

Houtskär den 7 december 2016

Kommunikationsministeriet
Inskickat som e-post till kirjaamo@lvm.fi samt
tomi.lindholm@lvm.fi.

Johan Åminne, DI
Bockholm, 21760 Houtskär
040-5332609, aminne@aminne.fi

Utlåtande gällande förslag till ändring av Postlag, LVM/1024/03/2015

Bästa Kommunikationsministerium

Jag önskar såsom utskärsbo och privatperson komma med ett utlåtande i ovannämnda ärende. Jag är den person, som av såväl **Åbo förvaltningsdomstol** (8.5.2014, 14/0255/3, diarie 00889/13/7599) som av **Högsta förvaltningsdomstolen** (8.4.2016, årsboksnummer: KHO:2016:43, diarie 1939/2/14) fick rätt gällande tolkningen av nu gällande Postlags paragraf 18, undantaget i utdelningsfrekvens i ytterskärgården.

Jag finner det besynnerligt, att Posten och Kommunikationsverket, efter att ha varit förlorande parter i ovannämnda två rättsprocesser, aktivt har jobbat för att ändra lagen istället för att följa den.

Som huvudsakliga grunder för ändringen för de fram **kostnadsskäl** och det faktum, att de inte kunnat komma överens om **samarbete med** ett annat statligt affärsverk, NTM-centralens skärgårdstrafik och dess **förbindelsebåtar**.

Jag önskar föra fram en del av de argument som vann genklang i förvaltningsdomstolarna och genom en kort historisk tillbakablick framföra, att kostnaderna för Posten ingalunda varit eller skulle bli orimliga med normal femdagarsutdelning även i skärgården och att det misslyckade samarbetet med NTM-centralen i huvudsak baserar sig på, att Posten inte har kunnat delta i förbindelsebåtarnas kostnader, efter att dessa blev kostnadsfria för alla parter efter ett beslut i september 2009.

Samarbetet mellan Posten och NTM-centralens skärgårdstrafik

I september 2009 gjordes ett ministeriebeslut, enligt vilket förbindelsebåtarna blev avgiftsfria för alla parter. Fram tills dess att avgifterna den 31.10.2010 slopades, betalade Posten, enligt muntlig uppgift av NTM-centralens Sirpa Vanhala, 40.000 euro/år åt dåvarande Sjöfartsverket för att förbindelsebåtarna skötte Postens koncessionsuppdrag fem dagar i veckan. Summan var avsedd att täcka merkostnaden för utdelningen och insamlingen av brev, vid sidan av förbindelsebåtarnas övriga värv. Uppgiften framgår i NTM-centralens utlåtande, daterat 8.10.2013, bilaga 1.

Förbindelsebåtarna fortsatte dock självmant med femdagarsutdelning ända fram till 1.2.2011, då NTM-centralen åt Posten meddelade att de av kostnadsskäl inte längre önskar sköta Postens uppdrag kostnadsfritt, se bilaga 2.

I samma brev ser vi även en beräkning, enligt vilken körandet av samtliga förbindelsebåtsrutter en gång i veckan skulle föranleda en beräknad kostnad om 700.000 euro/år. Beräknat enligt detta, skulle kostnaden för brevutdelning och insamling, fem dagar i veckan vara 3,5 miljoner euro/år, såvida Posten skulle köpa en skild tur av förbindelsebåten enbart för postutdelning.

Likväl, har den beräknade merkostnaden fram till 2009 beräknats vara endast 40.000 euro/år för **samtliga** förbindelsebåtsrutter.

Det är en avsevärd skillnad på 40.000 euro och på 3,5 miljoner euro. Beroende på hur man önskar framföra siffror, kan man alltså få fram en kostnad som inte ens täcker en halv postiljons årskostnad, inklusive utdelningsbil och lönebikostnader, eller så kan man påvisa en nästan hundrafaldig kostnad för samma uppdrag.

