

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr 27/1982-83  
med anledning av landskapsstyrelsens meddelande till Landstinget angående förslag till trafikplan 1983-1992.

Landstinget har inbegärt finansutskottets utlåtande över nämnda meddelande. Utskottet, som i ärendet hört lantrådet Folke Woivalin, finanschefen Dan Eriksson, verkställande direktören Thorvald Eriksson, sektorchefen Göran Fagerlund, sjökaptenen Paul Hansson, byråingenjören Göran Holmberg, landskapsstyrelseledamoten Nils Jansson, antikvarien Marita Karlsson, överingenjören Anders Lindholm, planeringsrådets viceordförande Göte Sundberg och regionplanechefen Gunda Åbonde-Wickström, får vördsamt anföra följande.

Finansutskottet har tagit del av landskapsstyrelsens förslag till trafikplan för åren 1983-1992 och omfattar planen till de delar som inte närmare berörs i betänkandet. De förslag till ändringar som utskottet framför uppräknas under respektive huvudavdelning och underrubrik i överensstämmelse med trafikplanens indelning.

#### ALLMÄNT

Finansutskottet delar landskapsstyrelsens uppfattning om principerna för upprätthållandet av skärgårdstrafiken och föreslår därför relativt få ändringar. Redan inledningsvis bör dock påpekas att en förutsättning för att hela den uppläggning av skärgårdstrafiken som här föreslås skall kunna genomföras och fungera på ett tillfredsställande sätt är att den s.k. tvärgående trafiken blir tillräckligt väl utbyggd och framför allt att den upprätthålls året runt. Mot detta beslut har ledamoten Sundback inlämnat skriftlig reservation.

#### Södra linjen.

Utskottet har ingående diskuterat uppläggningsplanen av trafiken på den södra linjen men inte ansett sig kunna föreslå några direkta ändringar på basen av de utredningar som för närvarande finns tillgängliga. Dock anser utskottet att landskapsstyrelsen inför uppgörandet av nästa trafikplan noggrant bör undersöka och överväga huruvida den nuvarande ändhamnen är den mest ändamålsenliga med tanke på den södra linjens trafikuppläggning. Vidare anser utskottet att landskapsstyrelsen bör undersöka möjligheterna att inom ramen för nuvarande trafiksystem göra inbesparingar på den södra linjen utan att det för den skall innebära sådana inskränkningar som gör att ortsbefolkningens trafikbehov inte kan tillfredsställas. Mot detta beslut har ledamoten Sundback inlämnat skriftlig reservation.

### Norra linjen.

Som redan tidigare påpekats är det av stor vikt för skärgårdstrafiken att färjförbindelserna på den s.k. tvärgående linjen kommer att fungera väl. Utskottet anser frågan vara av sådan vikt att den direkt har avgörande betydelse för lösningen av problemet med val av ändhamn och föreslår därför att Hummelvik blir ändhamn för den norra linjen när den tvärgående trafiken är så väl utbyggd att den upprätthålls året om. Beträffande detta beslut har ledamoten Rodmar Söderlund anmält avvikande åsikt då han anser att tidpunkten för valet bör vara beroende av när en färja finns disponibel för ändamålet.

### Finansieringsfrågan.

Här kan konstateras att det hittills krävts stora investeringar för att bygga upp det fungerande trafiksystem som landskapet i dag har och att kapitalbehovet varit särskilt stort vad gäller skärgårdstrafiken. Det ekonomiska utrymmet kommer som framgår av meddelandet att vara begränsat och utskottet anser därför att det är angeläget att försöka bromsa den snabba kostnadsutvecklingen och då främst vad gäller färjhushålningen. Detta kan lämpligen ske genom investeringar i fler vägförbindelser som innebär att inbesparingar kan göras då färjpassen förkortas. För att kunna finansiera dessa projekt och för att kunna påskynda genomförandet av trafikplanens övriga delar föreslår utskottet därför att landskapsstyrelsen undersöker möjligheterna att uppta lån för ändamålet. Mot detta beslut har ledamoten Sundback inlämnat skriftlig reservation.

