

LANDSKAPSSTYRELSENS MEDDELANDE till  
Landstinget angående skärgårdstrafikens  
utbyggnad på längre sikt.

1. Trafikutvecklingen.

De geografiska förhållandena och näringslivets struktur kräver en kraftig och målinriktad satsning på skärgårdskommunikationernas utbyggnad. Landskapet har också under de senare åren gjort betydande satsningar genom utbyggnad av skärgårdens vägnät och genom insättande av bilfärjor som är speciellt konstruerade för de krävande skärgårdsförhållandena. Den första färjlinjen startades år 1957 med m/s Föglö, och år 1962 inledde m/s Vårdö sin trafik. År 1963 insattes reservfärjan under sommaren på linjen Föglö-Kökar, och åren 1963-72 subventionerades m/s Skärgårdsfärjan för trafik på linjen Hummelvik (Långnäs)-Kumlinge-Brändö-Osnäs. År 1965 inköptes den begagnade färjan m/s Ejdern som trafikerade linjen Kökar-Sottunga-Svinö. År 1967 insattes m/s Kökar på linjen Kökar-Sottunga-Långnäs, och år 1969 fick Seglinge färjförbindelse. År 1970 sattes m/s Kumlinge in på ruten Långnäs-Kumlinge-Brändö-Osnäs. Samma år köptes en begagnad färja för Simskälatrafiken. År 1971 insattes m/s Grisslan på Föglö, medan m/s Klara subventionerades för linjen Långnäs-Föglö-Sottunga-Kökar-Åboland. År 1972 hyrdes m/s Tre Måsar och sattes in på norra och södra linjen med kombination till Åboland. Förutom färjlinjerna upprätthålls subventionerad motorbåtstrafik i flera kommuner. Den snabba trafikutvecklingen illustreras t.ex. av trafiken på Föglölinjen:

<u>År</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Fordon</u>
1959	30.000	6.000
1969	72.400	24.537
1973	125.328	46.815

De trafikformer som bör tillfredsställas är å ena sidan den externa gods- och passagerartrafiken och å andra sidan den interna trafiken mellan skärgårdskommunerna.

2. Trafikplaneringen.

Redan tidigare har helhetsbetonade trafikplaner för delar av skärgården utarbetats av trafikavdelningen, Brändö kommun samt utvecklingsdelegationen. I utvecklingsdelegationens betänkande III, som publicerades hösten 1972, ingick ett förslag till en helhetsplan för skärgårdstrafiken. Landstinget har i olika sammanhang efterlyst kostnadsberäkningar och utvärderingar av denna trafikplan och av andra

alternativa lösningar. Landskapsstyrelsen tillsatte den 7 februari 1973 en arbetsgrupp för utredning av skärgårdstrafiken. Till medlemmar i arbetsgruppen utsågs Anders Lindholm (ordf.), Göran Holmberg och Yngve Mörn (sekr.). Den 10 november 1973 presenterade arbetsgruppen en mellanrapport till landskapsstyrelsen, och i februari 1974 framlades en bakgrundsrapport innehållande kostnadsberäkningar, trafikstatistik och övrigt bakgrundsmaterial. I mars 1974 överlämnades slutligen arbetsgruppens alternativa utbyggnadsplaner för skärgårdstrafiken, i vilka ingick tre olika alternativ för utbyggnaden 1975-86. Landskapsstyrelsen sände bakgrundsrapporten och trafikplanen för utlåtande till skärgårdskommunerna, Sunds kommun, Lumparlands kommun, skärgårdsnämnden, planeringsrådet, utvecklingsdelegationen och projektgruppen för skärgårdsturismen. Skärgårdsnämnden har i sitt svar hänvisat till sitt detaljerade utlåtande över utvecklingsdelegationens betänkande III, i vilket nämnden uttömmande behandlade trafikfrågorna. Ett sammandrag av samtliga utlåtanden samt skärgårdsnämndens utlåtande över betänkande III har bifogats detta meddelande.