Posten har i flera sammanhang, bland annat i Åbo underrättelser, Hufvudstadsbladet och t.ex. Turun Sanomat fört fram, att kostnaden för ett enskilt brev kunde uppstiga till 200-500 euro. De väljer att framföra den dyraste ytterligheten. Samma argument återfinns i ministeriets motiveringar till utkastet till förändring av Postlagen; *"Jakelukustannukset voivat tällaisilla alueilla nousta yhden yleispalvelulähteyksen osalta noin 200-500 euroon. Esitettyt muutokset mahdollistavat siis huomattavat kustannussäästöt yleispalvelukirjeitä nyt ja tulevaisuudessa toimittaville yrityksille."*

Postens farhågor gäller en situation, där Posten för ett enda brevskull, skulle hamna betala en förbindelsebåtsföretagare för att köra till den yttersta holmen, utan att denna skulle ha något annat ärende till någon holme längs dess rutt.

Posten har även själv försatt sig i en svår situation, då de på gemensamma möten med NTM-centralen aktivt har fört fram sin lagvidriga tolkning om, att hushållen längs förbindelsebåtsrutterna skulle omfattas av undantaget från femdagarsregeln. Om Posten istället tillsammans med NTM-centralen och ministeriet hade sökt en finansieringsmodell, där Postutdelningen fem dagar i veckan inkluderas i anbudsfrågningarna för förbindelsebåtstrafiken, så hade de inte efter HFD's utslag i ärendet hamnat förhandla med förbindelsebåtsentreprenörerna med ryggen ställd mot väggen.

NTM-centralen har nu gällande avtal med förbindelsebåtsredarna, där redarna förpliktats till enbart Postens egna lagvidriga snäva tolkning av postutdelningsfrekvensen. Det är klart, att dessa då kan begära orimliga summor av Posten då Posten nu varit tvungen att köpa in Postutdelning även för de andra dagarna.

Trots att Posten nu hamnat i en situation, där de åt förbindelsebåtsentreprenörerna betalar postutdelningsmerkostnaden direkt, ser vi i Åbo Underrättelsers uppföljning, 18.11.2016, bilaga 3, att Postens farhågor och skräckhistorier om orimliga kostnader inte har besannats.

I bilaga 3 säger de förbindelsebåtsskeppare som Åbo Underrättelser har ringt upp, att *"de nya postdirektiven inte har föranlett några extra besvär. Oftast delas posten ut i samband med varuleveranser eller persontransporter och det är mycket sällan som fartygen har varit tvungna att enbart köra ut post. Den senaste månaden har till exempel m/s Satava på Iniörutten gjort endast en handfull avstickare för att dela ut post. Inte heller m/s Nordep på Nagu södra rutt har haft alltför mycket jobb med posten, säger skepparen Kari Mononen. Det har varit lugnt. Det nya systemet har inte inneburit några problem för oss och det har inte heller påverkat tidtabellerna."*

Läget har alltså inte nämnvärt ändrat sedan 2009. Det är ett undantagsvis förekommande fenomen, att förbindelsebåten inte skulle ha annat ärende till de holmar där även postförsändelser skall delas ut och samlas in. En relativt stor del av ruttens holmar är sådana, att de inte har befolkning året om. Aktiva fritidsbor vänder sällan posten till holmen, vilket betyder att post och tidningar i praktiken endast delas ut och samlas in på de holmar, vilka även annars befolkas av året-

om-boende hushåll. Dessa beställer mat, varor och reser själva till den grad, att problemet med tilläggskostnader knappt existerar. Båten har oftast ärende varje dag till dessa holmar.

