

## Kimitoöns kommun motsätter sig försök med avgiftsbelagd förbindelsefartygstrafik

Kommunstyrelsen 14.12.2016.

### Bakgrund

Kommunikationsministeriet förbereder tillsammans med Trafikverket, Trafi och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland ett försök i Skärgårdshavet och Finska viken för att utveckla transporttjänsterna i skärgården. Försöket är ett led i regeringens spetsprojekt, inom vilket man vill bygga en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Ministeriet anger att syftet med försöket är att ta fram sådana transporttjänster i skärgården som säkerställer att den bofasta befolkningen, företag, deltidboende och turister har tillgång till de resor och transporter som de behöver.

Ministeriet har nu bett om utlåtanden gällande två utkast till förordningar, som stipulerar om avgifter för förbindelsefartygen. Enligt förordningarna skulle alla passagerare betala en skälig avgift för sina resor. Avgifterna skulle träda i kraft den 1.4.2017 och försöket skulle fortgå till slutet av år 2018. Enligt ministeriet är avgifterna en nödvändighet för att det ska vara möjligt att driva trafik på marknadsmässiga villkor och för att nya typer av företagsamhet ska kunna utvecklas i skärgårdsområdena.

Ministeriet meddelar att skärgårdens förbindelsefartygstrafik kostar 17,5 miljoner euro årligen. Avgifterna väntas enligt ministeriet minska statens kostnader med 4 miljoner euro. Ungefär 500 fasta skärgårdsboende använder sig av trafiken som i dags dato är gratis för alla.

Lagen om främjande av skärgårdens utveckling 2 § definierar att stat och kommun med sina åtgärder bör sträva efter att bevara den fasta bosättningen i skärgården genom att för befolkningen skapa tillräckliga möjligheter till utkomst, samfärdsel och basservice. I 4 § stipuleras att för främjande av skärgårdens näringsliv bör vid inriktning av stödåtgärder, som vidtages i enlighet med annan lagstiftning, skärgårdens särförhållanden anses såsom en omständighet som ökar behovet av stöd. I 5 § stipuleras att staten bör försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förfogande har en med hänsyn till boendeförhållandena, utkomstbetingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig.

För Kimitoöns kommuns del berör kommunikationsministeriets försök förbindelsetrafiken Hitis öst och Hitis väst och hamnarna Bergö, Biskopsö, Bolax, Bötesö, Djupö, Grönvik, Helsingholm, Holma, Stora Ängesö, Tunnamn, Vänoxa och Vänö. Längs rutten finns i dags dato 79 fast boende personer varav 13 är i skolåldern. 26 företag verkar längs rutten. Dessutom finns längs rutten 10 personer som i detta nu inte har tillgång till förbindelsefartygen på sina öar.

### Utlåtande

Kimitoöns kommun motsätter sig innehållet i stadsrådets förordning. Förbindelsefartygen är en grundförutsättning för att bo och leva i skärgården, en livsnerv som inte får klippas av.

För invånaren är förbindelsefartygen vägen över vattnet till arbetet, skolan, sjukvård och butiken. Den är inte en del av kollektivtrafiken. Att avgiftsbelägga denna väg skapar en ojämlikhet mellan



Kimitoöns kommun/Kemiönsaaren kunta  
[www.kimitoon.fi/www.kemionsaari.fi](http://www.kimitoon.fi/www.kemionsaari.fi)  
tel./puh. (02) 426 00



skärgården och övriga Finland, då man ingen annanstans i Finland har infört vägavgifter som skulle begränsa möjligheten att nå grundläggande basservice och arbetsplatser eller begränsa möjligheten att sköta frakttjänster. Ett förverkligande av avgifterna för den fast bosatta skärgårdsbon och för näringslivet i skärgården skulle stå i skarp kontrast till lagen om främjande av skärgårdens utveckling 2 §, 4 § och 5 §, och skulle betyda betydande kostnader i tillägg till redan existerande kostnader för bil och allmänna kommunikationsmedel. Avgifterna skulle begränsa förutsättningarna att bo i skärgården, och redan under provperioden leda till minskat antal bofasta människor.

Det är orimligt att påstå att försöket skulle stimulera möjligheten till näringar i skärgården, då staten enligt enkla uträkningar redan under försöksperioden skulle eliminera verksamhetsförutsättningarna för en stor del av de för området viktiga företag som finns längs förbindelsefartygsrutterna. De föreslagna avgifterna gör att vi går från det system i Norden som bäst stöder skärgårdens utveckling i transportfrågor, till ett system som har de högsta avgifterna, eliminerar förutsättningarna för utveckling och skapar risksituationer likt på 50- och 60-talet genom övergången till privat person- och varutrafik. Medan persontrafik utan fordon i Stockholms skärgårdstrafik betyder en maximal årssumma på 50€ och biltransport på Åland betyder en maximal årsavgift på 158€, är motsvarande avgifter i ministeriets förslag 3 200€ för persontrafik (trafik under 10 sjömil) och 12 800€ för fordon. Exempel på tilläggskostnader som en fyra persons familj i Kimitoöns kommun räknat ut att de skulle debiteras är dryga 16 000€ och för en lantbrukare dryga 60 000€.