### 3. Sammanfattning av arbetsgruppens tre alternativ.

Arbetsgruppens alternativ I går i stora drag ut på att den norra linjen skulle trafikeras av korttruttsfärjor på linjerna Hummelvik-Kumlinge-Torsholma södra udde (m/s Kumlinge och m/s Tre Måsar) och Jurmo-Åva-Osnäs (nybygge), och trafiken ledas över Brändö kommun sedan vägnätet där är utbyggt. Hummelvik kunde tas i användning först sedan Vårdö-projektet är klart. Björkö och Lappo sammanbinds med väg och kabelfärja, och bilbärande färjor sätts in på linjerna Kumlinge-Enklinge och Björkö-Lappo-Asterhölma. Den södra trafiken går såsom hittills på linjen Kökar-Sottunga-Långnäs, medan en utbyggnad av vägnätet till Furuholmsudden och ett färjefäste där skulle förbättra trafikförhållandena för Föglös del. Såsom tidigare skulle Åboland trafikeras, men Pargas skulle utgöra ändhamn för trafiken. Prioriteringen av projekten i alternativ I är följande:

#### A. Vägförbindelser

- 1) Vårdö-Töftö
- 2) Brändö-Torsholma södra udde
- 3) Lappo-Björkö
- 4) Degerbylandet-Furuholmsudden
- 5) Jurmo-Fågelholm

## B. Färjförbindelser

- 1) Inlösen av m/s Tre Måsar
- 2) Nybygge Jurmo-Åva-Osnäs
- 3) Nybygge (kabel färja) Töftö-Prästö
- 4) Nybygge för dubblering av Föglötrafiken
- 5) Nybygge Enklinge-Kumlinge
- 6) Nybygge för Sottunga och Kökar samt för tvärgående trafik

Alternativ I sammanfaller i huvuddrag med trafikplanen i betänkande III, men på grund av rederiernas bristande intresse för en anläggning i Sottunga har arbetsgruppen skjutit fram tanken på en centralhamn i Sottunga. Likaså har arbetsgruppen tagit fasta på Kökars och Sottunga kommuners åsikter angående den södra trafikens uppläggning och därför rekommenderat en fortsättning av den hittillsvarande trafikuppläggningsplanen.

Alternativ II skiljer sig från alternativ I genom att Långnäs skulle utgöra centralhamn för skärgården och sålunda också vara ändhamn både för norra och södra ruten. Detta alternativ förutsätter en genomgående bastrafik mellan Långnäs och Osnäs kompletterad med återstickare. För att lätta trycket på färjorna under högsäsong föreslås att en snabbgående farkost för persontrafik sätts in år 1978. Ordningföljden för investeringarna är i det stora hela densamma som i alternativ I, förutom att projektet Björkö-Lappo lagts tidigare och att utbyggnadstakten för projektet Torsholma-Brändö har satts mera realistisk. Vidare beaktas inte anslag för färjfasten på södra Torsholma och i Hummelvik.

Slutmålet för alternativ III är detsamma som för alternativ II, men för att förbättra trafiksituationen under sommarmånaderna och för att erbjuda lokalbefolkningen snabbare transporter föreslås en fördubbling av den snabbgående trafiken i jämförelse med alternativ II genom att en mindre farkost anskaffas år 1979 och en större år 1980.

Arbetsgruppens tre alternativ kompletteras med förslag till långtidsbudgeter. Långtidsbudgeterna ingår som bilagor i arbetsgruppens slutrapport. De årliga slutsummorna i de ordinarie långtidsbudgeterna uppgår till drygt 2 miljoner mk, och totalsummorna för hela perioden 1975-86 överstiger 45 milj. mk i 1973 års penningvärde, varav litet mindre än hälften är föreslagna som extraordinarie projekt.

## 4. Landskapsstyrelsens ställningstagande.

Landskapsstyrelsen har haft samma utgångspunkt för sitt ställningstagande som planeringsrådet anfört i sitt utlåtande, nämligen att företräde bör ges åt trafiklösningar som löser dagens problem utan att onödigt binda morgondagens lösningar. Många trafiklösningar är av den arten att de kräver försökstrafik innan slutligt beslut kan

fattas och innan de berörda kommunerna anser sig kunna ta definitiv ställning. Den fortgående tekniska utvecklingen gör också att nya innovationer som väl kunde tillämpas i skärgårdstrafiken i avgörande grad kan påverka grunderna för trafikuppläggningsen.