De fåtal gånger en liten avstickare behöver göras, är det på många rutter fråga om, att stanna vid bryggan istället för att köra förbi den. Vi bor själva vid Houtskärs förbindelsebåtsrutt, till vilken hör 13 bryggor att angöra. Ifall förbindelsebåten kör kortaste sträcka från ändhamn till ändhamn utgör ruten 15,04 sjömil. Ifall samtliga bryggor anlöps utgör ruten 23,11 sjömil. Då båten under varje tur alltid har något ärende till en del mellanholmar, kör den oberoende alltid över 20 sjömil i medeltal. Merkostnaden för enskilda avstickare till någon holme utgörs därmed av bränslekostnaden för någon enstaka sjömil. Då m/s Karolina enligt uppgift från rederiet förbrukar endast cirka 1 liter brännolja per sjömil är kostnaden lägre än portot på ett kuvert,

Sammanfattat kan man säga, att Postens farhågor om skyhöga merkostnader för femdagarsutdelning och -insamling längs med förbindelsebåtsrutterna saknar verklighetsanknytning. De baserar sig i första hand på okunniga postchefers farhågor, som inte har någon verklighetsförankring till livet i skärgården längs förbindelsebåtsrutterna.

Då Posten dessutom uppger, att endast 4 % av postförsändelserna som delas ut, utgörs av försändelser som hör till de samhällsomfattande tjänsterna, kan man enkelt räkna ut, att för varje "skyhögt dyr samhällsomfattande försändelse", kan de på samma gång dela ut 24 andra försändelser, som de av avsändaren har kunnat uppbära full portoavgift eller tidningsutdelningsavgift.

Postlagen utgår från dess första paragraf: "*Lagens syfte är att säkerställa att posttjänster och i synnerhet samhällsomfattande tjänster finns att tillgå på rättvisa villkor i hela landet.*"

De kostnadsargument som Posten via Kommunikationsministeriet fört fram för att ändra Postlagens § 18 är dåligt underbyggda farhågor som saknar relevans. Utspätt på postens miljardomsättning saknar merkostnaden för femdagarspostutdelningen och -insamling i skärgården betydelse. Merkostnaden utgörs av hundradelar av promill av omsättningen och skärgårdsutdelningen har ingen betydelse för portots storlek. Postens eventuella ekonomiska vånda beror nog på andra orsaker.

Jag uppmanar Posten, att tillsammans med NTM-centralens skärgårdstrafik samt Kommunikationsministeriet sätta sig ner vid förhandlingsbordet, för att se, på vilket sätt Posten, såsom förut, kunde bidra med merkostnaden för postutdelningen, på rättvisa villkor även i den del av landet som utgörs av utskärsborna vid förbindelsebåtar. Ministeriet förslag om avgiftsbelagd förbindelsetrafik öppnar igen en möjlighet för detta.

Utdrag ur Högsta förvaltningsdomstolens beslut årsboksnummer: KHO:2016:43, diarie 1939/2/14:

"Posten har inte anfört att det borde vara möjligt för Posten att ordna utdelningen i skärgården utan kostnader."

Vi ser, att Posten är beredd att delta i merkostnaden för förbindelsebåtstrafiken, såvida förbindelsebåtar och Posten Abp förmår samarbeta. Detta är en sak som Kommunikationsministeriet kan ordna, utan att Postlagen för den skull behöver revideras visavi § 18.

Posten skriver vidare: "*Förbindelsebåtarna och deras besättningar har skött postutdelningen i skärgården i flera årtionden. Med hänsyn till detta är det betydelsefullt hur myndigheten som*

ansvarar för förbindelsebåtarna, NTM-centralen i Egentliga Finland (nedan NTM-centralen), har ordnat trafiken på rutten."

Jag uppmanar ånyo Posten Abp, NTM-centralen och ministeriet att sätta sig vid förhandlingsbordet. Lagen behöver inte revideras, bara för att statliga affärsverks chefer inte kan samarbeta konstruktivt!

"Lagberedarnas avsikt har inte varit att inbespara postföretaget kostnader genom att utvidga undantaget i 18 § i postlagen. Åminne har hänvisat till regeringens proposition med förslag till postlag (RP 216/2010 rd). Då lagstiftaren har bibehållit bestämmelsen i postlagen oförändrad, har avsikten inte varit att försämra de samhällsomfattande tjänsterna för skärgårdshushåll. Postgången är särskilt viktig i yttre skärgården."