### 1. INLEDNING (sid.1)

Vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för väghållningen som uppställs i landskapsstyrelsens meddelande har finansutskottet uppmärksammat den omständigheten

"att landstinget beslutat hemställa att landskapsstyrelsen inkommer med förslag till landstinget om sådan ändring av landskapslagen om allmänna vägar i landskapet Åland att obligatoriskt samrådsförfarande skall gälla vid vägplanering".

Utskottet konstaterar härvid att beslutet fattades av landstinget redan den 24 augusti 1981 men att inget lagförslag beretts och förutsätter därför att en framställning utarbetas i brådskande ordning. Beträffande detta beslut har ledamöterna Rolf Carlson och Elmer Jansson anmält avvikande åsikt.

## 2. PLANENS OMFATTNING OCH SYFTE (sid.2)

Finansutskottet anser att den föreslagna trafikplanen inte kan sägas uppfylla alla de krav som egentligen måste kunna ställas på en trafikplan. Således tvingas utskottet konstatera att ett så viktigt område som kollektivtrafiken inte alls berörs och att den alltmer ökande cykeltrafiken endast mycket ytligt behandlas. Orsakerna till dessa bristfälligheter tror sig utskottet finna i det förhållandet att de sakkunniga planerare som finns att tillgå inte i tillräcklig utsträckning varit inkopplade.

I anslutning härtill anser utskottet att landskapsstyrelsen i fortsättningen skall tillse att de planerande och beredande organen utvecklar ett bättre samarbete. Det kan för närvarande inte sägas att samarbetet fungerar på det sätt som det ursprungligen var tänkt att göra och utskottet vill därför kraftigt understryka vikten av att en attitydförändring kommer till stånd. För att uppnå ett resultat där alla de aspekter som skall finnas med i en trafikplan beaktats bör den sakkunniga personal som finns, bl.a. på planeringssidan, anlitas i större utsträckning.

## 5. ATGÅRDSPROGRAM (sid.39)

### 5.1. Vägar, broar, färjvägarna och bryggor

I anslutning till de två vägprojekten "Mariehamn-Godby" och "Norra Sund" har utskottet diskuterat det nuvarande samrådsförfarandet och funnit dels att det är otillräckligt och dels att det aktualiseras i ett allt för sent skede. Vad beträffar de två nämnda vägprojekten vill utskottet nu uppmana landskapsstyrelsen att till de delar vägplanerna ännu inte är fastställda tillse att samråd äger rum med representanter för miljövärden, turistnäringen, forminnesvärden och regionplaneringen samt markägarna (jmf. Lu.bet.nr 31/1980-81).

I trafikplanen saknas uppgifter om den nuvarande Godbyvägens användning efter att den nya färdigställts och utskottet vill därför uppmana landskapsstyrelsen att göra en utredning över Godbyvägens framtida användning. Härvid bör särskilt beaktas vilka trafikbehov den skall komma att tillgodose och vilken status den således skall tillerkännas.

ATGÅRDSPROGRAM 1983-1987 Konto 28.02.77 (sid. 43)

### Landsvägar

Utskottet har under denna rubrik diskuterat möjligheten att flytta byggandet av vägsträckan "Kvarnbo-Långbergsöda" men anser dock att det inte finns skäl att frångå landskapsstyrelsens förslag i detta avseende. Beträffande detta beslut har ledamoten Torvald Söderlund anmält avvikande åsikt och anser

att anslag skall upptas för byggande under åren 1984-1987.

### Broar

Utskottet har beslutat föreslå att en bro byggs mellan Isaksö och Hellö så att bygget slutförs under år 1986. Avsikten är att brobygget skall finansieras med ordinarie medel utan att något annat projekt för den skall framskjuts. Beträffande detta beslut har ledamoten Rolf Carlson anmält avvikande åsikt eftersom han anser att projektet skall slutföras först under år 1987. Mot beslutet har ledamoten Sundback reserverat sig till den del det gäller finansieringen och inlämnat skriftlig reservation.