Landskapsstyrelsen baserar sitt ställningstagande på en ingående principdiskussion om den framtida trafikens utbyggnad, efter vilken de enskilda projektens angelägenhetsgrad diskuterats. Landskapsstyrelsen har valt att utgå från arbetsgruppens alternativ II då bifogade förslag till långtidsbudget utarbetats.

Landskapsstyrelsen anser att de knappa resurserna framtvingar ett framskjutande av frågan om en centralhamn i Sottunga, liksom också frågan om en inlösen av Långnäs. I stället anser landskapsstyrelsens majoritet att man i försökssyfte borde ordna kombinationstrafik ut till skärgården från de färjturer som redan nu angör Långnäs och har bl.a. för detta ändamål föreslagit inköp av en snabbgående farkost år 1977. Under de närmaste åren skulle man då erhålla erfarenheter av en dylik turisttrafik, och man kan sedan ånyo ta upp frågan om en centralhamn i Sottunga eller eventuellt arrende eller inlösen av Långnäs hamn. Landskapsstyrelsen har dock inte observerat medel för detta ändamål i bifogade långtidsbudget.

Frågan om Hummelviks framtida funktion kan avgöras sedan vägen över Brändö och Vårdö-projektet färdigbyggt och provtrafik enligt arbetsgruppens alternativ I genomförts. Medel för färjfasten för Hummelvik och Torsholma södra udde har därför inte observerats.

Landskapsstyrelsens majoritet anser att Kökar-Sottunga-trafiken fortsättningsvis bör gå över Långnäs och inte över Föglö. Också frågan om ett färjfäste på norra Föglö beror på var centralhamnen för skärgården slutligen blir, varför medel inte observerats för ändamålet.

Den genomgående trafiken från Långnäs på norra ruten passerar tätt förbi Vårdö-Bergö. Efter det att Vårdöfärjan ersatts med en kabelfärja är det en nödvändighet att några dagar i veckan anlöpa Bergö med de förbipasserande färjorna. För att snabbt få förbättrad trafik på Bergö har landskapsstyrelsen i bifogade långtidsbudget år 1976 upptagit 250.000 mk för färjfäste på Bergö som möjliggör anlop av de större färjorna.

Den projekterade skärgårdsfärjan är planerad att insättas i trafik på ruten Långnäs-Osnäs för att frigöra m/s Tre Måsar för södra ruten, åtminstone till dess försökstrafik inletts på rutterna Långnäs-Torsholm och Jurmo-Åva-Osnäs. Färjans storlek är en något förstorad typ av m/s

Grisslan försedd med vissa passagerarutrymmen över bildäck.

Det gällande bareboat-charter kontraktet för m/s Tre Måsar belastar landskapet med c. 700.000 mk/år i kapitalkostnader utöver normala drifts- och reparationskostnader. Kontraktet ger landskapet rätt att senast inom tre år efter kontraktets tecknande eller före augusti 1975 inlösa m/s Tre Måsar. Landskapsstyrelsen har konstaterat att en förnyelse av kontraktet för m/s Tre Måsar skulle vara oekonomisk, varför landskapsstyrelsen anser att i en tilläggsbudget innevarande höst borde upptas halva beloppet för inlösen av m/s Tre Måsar och det resterande beloppet i ordinarie budgeten för år 1975.

På grund av den säsongbetonade stora belastningen på färjorna och behovet av snabba transporter för lokalbefolkningen och för turister har landskapsstyrelsen i långtidsplanen upptagit medel för en mindre snabbgående farkost år 1977 och en större snabbgående farkost efter år 1980. Dyliga farkoster kan mot skäliga avgifter göras självbärande vad gäller driftskostnaderna.

Prioriteringen i landskapsstyrelsens ställningstagande är följande:

A. Vägförbindelser

- 1) Vårdö-Töftö
- 2) Lappo-Björkö
- 3) Brändö-Torsholma
- 4) Degerbylandet-Furuholmsudden
- 5) Jurmo-Åva

b. Färjförbindelser

- 1) Inlösen av m/s Tre Måsar
- 2) Ersättning Seglingefärjan
- 3) Skärgårdsfärja
- 4) Snabbgående farkost I
- 5) Ersättning Viggen
- 6) Snabbgående farkost II
- 7) Ersättning Tre Måsar

I övrigt hänvisar landskapsstyrelsen till bifogade förslag till långtidsbudget för skärgårdstrafikens utbyggnad.