Jag ber Kommunikationsministeriet beakta det förarbete som gjorts inför postlagsrevideringen 2010 och de grunder för att fortsättningsvis hålla en mycket snäv tolkning av § 18 som framförts i beredningen.

HFD motiverar sitt beslut, utöver med hänvisning till rådande Postlag och EU-lagstiftning, även med ordalydelsen: *"Enligt detaljmotiveringarna till 18 § 1 mom. i postlagen (RP 216/2010 rd) ingår i 13 § i lagen om posttjänster (313/2001) en begränsad möjlighet att avvika från insamling och utdelning fem dagar i veckan. Med stöd av nämnda paragraf kan postföretag avvika från insamlings- och utdelningsfrekvensen i svårtillgängliga skärgårds- eller ödemarksområden, när hushållen inte är belägna invid vägar som kan trafikeras året om. I förslaget är avsikten att bevara tillämpningsområdet för grunden för avvikelserna i den nuvarande formen. Enligt regeringens proposition genomförs genom paragrafen artikel 3.3 i postdirektivet."*

Vidare hänvisar HFD till **KoUB 28/2010 rd**; *" Utskottet har ur många synvinklar sett på det så kallade nationella spelrum som direktivet tillåter och kommit fram till att propositionen huvudsakligen har använt det nationella spelrum som finns. Därför är det mycket påkallat att i tillämpningen och tolkningen av den lag som nu stiftas väga in våra särskilda omständigheter så att högkvalitativa posttjänster kan garanteras i hela landet, också i glesbygden och skärgården."*

Redan vid förra beredningen ansågs, att §18's nuvarande form använt det nationella spelrum som finns. Vilka vore nu grunderna till att utöka antaget hushåll från 300 till 1000? Kostnaderna är synnerligen marginella och egentliga andra argument finns inte.

***"Postgången är särskilt viktig i glesbygden, men också i yttre skärgården.** Det beror bland annat på att det i yttre skärgården ofta inte finns andra kommersiella alternativ för postutdelning. En tillförlitlig postgång och en fungerande förbindelsefartygstrafik är numera ett nödvändigt villkor för att det ska gå att bedriva näringsverksamhet och för att skärgården ska förbli livskraftig. Utskottet har begärt och fått en utredning som visar att postutdelningen i skärgården drar nytta av de möjligheter som förbindelsefartygstrafiken erbjuder. Utskottet anser att de här funktionerna bör fungera tillräckligt samordnat i de svåra förhållandena i skärgården. Transporterna i skärgården bör organiseras med hänsyn till behoven av postutdelning, så att denna kan ordnas rationellt och kostnadseffektivt."*

Det är dags för de statliga affärsverken Posten Abp och NTM-centralens förbindelsebåtar att samarbeta i konstruktiv anda! Lagen behöver inte ändras!

Jag ber Kommunikationsverket läsa igenom HFD's hela beslut och motiveringar. De argument, som Posten i detta förslag till ny postlag gällande § 18 har framfört saknar behovsprövning, grundlig beredning och baserar sig enbart på postens ogrundade farhågor om grundlösa kostnader samt på en oförmåga, att tillsammans med NTM-centralen och Kommunikationsministeriet nå ett konstruktivt samarbete, som i Postlagens första paragrafs anda säkerställer likvärdig postgång på lika villkor i hela landet.

Den grundliga beredning som gjordes inför senaste postlagsrevidering gäller fortfarande. Ministeriets utkast till revideringen av § 18 baserar sig enbart på en parts, Posten Abp:s ensidiga och mycket snäva syn på saken. Postens syn färgas dessutom av grundläggande brist på sakkunskap om skärgården och därmed en obefogad rädsla för vad deras koncessionsskyldighet på riktigt skulle medföra.

Skärgården är ett levande samhälle, likt andra delar av vårt land.