ATGÅRDSPROGRAM 1983-1987 Konto 28.02.78 (sid.53)

### Torsholma-Härö-projektet.

Efter att ingående ha diskuterat färjtrafiken till södra Brändö har utskottet funnit det mest ändamålsenligt att låta den utgå från Lappo och föreslår därför att hela vägsträckan Torsholma-Lappo blir föremål för projektering. Medel för projekteringen skulle upptas för åren 1984 och 1985 så att byggandet av vägen mellan Torsholma och Härö kan påbörjas under år 1986 och vara klart före utgången av år 1992.

### Södra Seglinge-projektet.

I syfte att förkorta färjpassen har utskottet stannat för att föreslå att en ny väg och ett färjfaste byggs på södra Seglinge, vilket också skulle vara till fördel för vintertrafiken. Utskottet anser härvid att vägen skall byggas under åren 1984 och 1985 och att färjfastet skall börja byggas år 1986.

Utskottet har beslutat prioritera de nu föreslagna projekten framom andra utbyggnader i skärgården och för att kunna genomföra detta föreslås att följande ändringar vidtas.

### Landsvägar

Finholma-Sanda	-framflyttas
Korsö-Fiskö	-framflyttas
Björnholma trumman	-framflyttas
Torsholma	-byggs inte

Bygdevägar

Visingsvägen -byggs med s.k.underhållsmedel (se sid.41)

Broar

Finholma bron -framflyttas

Färjfästen

Snäckö dykdalb -byggs inte

Snäckö vajerfäste -byggs inte

ATGARDSPROGRAM 1988-1992 Konto 28.02.78 (sid.60)

Landsvägar

Jurmo-Ava -byggs inte

Broar

Jurmo -byggs inte

Färjfästen

Torsholma -byggs inte

Jurmo vajer -byggs inte

Pir Lappo -byggs inte

Mot detta beslut har ledamoten Sundback inlämnat skriftlig reservation

INVESTERINGAR I FÄRJOR 1983-1987 (sid.62)

Utskottet anser att färjförbindelserna till Jurmo är tillfredsställande och har därför beslutat föreslå att medel inte skall anslås för byggande av någon särskild färja för Jurmo under den nu aktuella perioden.

Utskottet anser i likhet med landskapsstyrelsen att den färja som enligt trafikplanen skall byggas under åren 1987-1988 för en kostnad av 14 miljoner skall betecknas som "utbytesfärja för Föglölinjen". Beträffande detta beslut har ledamoten Rodmar Söderlund anmält avvikande åsikt då han anser att den skall betecknas "reservfärja". Mot beslutet har ledamoten Sundback inlämnat skriftlig reservation. Rörande tidpunkten för byggandet har utskottet inte ansett det finnas skäl till någon ändring. Beträffande detta beslut har ledamoten Rodmar Söderlund anmält avvikande åsikt då han anser att medel för byggandet skulle upptas för åren 1986-1987.

Med hänvisning till det ovan sagda får utskottet vördsamt föreslå

att Landstinget måtte omfatta förslaget till trafikplan 1983-1992 med de av finansutskottet föreslagna ändringarna.

Mariehamn den 3 juni 1983.

På finansutskottets vägnar:

Rolf Carlson  
ordförande

Elisabeth Nauclér  
sekreterare.

Närvarande i utskottet: ordf. Rolf Carlson, v. ordf. Rodmar Söderlund, ledamöt. Elmer Jansson, Sundback och Torvald Söderlund.

## R e s e r v a t i o n

I nedannämnda avseenden har undertecknad annan åsikt än finansutskottets majoritet.

### Tvärgående trafik

I betänkandet skall ingå ett klart ställningstagande om att den tvärgående trafiken skall bli permanent från årsskiftet 1983-84. Skilda ändhamnar för södra och norra linjen har skapat ett nytt behov av en förbindelse för att sammankoppla de båda linjerna. Under beredningen av trafikplanen har det klart framkommit att det finns en underkapacitet på norra linjen som är störst över Delet. Tvärgående bör därför fungera som en mellanlinje som ger Kumlinge en regelbunden året-om förbindelse med fasta Åland. Den kapacitet som finns på södra linjen bör omfördelas så att delar av den kan användas på mellanlinjen.

### Södra linjen

När det gäller färjtrafiken på den södra linjen har inte motsvarande diskussion som gällt för norra linjen varit aktuell. I utskottet har framkommit synpunkter som ger anledning till en närmare granskning av hur tonnaget på södra linjen utnyttjas.