5. Finansieringen.

I samband med diskussionerna i landskapsstyrelse och landsting om finansieringen av Vårdöprojektet har frågan om vilka anslag som skall betraktas som extraordinarie och vilka som skall vara ordinarie ingående dryftats. Härvid intog landstinget den ståndpunkten att Vårdöprojektet skall finansieras ordinarie vägen. Landskapsstyrelsen har nu i detta avseende speciellt diskuterat frågan om finansieringen av den nya skärgårdsfärjan och ersättare för m/s Tre Måsar, men landskapsstyrelsens majoritet anser att också dessa projekt bör upptas i ordinarie budgeten. Den stora satsningen på skärgården får enligt landskapsstyrelsens åsikt inte innebära en avmattning av utbyggnadstakten för de fastäländska vägprojekten.

Landskapsstyrelsen anser att utbyggnaden av skärgårdstrafiken med hänvisning till våra särförhållanden borde kunna ske i den takt som anföres i bilagda långtidsbudget, där kostnaderna beräknas enligt nuvarande prisnivå.

Mariehamn, den 23 augusti 1974.

L a n t r å d

Alarik Häggblom

Överingenjör

Anders Lindholm.

Projekt	Kostnad	1975	1976	1977	1978	1979	1980-	Anm.
<u>Vägar och hamnar</u>								
Vårdövågen (bankar och ramper)	2,0	<u>0,5</u>	1,0	<u>0,5</u>				
- " - (bro-konstr.)	6,5	<u>3,0</u>	3,0	<u>0,5</u>				
Dykdalb Enklinge	0,13	<u>0,13</u>						
Färjfäste Björkö	0,13	<u>0,13</u>						
Färjfäste Husö	0,25	<u>0,25</u>						
Färjfäste Asterholma	0,7					<u>0,7</u>		
Färjfäste Bergö	0,25		<u>0,25</u>					
Dykdalb Sottunga	0,13		<u>0,13</u>					
Kabelfärja Prästösund (21 bilar)	1,6				<u>0,8</u>	<u>0,8</u>		
Väg Lappo-Björkö inkl. kabelfärja	1,2			<u>0,6</u>	<u>0,6</u>			
Väg Torsholma-Brändöby	4,5				<u>0,5</u>	1,0	3,0	End. öppn. för farled
Väg Furuholmsudden	5,0						<u>5,0</u>	
Väg Jurmo-Åva inkl. kabelfärja	2,5						<u>2,5</u>	
Kumlunge flygfält	0,4						<u>0,4</u>	
Div. invest. (väguttr. beläggn. m.m.)	2,0	<u>0,4</u>	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4/år	
	<u>27,29</u>	<u>4,41</u>	<u>4,78</u>	<u>2,0</u>	<u>2,3</u>	<u>2,9</u>	<u>10,9+0,4/år</u>	
<u>Fartygs anskaffningar</u>								
M.s. Tre Måsar	2,0	<u>1,0</u>						ca 1,0 budg. 1974
Snabbg. farkost I	1,2			<u>1,2</u>				
Ersättn. Seglingefärjan (kabelfärja)	0,6			<u>0,6</u>				
Skärgårdsfärja (priset efter best-72 lev-77)	9,5		<u>1,5</u>	<u>3,0</u>	<u>5,0</u>			
Ersättn. Viggen	2,0						<u>2,0</u>	
Snabbg. farkost II	4,2						<u>4,2</u>	
Ersättn. Tre Måsar	9,5						<u>9,5</u>	
	<u>29,0</u>	<u>1,0</u>	<u>1,5</u>	<u>4,8</u>	<u>5,0</u>		<u>15,7</u>	
Kostnader totalt	<u>56,29</u>	<u>5,41</u>	<u>6,28</u>	<u>6,8</u>	<u>7,3</u>	<u>2,9</u>	<u>26,60 +0,4/år</u>	

Samtliga kostnader uttryckta i milj. mkr.

Bilaga 1. Sammanfattning av utlåtandena över alternativa utbyggnadsplaner för skärgårdstrafiken.