De kriterier som finns uppräknade i nuvarande postlags paragraf 18; *plogad väg, färjförbindelse eller förbindelsetrafik* utgör yttre attribut på att dessa områden är att betrakta som året-om bebodda, aktiva samhällen, inte som enstaka hushåll som vore otillgängliga för samhällets normala tjänster. Dessa holmar är även i regionplanen i huvudsak planerade som fast bebyggelse. Längs rutterna finns livskraftiga hushåll med aktiva näringar, skol- och dagisbarn, precis som annanstans i landet.

Posten har rört sig i skärgården liksom i övriga Finland i minst två sekler och det finns ingen orsak, att genom en revision av §18 nedgradera dessa hushåll till någon form av andra gradens medborgare, som om skärgårdsbornas behov av postgång på något vis vore mindre viktig än den övriga befolkningens. På grund av avstånden är posttjänsterna oftast viktigare än de är närmare urbana centrum.

Jag förslår, med ovannämnda argument och HFD's beslut som grund, att § 18 i Postlagen och dess tolkning bibehålls i dess nu lydande form utan ändringar.

Med vänlig hälsning,



JOHAN AHLBERG

Bilagor:

- 1) NTM-utlåtande om Houtskärs posttrafik, Sirpa Vanhala, 8.10.2013
- 2) NTM-utlåtande om posten, 1.2.2011
- 3) Artikel med uppföljning av postutdelningen, Åbo Underrättelser, 18.11.2016



8 oktober 2013

Johan Åminne
Bockholm
21760 Houtskär
aminne@aminne.fi

Hänvisning: Johan Åminnes besvär angående kommunikationsverkets beslut 19.4.2013, Dnr: 2241/9211/2012 och av förvaltningsdomstolens begäran om genmäle jämte kommunikationsverkets utlåtande 13.8.2013 i ärendet 00889/13/7599.

På Johan Åminnes begäran utlåter ELY-centralen i Egentliga Finland följande:

Itella Posten Ab har bidragit med en liten summa med pengar för att täcka den merkostnad som postinsamling och -utdelning beräknades vara på de olika förbindelsefartygsrutterna tills september 2009 då avgifterna slopades. ELY-centralens skärgårdstrafik har inte något konto för inkommande medel och har i sitt utlåtande 1.2.2011, som även Itella Posten Ab hänvisar till, av kostnadsskäl av sagt sig ansvaret för daglig trafikering av alla bryggor för enbart postens skull.

Enligt det nuvarande avtalet med trafikanten JS Ferryway Oy Ltd betalar ELY-centralen samma fasta arvode för trafikerandet inklusive bränslekostnader vare sig båten anlöper varje brygga eller enbart kör förbi. Enligt ELY-centralens servicenivådefinition, som även Åminne hänvisar till, skall posttransporter enligt lagen om posttjänster skötas med förbindelsefartygen i samband med person- eller godstransporter, men dock minst en gång per vecka och antagligen har Ferryway Ltd Ab haft denna uppgift som bakgrund när han har gett sitt anbud.

Då även tidtabellerna är uppgjorda för att båten vid behov skall kunna anlöpa samtliga av ruttens bryggor under sin rutt, finns det inget hinder för att t.ex. Itella Posten Ab:s postiljon såsom passagerare dagligen beställer båten för att samla in och dela ut posten från och till de bryggor där postbehov finns.

Även om ruttens samtliga mellanbryggor anlöps endast vid behov (x- eller y-tur) trafikerar båten i praktiken dagligen hela ruttens året om, då det längs ruttens finns daglig dagis- och skoltransport samt dagligen till Roslax pendlande arbetstrafik. Under skolornas sommarlov är passagerarmängden även annars så stor, att båten i praktiken kör ruttens flera gånger dagligen, utom lördagar. X- och y-turerna finns till av praktiska och av kostnadsbesparande skäl, då båten annars skulle hamna anlöpa varje brygga varje gång den kör

8 oktober 2013

förbi, vare sig det finns behov att anlöpa eller inte. Med förfarandet av beställningsturer anlöps endast de gånger och de holmar längs rutten då faktiskt behov finns.

