

# **Utvecklande av skärgårdstrafiken i Finska viken och insjövattnen**



Författare (uppgifter om organet: namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Arbetsgruppen för skärgårdstrafik		Arbetsgruppspromemoria	
Harry Favorin (ordf.)		Uppdragsgivare	
Kari Höglund (sekr.)		Kommunikationsministeriet	
Datum för tillsättande av organet		9.2.2005	
Publikation (även den finska titeln)			
Utvecklande av skärgårdstrafiken i Finska viken och insjövattnen			
Referat			
<p>Arbetsgruppen har konstaterat att problemen inom skärgårdstrafiken i Finska viken och insjövattnen är koncentrerade till vinter- och menföresperioderna. Det största hindret för långsiktigt utvecklande av skärgårdstrafiken är osäkerheten om finansieringen av verksamheten. I budgetpropositionen för år 2006 är anslaget för skärgårdstrafik i Finska viken och insjövattnen 286 000 euro, medan det i 2005 års budget är 486 000 euro. För att kunna upprätthålla ens nuvarande servicenivå bör anslaget återställas till 2005 års nivå. Ökade anslag krävs för att trafiken skall kunna utvecklas. Arbetsgruppen har föreslagit en lagberedning för säkerställande av en långsiktig finansiering av verksamheten. Samtidigt bör den lagstiftning som ligger till grund för skärgårdstrafiken utvecklas också till andra delar, eftersom de relaterade lagarna är bristfälliga och lämnar rum för tolkning.</p> <p>I Skärgårdshavet har förbindelsefartygstrafiken i huvudsak ordnats i form av tidsbefraktning med Rederiverkets och privata trafikidkares fartyg. Till skillnad från Skärgårdshavet omfattar Finska viken och insjövattnen inte några sådana stora öar eller ögrupper där det skulle finnas utbrett åretruntboende och omfattande näringsverksamhet. Därför är det ändamålsenligast att arrangera trafiken genom understöd antingen som tidtabellsbunden trafik eller som beställningstrafik. För tillfället finns det behov av sådan trafik i Ekenäs, Ingå, Sibbo, Borgå, Kotka-Pyttis och Fredrikshamns skärgård samt eventuellt i Puula-vesiområdet.</p> <p>För närvarande finns det inget behov av att höja avgifterna inom förbindelsefartygstrafiken, eftersom de höjdes med 25 % år 2005. Tillämpningsområdet för statrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) bör utvidgas. Det bör bli möjligt att bevilja understöd också för användning och upprätthållande av isbroar för korsande av handelssjöfartens farleder vintertid samt för täckning av kostnader för isbrytarassistans. Det bör det också finnas möjlighet att betala understöd till kommunerna i fråga utöver understödet till trafikidkarna. Förbindelsefartygsbryggorna är i behov av reparation. Detta bör genomföras med gemensam finansiering av staten och kommunerna.</p>			
Nyckelord			
skärgård, förbindelsefartygstrafik, Finska viken, Skärgårdshavet, insjövattnen, servicenivå, understödsbaserad, tidsbefraktningbaserad, förbindelsefartygsbryggor, menföre, isbroar, Sjöfartsverket, Rederiverket			
Övriga uppgifter			
Arbetsgruppen gav en mellanrapport 29.4.2005 om person- och godstransportavgifter. Arbetsgruppen gjorde ett förslag angående statens budgetproposition för år 2006. Kontaktperson Harry Favorin.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 75/2005		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-449-4 (trycksak) 952-201-450-8 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
56	svenska	10 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Oy		Kommunikationsministeriet	