Det skärgårdstillägg som kommunerna får genom statsandelarna täcker redan nu inte kostnaderna för upprätthållandet av service och infrastruktur i skärgården och hänvisandet till kommunerna med dessa pengar kan stöda de bofastas resor är absurt.

Idén att bastrafiken till de bofasta i skärgården kunde skötas på marknadsmässiga villkor visar på en dålig förståelse av skärgårdsförhållandena. Dessa rutten behöver fungera året om i ofta svåra förhållanden med få resenärer, och kan under dessa omständigheter göras lönsamma under högst en mycket liten del av året.

Skärgårdens förbindelsetrafik behöver utvecklas tillsammans med de bofasta skärgårdsborna, producenter av färdtjänster och övrigt näringsliv, men det föreslagna försöket skulle inte tjäna någon av de berörda grupperna och skulle för många eliminera möjligheten att leva i skärgården, för andra innebära mycket negativa konsekvenser för bibehållandet och utvecklandet av livsförutsättningarna i skärgården. Kimitoöns kommun yrkar om en arbetsgrupp bestående av tjänstemän, politiker, skärgårdsbor och skärgårdsföretagare från olika delar av vår skärgård, som får i uppgift att grunna på hur man kunde rationalisera förbindelsebåtstrafiken och anbudsförfarande utgående från lokal sakkunskap.



Kimitoöns kommun/Kemiönsaaren kunta  
[www.kimitoon.fi/www.kemionsaari.fi](http://www.kimitoon.fi/www.kemionsaari.fi)  
tel./puh. (02) 426 00

  
Anneli Pahta  
kommundirektör



## Kemiönsaaren kunta vastustaa kokeilua yhteysalusliikenteen muuttamisesta maksulliseksi

Kunnanhallitus 14.12.2016.

### Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee yhdessä Liikenneviraston, Trafin ja Varsinais-Suomen Ely-keskuksen kanssa saariston liikennepalveluja kehittävää kokeilua Saaristomerellä ja Suomenlahdella. Kokeilu on osa hallituksen kärkihanketta, jossa rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Ministeriö on ilmoittanut, että kokeilun tavoitteena on kehittää saariston liikennepalveluihin ratkaisua, jolla voidaan turvata saariston vakituisten asukkaiden, yritysten, osa-aikaisten asukkaiden ja matkailijoiden liikkuminen ja kuljetukset.

Ministeriö on nyt pyytänyt lausuntoja kahdesta asetusluonnoksesta, joissa määrätään yhteysalusten maksuista. Asetusten mukaan kaikilta matkustajilta perittäisiin matkoista kohtuullinen maksu. Maksut tulisivat voimaan 1.4.2017, ja kokeilu jatkuisi vuoden 2018 loppuun saakka. Ministeriön mukaan maksut ovat välttämätön edellytys markkinaehtoisen liikenteen ja uudenlaisen yrittäjyyden kehittymiselle saaristoalueella.

Ministeriö ilmoittaa saariston yhteysalusliikenteen vuosittaisiksi kustannuksiksi 17,5 miljoonaa euroa. Maksujen myötä valtion kustannusten arvioidaan alenevan noin 4 miljoonaa euroa. Tällä hetkellä kaikille maksutonta yhteysalusliikennettä käyttää noin 500 saariston vakinaista asukasta.

Saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain 2 §:n mukaan valtion ja kuntien toimin on pyrittävä turvaamaan saariston kiinteä asutus luomalla väestölle riittävät mahdollisuudet toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin. Lain 4 §:n mukaan saariston elinkeinotoiminnan edistämiseksi on muun lainsäädännön mukaisia tukitoimia suunnattaessa katsottava saariston erityisolosuhteet tuen tarvetta lisääväksi tekijäksi. Lain 5 §:ssä määrätään, että valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.

Kemiönsaaren kunnan osalta liikenne- ja viestintäministeriön kokeilu koskee Hiittisten itäistä ja läntistä yhteysalusliikennettä ja Bergön, Biskopsön, Bolaxin, Bötesön, Djupön, Grönvikin, Helsingholmin, Holman, Stora Ängesön, Tunnammin, Vänoxan ja Vänön satamia. Reitin varrella asuu tällä hetkellä 79 vakinaista asukasta, joista 13 on kouluikäisiä. Reitin varrella toimii 26 yritystä. Lisäksi reitin varrella asuu 10 henkilöä, joilla ei ole tällä hetkellä käytettävissään yhteysalusliikennettä saarelleen.

