Dykdalb, Sottunga	0,13		0,13				
Väg o. färjfälle Lappo, Björkö	0,7			0,35	0,35		
Väg Torsholma-Brändö	4,5	0,5	1,0	1,5	1,5		
Färjfälle Hummelvik	0,35				0,35		
Väg-o. färjfälle Vargskär	0,5		0,1	0,4			
Div. investeringar	2,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
	<u>18,14</u>	<u>5,21</u>	<u>6,28</u>	<u>3,65</u>	<u>2,60</u>	<u>0,4</u>	
<u>Färjor och fartyg</u>							
Ms Tre Måsar	2,0	1,0			(1974:1,0)		
Ersättning Seglinge kabel färja	0,6			0,6			
Landsvägsfärja Åva-Jurno- Osnäs	6,0			2,5	3,5		
Kabel färja Prästö-Sund	1,6			0,8	0,8		
D:o Björkö-Lappo	0,5				0,5		
	<u>10,70</u>	<u>1,0</u>	<u>-</u>	<u>3,90</u>	<u>4,80</u>		
Kostnader totalt 1975-79	<u>28,84</u>	<u>6,21</u>	<u>6,28</u>	<u>7,55</u>	<u>7,40</u>	<u>0,4</u>	

1973 års prisnivå, milj.mark.

Flygfält

- Kuplinge

Eventuella investeringar 1980-

- Väg Furuholmsudden
- snabbgående farkoster
- Väg Torsholma s-udde + färjfälle
- " Seglinge s-udde + färjfälle.

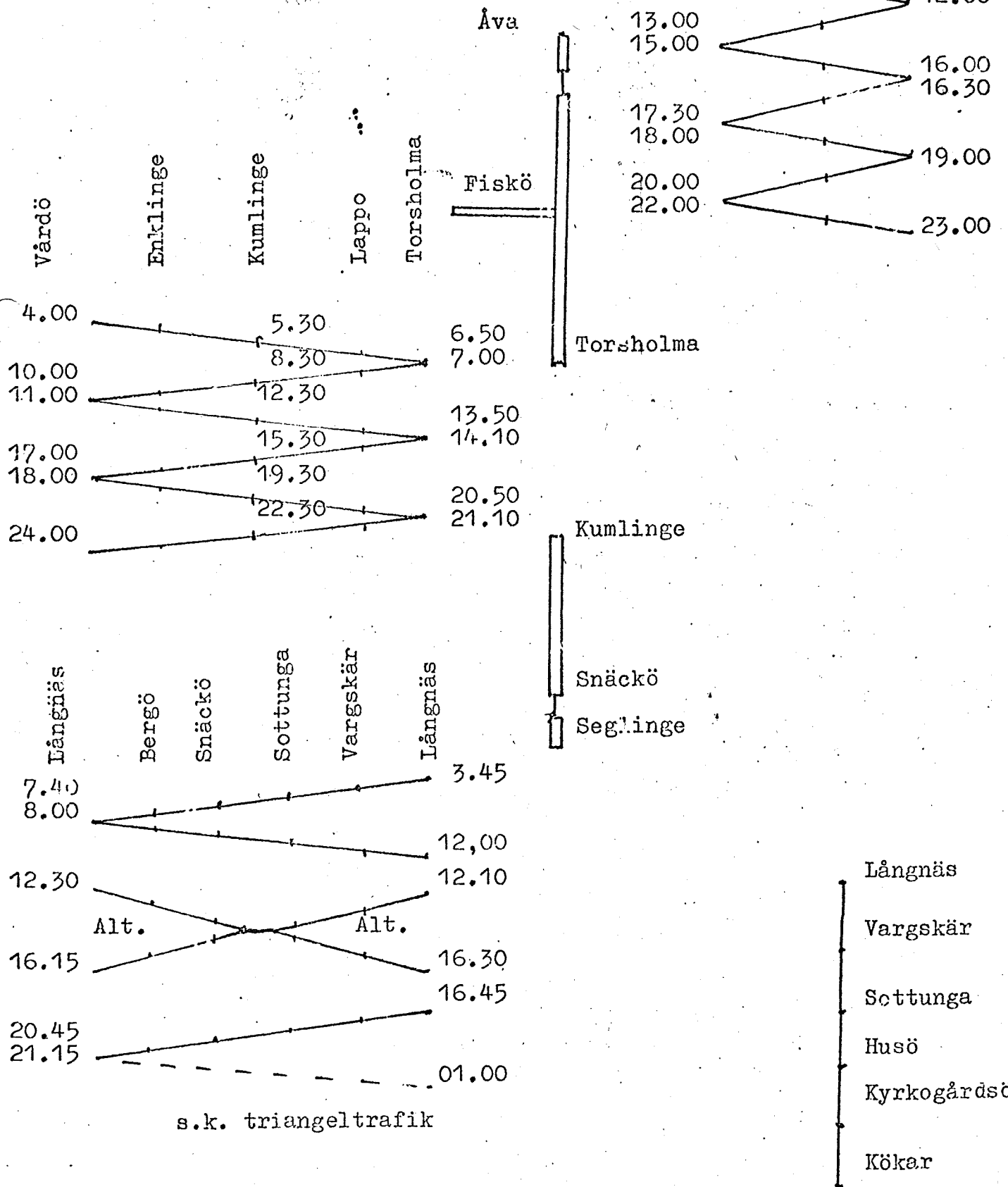
Dessa vägförbindelser skulle utföras i syfte att förkorta sjöpassen och därigenom inverka minskande på driftsbudgeten.

Dessutom tillkommer under 1980-talet förnyelser och ersättningar av förslitet material.



Tidsschema för trafiken 1978 betr.

- Hummelvik-Torsholma
- Åva-Jurmo-Osnäs
- s.k. intern triangeltrafik



s.k. triangeltrafik

Orienteringskarta.

Färjfasten i den äländska  
skärgårdstrafiken.