Holmarna Sördö, Lempnäs, Ytterstö, Lempmo, Salmis, Lammholm, Äplö, Bockholm, Sövdö, Nåtö, Härklot och Sjalö hör till den rutt som trafikeras vid beställning med förbindelsebåt sex dagar i veckan. Båten stannar vid dessa holmar vid behov men kör förbi om inget behov finns.

ELY-centralen har inget emot att Itella Posten Ab ingår ett eget avtal med Ferryway Ltd Oy, men avtalet får inte vara överlappat med avtalet mellan ELY-centralen och Ferryway Ltd Oy.

Postinsamling och -utdelning hör till Itella Posten Ab:s ansvarsområde, inte ELY-centralens.

Servicenivåansvarig,
skärgårdstrafiken


Sirpa Vanhala



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Itella Oyj
Lakimies Ilona Rintanen
PL 1
00011 ITELLA

LAUSUNTO

1 (2)

1.2.2011

62/2011/VAR/1

Viite: Kirjeenne 21.1.2011

Postin kuljetus saaristoon

Varsinais-Suomen ELY – keskuksen rahtaamalla yhteysaluksilla posti viedään yhteysalusreittien piirissä oleviin, asuttuihin saariin muiden kuljetusten yhteydessä arkipäivisin ma - pe. Muilla kuljetuksilla tarkoitetaan matkustajia, ajoneuvoja tai tavarakuljetuksia. ELY – keskus on kustannussyistä kieltänyt yhteysaluksia ajamasta pelkkiä postivuoroja. Tämä tarkoittaa sitä, että ellei vuorolla ole saariin muuta kuljetustarvetta sitä ei ajeta pelkän postin takia, vaan posti viedään seuraavan toteutuvan ajon yhteydessä, kuitenkin vähintään kerran viikossa.

Yhteysalusliikenne hoidetaan aikataulujen (www.ely-keskus.fi/varsinais-suomi) mukaisesti. Mikäli aikataulussa on mainittu kellonaika saarten kohdalla, tarkoittaa se sitä, että sellainen vuoro ajetaan aina. Mikäli aikataulussa jonkin saaren kohdalla on x, tarkoittaa se sitä, että saareen poiketaan tarvittaessa matkalla mantereelta saariin. Mikäli aikataulussa jonkin saaren kohdalla on y, tarkoittaa se sitä, että vuoro on tilattava etukäteen, useimmiten päivää ennen. Tällaisten x- ja y-vuorojen toteutumista ELY -keskus ei voi ennalta arvioida.

Avovesiaikana vuorotiheys on hyvä ja käsityksemme mukaan myös posti kulkeutuu suurimpaan osaan saarista useampana päivänä viikossa. Talvi- ja etenkin kelirikko-olosuhteissa liikenne hoidetaan poikkeuksellisin keinoin ja tällöin palvelutaso saattaa laskea huomattavastikin. Vähimmillään se voi tarkoittaa yhtä vuoroa viikossa, mutta sekin täyttää postipalvelulain jakeluvaatimukset saaristoalueella.

Yhteysalusliikennettä hoidetaan Saaristomerellä 14 reitillä. Mikäli jokainen yhteysalus ajaisi pelkästään yhden postivuoron viikossa, ovat kustannukset vuositasolla vähintään noin 700 000,00 euroa. Kelirikkoaikana kustannukset nousevat vieläkin korkeammiksi.

Vaikka ELY – keskuksen vastuulla ei ole postikuljetusten käytännön järjestelyt tai postipalvelujen saavutettavuus saaristossa, olemme lupautuneet kuljettamaan postia yhteysaluksilla edellä mainituin reuna-

31.1.2011

ehdoin. ELY – keskus ei ole myöskään määritellyt erillisiä postinkuljetuspäiviä, vaan yhteysalukset hoitavat palvelun parhaaksi katsomallaan tavalla muun liikennöinnin yhteydessä vähintään kerran viikossa.