INSTANS	OMFATTAR I HUVUDSAK ALTERNATIV NR	UTBYGGNAD, PRIORITERING	MOTIVERINGAR	YTTERLIGARE FÖRSLAG
Planeringsrådet	<p>Norra ruttén alt. II, södra ruttén enligt Betänkande III.</p>	<p>För näringslivet i Brändö och Kumlinge bör förbindelserna österut omedelbart förbättras. Furuholmsprojektet bör genomföras relativt snabbt för att förkorta färjpasset Föglö-Svinö. Den kompletterande turisttrafiken med snabba och lätta farkoster borde snarast möjligt prövas.</p>	<p>Förslag till målsättning: Skärgårdens trafikförhållanden bör utvecklas på sådant sätt att målsättningen "en levande skärgård" ter sig realistisk och möjlig. Då landskapets resurser är begränsade måste insatserna inriktas på åtgärder som ger största sammanslagna nytan för skärgårdsområdet som helhet betraktat.</p> <p>- Trafiklösningar som löser dagens problem utan att onödigt binda morgondagens lösningar bör ges företräde.</p> <p>Befolkningsutvecklingen kräver att kommunerna sammanbinds till större och livskraftigare områden om skärgården överhuvudtaget ska bestå. Möjligheter till daglig pendling behövs för att garantera utkomst för specialutbildade yrkesmän. Möjligheter till effektivisering av hälsovård, semin, veterinärväsende, polisövervakning, specialundervisning i grundskolan, avbytarverksamhet i gårdsbruket. Ger förutsättning för högstadiundervisning och annat utvidgat kommunalt samarbete inom skärgården.</p> <p>Trafiksatsningarna bör ske jämsides med målinriktade näringspolitiska åtgärder speciellt inom specialodling och fiske. För att undvika en splittring av resurserna bör man i fortsättningen satsa på centralorter inom kommunerna, varifrån större färjlinjer och busstrafik går till och från Mariehamn och dit kombinationstrafik med mindre båtar och bilar ordnas.</p>	
Utvecklingsdelegationen	<p>För södra ruttén alt. 1. För norra linjen bör Hummelvik nogga övervägas, då den är geografiskt lämpligare än Långnäs. Berörda kommuner bör avgöra frågan om kort- eller långgruttsfärjor.</p>	<p>Vägbyggen Toisbolma-Brändö och Lappo-Björkö samt en färja för trafiken från Kumlinge och Brändö österut behövs. Björköprojektet är angelägnast av dessa. Behovet av tvärtrafik ökar i framtiden.</p>		<p>En korg för transport av småpaket utan jesiagare behövs i färjorna. I marknadsföringen av skärgården som turistområde bör framhållas att avstånden på öarna är så korta att biljetter behövs, och let bör stuguthyra ut cyklar. Färjorna bör inte ligga stilla i Rindhammen under trafikstopp. Oljelager på Brändö och smeköp av kött avlastar färjorna.</p>



INSTANS

OMFATTAR I HUVUD-  
SAK ALTERNATIV NR

UTBYGGNAD, PRIORITERING

M O T I V E R I N G A R

YTTERLIGARE

Sottunga kommun

Alt. II för södra  
linjen

Kökar kommun

Alt. II för södra  
trafiken

Kumlinge kommun

Norra ruten alt.  
II. Sedan vägen  
Torsholma-Åva är  
klar kan ev. prov-  
trafik enl. alt. I  
prövas.

En skärgårdsfärja för norra ruten ger större  
möjligheter till östgående trafik och minskar  
trycket på m/s Kökar. Tillfälligt borde dock  
kompletteringstonnage anskaffas.

Då vägen till Torsholma är klar bör vägbygget  
Torsholma-Lappo påbörjas.

Föglö ger korta och täta förbindelser mellan  
Föglö, Kökar, Sottunga, Kumlinge samt vidare  
till Brändö, och medger kombinationstrafik  
till Åboland. Kökar och Sottunga får dubbelt  
flera turer till fasta Åland. Färjäste på  
norra Föglö ger inte denna effekt. En samman-  
bindning gör att maskiner och tjänster kan ut-  
nyttjas rationellt och effektivt över stora  
områden. Hälsovård, polis, speciallärare i grund-  
skolan, semin, avbytarverksamhet, veterinär-  
vård, olika slags vikariat kan utnyttjas effekti-  
vare. Yrkesarbetare får större möjligheter att  
utöva sin näring och ett rationellt tillvara-  
tagande av fisk och grönsaker går att arrangera.