### Lausunto

Kemiönsaaren kunta vastustaa valtioneuvoston asetuksen sisältöä. Yhteysalukset ovat perusedellytys saaristossa asumiselle ja elämiselle - elinehto, jota ei saa hävittää.

Asukkaille yhteysalukset muodostavat vedenpäällisen tien töihin, kouluun, sairaanhoitoon ja kauppaan. Se ei ole osa joukkoliikennettä. Tämän tien muuttaminen maksulliseksi luo eriarvoisuutta saariston ja muun Suomen välille, sillä missään muualla Suomessa ei ole käytössä tiemaksuja, jotka rajoittaisivat



Kimitoöns kommun/Kemiönsaaren kunta  
[www.kimitoon.fi/www.kemionsaari.fi](http://www.kimitoon.fi/www.kemionsaari.fi)  
tel./puh. (02) 426 00



perustason palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta tai rahtipalvelujen hoitamista. Maksujen asettaminen saariston vakituksille asukkaille ja saariston elinkeinoelämälle olisi jyrkästi ristiriidassa saariston kehityksen edistämisestä annetun lain 2, 4 ja 5 §:ien kanssa ja toisi merkittäviä lisäkustannuksia jo olemassa olevien auto- ja julkisten kulkuvälinekustannusten lisäksi. Maksut rajoittaisivat saaristossa asumisen edellytyksiä ja johtaisivat jo kokeilu aikana vakinaisten asukkaiden määrän vähenemiseen.

On kohtuutonta väittää, että kokeilu lisäisi elinkeinojen harjoittamismahdollisuuksia saaristossa, kun yksinkertaiset laskutoimituksetkin osoittavat, että valtio eliminoisi jo kokeilujakson aikana suuren osan yhteysalusreittien varrella sijaitsevien tärkeiden yritysten toimintaedellytyksistä. Ehdotettujen maksujen myötä olisimme siirtymässä järjestelmästä, joka pohjoismaisella tasolla tukee parhaiten saariston kehitystä kuljetuskysymyksissä, sellaiseen järjestelmään, jonka maksut ovat korkeimmat, joka estää kehittymisen edellytykset ja josta aiheutuu vaaratilanteita 50- ja 60-lukujen tapaan yksityiseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen siirtymisen myötä. Tukholman saaristoliikenteen henkilöliikenteen (ilman ajoneuvoa) enimmäisvuosimaksu on 50 euroa, ja Ahvenanmaan autoliikenteen enimmäisvuosimaksu 158 euroa, kun vastaavat maksut ministeriön ehdotuksessa ovat 3 200 euroa henkilöliikenteeltä (alle 10 meripeninkulman matkat) ja 12 800 euroa ajoneuvoliikenteeltä. Esimerkiksi Kemiönsaaren kunnassa asuvan nelihenkisen perheen laskemat lisäkustannukset ovat yli 16 000 euroa ja maanviljelijän yli 60 000 euroa.

Kuntien valtionosuuksien kautta saama saaristolisa ei nykyiselläänkään kata saariston palvelujen ja infrastruktuurin ylläpidosta aiheutuvia kustannuksia, ja viittaus siihen, että kunnat voivat näillä rahoilla tukea vakinaisten asukkaiden matkoja, on absurdi.

Ajatus siitä, että saariston vakinaisten asukkaiden perusliikenne hoidettaisiin markkinaehtoisesti, osoittaa huonoa saaristo-olojen ymmärtämystä. Näiden reittien on oltava toiminnassa ympäri vuoden, usein haastavissa olosuhteissa ja pienin matkustajamäärin. Näistä seikoista johtuen niiden kannattavaksi saaminen on mahdollista korkeintaan hyvin pienen osan vuotta.

Saariston yhteysalusliikennettä täytyy kehittää yhdessä saariston vakinaisten asukkaiden, kuljetuspalvelujen tuottajien ja muun elinkeinoelämän kanssa. Ehdotettu kokeilu ei kuitenkaan palvelisi mitään kyseisistä ryhmistä, vaan se tekisi monelle saaristossa asumisen mahdottomaksi, ja lisäksi sillä olisi erittäin negatiiviset vaikutukset saariston elinkeinojen edellytysten säilyttämisen ja kehittämisen kannalta. Kemiönsaaren kunta vaatii virkamiehistä, poliitikoista, saariston asukkaita ja saariston eri osissa toimivista yrittäjistä koostuvaa työryhmää, jonka tehtävänä olisi pohtia, miten yhteysalusliikennettä ja tarjousmenettelyä voitaisiin järkeistää paikallisen asiantuntemuksen pohjalta.



Kimitoöns kommun/Kemiönsaaren kunta  
www.kimitoon.fi/www.kemionsaari.fi  
tel./puh. (02) 426 00

*Anneli Pahta*  
kunnanjohtaja