Socialdemokraterna anser att korttruttstänkande bör anläggas också på södra linjen och att landskapsstyrelsen skall utreda olika alternativ för en eventuell omändring av trafiken. Principiellt bör de resurser som finns på södra linjen fördelas inom den åländska skärgården framom att man uppehåller en trafik mellan den södra skärgården och Åboland.

### Finansiering

Socialdemokraterna anser att de ekonomiska ramar landskapsstyrelsen uppställt för trafikplanen bör respekteras. Väg och färjförbindelser på fasta Åland och i skärgården är så välutvecklade att tidigare-läggande av olika projekt inte kan motiveras ur trafikpolitisk synvinkel.

Dessutom måste man se till att alltför intensiva satsningar leder till överhettningar inom sysselsättning och därmed bidrar landstinget till att rubba förutsättningar för att jämna sysselsättningen vilket går stick i stäv med de principer som gäller för ekonomiska samhällssatsningar.

### Väg Vårdö-Lumparland

Vägnätet på fasta Aland är utbyggt. Utrymme för ett större framtidsprojekt finns därför och socialdemokraterna föreslår att landskapsstyrelsen redan under denna planperiod tar upp till närmare granskning det gamla s.k. ringvägsalternativet över Vårdö och fasta Aland. Vägförbindelsen har fått ny aktualitet när trafiken lagts om mer och mer på Hummelvik. Först när en fast vägförbindelse från Vårdö finns kan Hummelvik sägas vara ett fungerande alternativ till Långnäs. Ringvägen kan dessutom förväntas ha positiva konsekvenser för trafikförbindelserna på fasta Aland.

### Bro Hellö-Isaksö

Utskottets majoritet anger inte på vilket sätt projektet skall finansieras endast att medel för förverkligande av bron skall tas från momentet väginvesteringar på fasta Aland.

Färjförbindelsen Hellö-Isaksö är uppenbarligen undermålig jämförd med motsvarande förhållanden i den åländska skärgården.

Enligt undertecknad kan projektet förverkligas först sedan man närmare granskat de utredningar som pågår om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för brons byggande. Vad gäller finansieringen måste en omprioritering av olika projekt på fasta Aland ske eftersom en överskridning av de av landskapsstyrelsen uppställda ramarna inte kan försvaras.

### Investeringar i vägar och färjfasten i skärgården

Finansutskottets förslag i dessa frågor är resultat av en politisk kohandel och bygger därför inte på rationella samhällsekonomiska och trafikpolitiska överväganden.

Detta framkommer på så sätt att hela tre stora projekt intagits för att påbörjas redan under planperiodens första del d.v.s. Åvabron, väg över Seglinge samt färjfäste på södra Seglinge samt väg Torsholma-Härö.

Av dessa projekt bör Seglinge väg och färjfäste strykas. Den s.k. tvärgående trafiken är tillsvidare outvecklad och trafikunderlaget motiverar inte ännu till nya investeringar så länge Snäckö kan fungera som färjfäste. Samhällsekonomiskt kan man inte heller försvara en flyttning av färjfastet från Snäckö till södra Seglinge.

Åvabron kan betecknas som en samhällsekonomiskt lönsam investering på sikt. Av trafikpolitiska skäl är investeringen inte nödvändig eller akut i dag. Den kan med fördel framskjutas och de arbetsplatser som finns vid Avafärjan, som dessutom förnyas inom några år, blir kvar.



Väg Torsholma-Härö bör påbörjas under planperioden. I första hand är detta en fråga om förbättrade interna kommunikationer inom Brändö. På sikt utgör satsningen dessutom en etapp i byggandet av kortruttslinjen eftersom färjefäste på södra Lappo avsevärt kan förkorta avsnittet fasta Åland-Brändö.

I förslaget till nyanskaffningar av färjor bör beteckningen utbytesfärja på Föglölinjen heta reservfärja. När projektet blir aktuellt 1987-88 bör man ta ställning till var behovet av tonnaget är störst.

Mariehamn den 3 juni 1983.

Barbro Sundback.