

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr 10/1979-80 med anledning av landskapsstyrelsens meddelande till landstinget angående kostnadsberäknade alternativ dels för ordnande av trafikförbindelse över Färjsundet, dels för kompensation för utebliven sådan förbindelse.

Landstinget har över ovannämnda meddelande inbegärt finansutskottets utlåtande.

Finansutskottet har i ärendet hört lantrådet Folke Woivalin, landskapsstyrelseledamoten Karl Sundblom och överingenjören Anders Lindholm.

Utskottet får såsom yttrande anföra följande.

Landskapsstyrelsens meddelande har avgivits med anledning av landstingets hemställan i samband med behandlingen av tilläggsbudget (framst.nr 16/1979-80 IV tb) varom beslut fattades den 14 november 1979. I hemställan förutsattes att landskapsstyrelsen inom år 1979 skulle förelägga landstinget kostnadsberäknade alternativ dels för ordnande av trafikförbindelse över Färjsundet under tiden för ombyggnaden av bron och dels kompensation för utebliven sådan trafikförbindelse. Utredningen i meddelandet följer de riktlinjer i ärendet som anges i finansutskottets betänkande över tilläggsbudgeten och innehåller kostnadsberäkningar för dels färjtrafik och dels tillfällig pontonbro samt slutligen synpunkter i fråga om eventuella stödåtgärder. Utredningarna är, så långt det varit möjligt att under den tillbudsstående tiden få fram erforderliga uppgifter, ett tillräckligt underlag för bedömning av och ställningstagande till de olika alternativen.

Alternativen färjtrafik eller pontonbro.

Kostnadsberäkningarna för färjtrafik och pontonbro bedömer utskottet som realistiska. Alternativet med färjförbindelse avser kabelfärja, för vilken skulle utnyttjas tillgängligt tonnage. Samtliga alternativ fordrar relativt stora ekonomiska insatser. Lösningarna innebär dock alla sådana begränsningar i trafiken över sundet att resultatet kan ifrågasättas. En avgiftsbeläggning - i fall en sådan formellt är möjlig - skulle bland annat ytterligare vara en tidsförlängande faktor. Det är också tveksamt om inkomsterna från en avgift i praktiken kan nedbringa totalkostnaderna. I varje nämnt alternativ uppfattas troligen omvägen runt Saltvik av ett stort antal trafikanter såsom fördelaktigare. Av meddelandet framgår, att avstängningstiden vid kontraktsförhandlingarna har kunnat nedbringas till 6,5 månader. Väsentligt är också att framhålla den nytta omgivande region kommer att ha av brons förstärkning och breddning.

Med beaktande härav och att förverkligande av förslagen inte skulle medföra sådana fördelar att de i nu föreliggande situation vore ekonomiskt försvarbara, har utskottet inte ansett sig kunna förorda någon av dessa lösningar.

Stöd för godstransporter och kollektivtrafik.

Mot bakgrunden av det ovan sagda och för att i någon mån lindra de negativa effekter, som avstängningen i ekonomiskt avseende kan komma att medföra, är det motiverat med någon form av ersättning eller kompensation såvitt gäller den egentliga nyttotrafiken. Framställningen i landskapsstyrelsens meddelande följer även i detta avseende i stort intentionerna i finansutskottets betänkande över tilläggsbudgeten. Då meddelandet därutöver inte innehåller några preciseringar eller förslag, har utskottet ansett att ytterligare synpunkter i ärendet är motiverade.

Transporterna av gods och varor bör enligt utskottets uppfattning också prioriteras. Ersättningarna bör i dessa fall gälla i huvudsak regelbundna transporter av gods och varor till eller ifrån området för inom regionen etablerade företag, vilka genom avstängningen kan påvisa merkostnader. Det är inte skäl att till denna kategori hänföra transporter av privat karaktär eller av tillfällig natur. Med nu förefintligt underlag är det inte möjligt att i detalj bestämma beräkningssätt och -grunder och det kan därför enligt utskottets uppfattning bli fråga om viss prövning. Av samma orsaker är det inte heller möjligt att ange eventuella minimibelopp men merkostnaderna bör givetvis ställas i relation till företagens ifråga storlek och omsättning samt deras beroende av transporterna. Däremot föreligger inget skäl att tillstyrka ersättning till kommuner eller andra offentliga samfund och inrättningar.

För kollektivtrafikens del är den lämpligaste formen stöd till trafikföretagen. Stödet bör avvägas så, att det kommer de enskilda trafikanterna tillgodo genom att dessa, oaktat längre resväg, bör ges möjlighet att resa till oförändrad taxa. Då den förlängda vägsträckan inte är av avgörande betydelse för kapitalkostnaderna, bör trafikföretagens ersättning kunna begränsas till beräknade merutgifter i fråga om de rörliga kostnaderna utgående från den tidsförlust eller förlängningar sträckan om avstängningen innebär. En utökad buss trafik bör eftersträvas.

Utskottet önskar också peka på möjligheten att kombinera bussförbindelser och samåkning med gångtrafiken över Färjsundet. Möjligheter till parkering på vardera sidan av sundet bör därför ordnas. Det är också högst sannolikt att avstängningen kan medföra ett ökat intresse för utnyttjande av kollektivtrafiken. Utskottet räknar med att busstrafiken i huvudsak skall kunna till-

godose persontrafiken och att, i andra fall, ökad samåkning skall tillämpas i sådan utsträckning, att direkta merkostnader för enskilda inte skall behöva uppkomma.

Allmänt sett är möjligheterna att utforma ett rättvist system mycket små och därför kan, i berörda fall, ett ställningstagande enligt prövning vara nödvändigt och i ömmande fall medge undantag från huvudprinciperna.

Utskottet föreslår också, att landskapsstyrelsen överväger att inleda ombyggnaden av vägen på Haraldsbysidan redan under brobyggnadstiden och ombyggnaden av tunneln så snart bron är klar, för att därmed inte ytterligare förlänga olägenheterna för trafikanterna.

Med hänvisning till det ovasagda får finansutskottet vördsamt föreslå att Landstinget måtte bringa detta betänkande till landskapsstyrelsens kännedom.

Mariehamn den 14 januari 1979.

På finansutskottets vägnar:

Rolf Carlson
ordförande

Henrik Gustafsson
sekreterare.

Närvarande i utskottet: ordföranden Carlson, viceordföranden Roger Jansson, ledamöterna Elmer Jansson, Rodmar Söderlund och Torvald Söderlund.