Såvida Sottunga ej kan bli centralhamn, bör Lång-  
näs bli det. En nord-sydlig förbindelse mellan  
skärgårdskommunerna med anslutning på norra Föglö  
är nödvändig speciellt om Vårdö utgör ändhamn  
för norra linjen.

Hänvisar till motiveringarna i utlåtandet över Be-  
tänkande III. En utbyggnad över Föglö skapar pro-  
blem, ja nästan kaos, och speciellt nyttotrafiken  
skulle bli lidande.

INSTANS	OMFATTAR I BEVUD- SAR ALTERNATIV NR	UTBYGGNAD, PRIORITET ERING	M O T I V E R I N G A R	YTTERLIGARE FÖRSLAG
Skärgårds- nämnden (hös- ten 1972 över Be- änkande III)	Norra ruttten alt. I, deck med försöksstrafik kortrutt/långrutt. För södra ruttten konstateras, att trafik över Föglö ej medför bara fördelar utan också nackdelar varför frågan skyndsamt bör utredas.	Brändö-Baggholma, Lappo-Björkö mest brådskande. När dessa förveckligats, förverkligas Baggholma-Torsholma.  Slutmalet för Vårdö bör vara fast väg över Ängö sund. Vårdö-Bergö bör inkluderas i trafiken. Kumlinge Flygfält är brådskande.  Om rederierna garanterar varaktig trafik är hamn på Sottunga effektivt.	Oberoende av vilket alternativ som väljs är väg Brändö-Torsholma samt färja för Jurmo-Åva-Osnäs-trafiken viktiga.  Vägbygge Vårdö-Töftö och vajerfärja över Prästö sund kan godtas som tillfällig lösning.	Samordningen av de och övriga farskva transporter viktig. Nyttotrafiken bör kostnadsfri för all Kommunalvägar bör överföras till byg vägar och bygdeväg till landsvägar.
Projektgruppen för skärgårds- trafiken	Alt. II för södra linjen inkl. färj- fäste på norra Föglö, alt. I för norra linjen.	Tunga trafiken bör ges full prioritet, men som komplement behövs snabb persontrafik och flygfält på Kumlinge. En centralhamn på Sottunga med en utbyggd tvärtrafik är till fördel för turismens utveckling.	Bilburen turism är en förutsättning för att skärgården skall kunna konkurrera med fasta Åland som turistområde. En ev. centralhamn i Sottunga får ej inkräkta på utbyggnaden av skärgårdens trafik i övrigt. Turisttrafiken borde erhålla medel från andra källor än de som i dag finns tillgängliga.	
Brändö kommun	Norra ruttten alt. I, frågan om kortrutt/långrutt besluts efter provtrafik.	Da vägen till Torsholma är byggd, bör norra ruttten gå över Vårdö. Vägbygget Björkö-Lappo bör påskyndas, och lokal färja Asterholma-Lappo-Björkö snarast anskaffas. Färjlägen bör byggas i Asterholma och Björkö. Vägbygget Brändö-Torsholma bör påbörjas 1975.	Den tunga trafiken bör utbyggas först.	Kommunen protesterar mot genomgående transporter Osnäs-Långnäs.
Vårdö kommun	Alt. I för norra linjen.	Bergö saknas, bör beaktas.	Kommunen anser ej att kabelfärjan Prästö-Töftö blir flaskhals.	
Långnäs kommun	Alt. I för norra linjen.		Samarbetet på norra Åland med berörda skärgårdskommuner är beroende av trafik via Prästö.	
Långnäs kommun	Alt. II			
Långnäs kommun	Alt. II		Långnäs bör vara utgångspunkt både för Kåkar-Sottunga-trafiken och för norra linjen. De berörda skärgårdskommunernas önskemål bör väga tyngst vid den slutliga utformningen av skärgårdstrafiken.	
Långnäs kommun	Alt. I för södra trafiken.	Vägen till Furuholmsudden bör byggas före 1980-talet. Ny vägenslutning på östra Föglö, färjefäste och ny färjedock uppgår till 900.000 mk. En färja skulle avdelas för Kåkartrafiken,	Utvecklingen kräver täta och snabba förbindelser. Dagliga busskjutser för eleverna är då möjliga och trafiken löper bättre under svåra isförhållanden.	