Postipalvelun toimivuus olisi parasta selvittää loppukäyttäjiltä eli saariston kotitalouksilta.

Suunnittelupäällikkö



Hanna Lindholm

Saaristoliikenteen palvelutasovastava



Sirpa Vanhala

TIEDOKSI

Matti Vehviläinen, ELY -keskus
Timo Laaksonen, ELY -keskus
Kari Höglund, ELY -keskus
Tapani Jaakkola, ELY -keskus
Tarja Héd, ELY -keskus
Jani-Markus Häsä, Itella Oyj
Hannu Riihimäki, Itella Oyj
Paul-Erik Lindström, Itella Oyj
Stefan Wallin, Eduskunta
Mikaela Nylander, SANK
Liikennevirasto/Laura Kuistio

Vanhala Sirpa



POSTUTDELNING. Posten ska delas ut fem dagar i veckan till de öar som har förbindebebttrafik fem dagar i veckan. Det nya systemet får ett blandat mottagande i skärgården Åu-oro



Nya postutdelningen får ris och ros

» Posten ska delas ut fem dagar i veckan i skärgården. Erfarenheterna varierar.

– Det har ändrat till det bättre och fungerar fint. Vi är jättenöjda.

Det säger **Lilian Lundell** på Nätö i Houtskär efter att Posten för en dryg månad sedan började dela ut posten fem dagar i veckan på Houtskärrutten.

Hon är också glad att den utgående posten från ön kan sändas i väg varje vardag.

Tidigare fick invånarna längs rutten sin post endast två dagar i veckan. Men efter ett beslut från Högsta förvaltningsdomstolen i väras ska frankerade brev och kort delas ut fem dagar i veckan till öar som har förbindebebttrafik fem dagar i veckan.

DERUTTER som har berörts av Postens nya utdelningsdirektiv är:

- Houtskärrutten.
- Inörrutten.
- Nagu södra rutt.
- Rimörrutten.

PÅ STENSKÄR i Nagu är **Rainer Ehrman** inte lika nöjd som Lundell. Postutdelningen längs Nagu södra rutt är fortfarande svävande och det har hänt att viktiga brev har blivit rejilt försenade.

– Det har varit mycket osäkert och viktig post har hamnat vind för våg. Utgående post blev en gång liggande en vecka i postlådan. Så tillsvidare har inte femdagarsutdelningen fungerat, säger Ehrman.

PÅ FÖRBINDELSfartygen säger ett par skeppare som ÅU talat med att de nya postdirektiven inte har föranlett något extra besvär.

Oftast delas posten ut i samband med varuleveranser eller persontransporter och det är mycket sällan som fartygen har varit tvungna att enbart köra ut post.

Den senaste månaden har till exempel m/s Satava på Inörrutten har gjort endast en handfull avstickare



NÖJD. Lilian Lundell på Nätö i Houtskär är glad att få posten fem dagar i vecka. "Vi är jättenöjda".

Det har varit mycket osäkert och viktig post har hamnat vind för våg.

Rainer Ehrman, Stenskar

för att dela ut post. Inte heller m/s Nordep på Nagu södra rutt har haft alltför mycket jobb med posten, säger skepparen **Karl Mononen**.

– Det har varit lugnt. Det nya systemet har inte inneburit några problem för oss och det har inte heller påverkat tidtabellerna.

VID POSTEN säger regiondirektör **Hanna Riihimäki** att tiden för utvisa har dyrt det blir för Posten att dela ut posten till öarna.

Det är sällan som ett förbindelsefartyg har enbart brev eller vykort ombord, men om det måste göra en timmes extra runda enkom för ett brev kan kostnaderna skena iväg, säger Riihimäki.

– Då kan brevspriset bli 200–500 euro och det är ohållbart. På vintern då det inte är så mycket gods och människor i farten blir det flera "postköror" och då ökar också kostnaderna.

Kim Lund

040-587 3759/kim.lund@aurmedia.fi