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Saaristoliikennetyöryhmä		Työryhmän muistio	
Harry Favorin (puh.joht.)		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Kari Höglund (siht.)		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		9.2.2005	
Julkaisun nimi			
Suomenlahden ja sisävesistöjen saaristoliikenteen kehittäminen			
Tiivistelmä			
<p>Työryhmä on todennut, että Suomenlahdella ja sisävesillä saaristoliikenteen ongelmat painottuvat talvi- ja kelirikkoaikoihin. Suurin este saaristoliikenteen pitkäjänteiselle kehittämiselle on epävarmuus toimintaan myönnettävästä rahoituksesta. Vuoden 2006 talousarvioesityksessä Suomenlahden ja sisävesien saaristoliikenteen hoitamiseen on käytettävissä 286 000 euroa, kun se vuoden 2005 budjetissa on 486 000 euroa. Jotta edes nykyinen palvelutaso voitaisiin ylläpitää, tulisi määräraha palauttaa vuoden 2005 tasolle. Liikenteen kehittäminen nykyisestä edellyttäisi määrärahojen lisäämistä. Työryhmä on ehdottanut sellaisen lainsäädännön valmistelua, jolla varmistettaisiin toimintaan myönnettävä rahoitus pitkäjänteisesti. Samalla tulisi muiltakin osin kehittää saaristoliikenteen pohjana olevaa lainsäädäntöä, koska asiaa koskevat säädökset ovat puutteellisia ja tulkinnanvaraisia.</p> <p>Saaristomeren alueella yhteysalusliikenne on pääosin järjestetty aikarahtausperusteisena Varustamoliikelaitoksen ja yksityisten liikenteen harjoittajien aluksilla. Suomenlahden ja sisävesien saaret eroavat Saaristomeren alueesta mm. siinä, ettei siellä ole sellaisia suuria saaria tai saariryhmiä, joissa on paljon ympärivuotista asutusta ja laajamittaista elinkeinotoimintaa. Tämän takia liikenne on tarkoituksenmukaisinta järjestää avustusperusteisena joko aikataulun mukaan järjestettynä tai tilausliikenteenä. Tällä hetkellä tarvetta tällaiseen liikenteeseen esiintyy Tammisaaren, Inkoon, Sipoon, Porvoon, Kotka-Pyhtään ja Haminan saaristoissa sekä sisävesillä mahdollisesti Puulaveden alueella.</p> <p>Tarvetta yhteysalusliikenteen maksujen korotuksiin ei tällä hetkellä ole, sillä maksuja korotettiin 25 % vuoden 2005 alusta lukien. Saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (371/2001) soveltamisalaa tulisi laajentaa. Avustusta tulisi voida myöntää myös talviaikaisten kauppamerenkulun väylien ylittämiseen tarkoitettujen jääsiltojen käytöstä ja ylläpitämisestä sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Liikenteen harjoittajien lisäksi avustus tulisi voida maksaa myös asianomaiselle kunnalle. Yhteysaluslaiturit kaipaavat korjausta. Tämä tulisi toteuttaa valtion ja kuntien yhteisellä rahoituksella.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
saaristo, yhteysalusliikenne, Suomenlahti, Saaristomeren, sisävesistöt, palvelutaso, avustusperusteinen, aikarahtausperusteinen, yhteysaluslaiturit, kelirikko, jääsilto, Merenkululaitos, Varustamoliikelaitos			
Muut tiedot			
Työryhmä antoi 29.4.2005 henkilö- ja tavarankuljetusmaksuja koskevan väliraportin. Työryhmä teki 26.4.2005 valtion vuoden 2006 talousarvioesitystä koskevan esityksen. Yhteyshenkilö Harry Favorin.			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 75/2005		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkajulkaisu)	952-201-449-4 (painotuote) 952-201-450-8 (verkkajulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
56	ruotsi	10 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working Group on Archipelago Transport		Type of publication Working Group Memorandum	
Harry Favorin (chairman)		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Kari Höglund (secretary)		Date when body appointed 9 February 2005	
Name of the publication Development of archipelago transport in the Gulf of Finland and the inland waters			
Abstract <p>The Working Group has established that the problems related to archipelago transport in the Gulf of Finland and the inland waters are mainly concentrated to the period of freezing and thawing in the winter months. The major obstacle to long-term development of archipelago transport is the uncertainty as to whether there will be sufficient financing. In the budget proposal for 2006, the appropriation reserved for the provision of archipelago transport services in the Gulf of Finland and the inland waters was 286,000 euros, while the sum available in the Budget of 2005 was 486,000 euros. To maintain even the present level of service, funding should be restored to the 2005 level. Increased funding is needed in order to further develop archipelago transport services. The Working Group has suggested that legislation should be prepared, whereby the long-term financing of the activities could be secured. At the same time the legislation on archipelago transport should be improved in other respects, as the related laws are inadequate and subject to interpretation.</p> <p>In the Archipelago Sea area, ferry services are mainly provided by the time chartered vessels of the Finnish state shipping enterprise, Finstaship, and private ferry service providers. The islands in the Gulf of Finland and the inland waters differ from the area of the Archipelago Sea, as there are no big islands or groups of islands in the area with a large number of year-round inhabitants and extensive commercial and industrial activities. For this reason, the most convenient solution is to provide subsidized transport either as scheduled or chartered transport. At present, there is a need for such transport in the archipelago area of Tammissaari, Inkoo, Sipoo, Porvoo, Kotka-Pyhtää and Hamina, and, possibly in the inland Puulavesi area.</p> <p>At present, there is no need to increase the fees on the archipelago ferry transport, since fees were raised by 25% at the beginning of 2005. The scope of application of the Act on government grants for the subsidization of archipelago transport (371/2001) should be extended. It should be made possible to grant aid for the use and maintenance of ice bridges for the crossing of merchant lanes during the winter period, and for the coverage of costs incurred due to icebreaker assistance. In addition to the contractors, it should also be possible to pay subsidies to the municipalities concerned. The quays for the archipelago ferries need maintaining. This should be carried out through joint financing by the State and the municipalities.</p>			
Keywords archipelago, archipelago ferry traffic, Gulf of Finland, Archipelago Sea, inland waters, service level, subsidized, time chartered, archipelago ferry quays, thaw, ice bridges, Finnish Maritime Administration, Finnish state shipping enterprise, Finstaship			
Miscellaneous The Working Group submitted an intermediate report on passenger and goods transport on 29 April 2005. The Working Group submitted a proposal concerning the budget proposal for the year 2006 on 26 April 2005. Contact person Harry Favorin.			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 75/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-449-4 (printed version) 952-201-450-8 (electronic version)
Pages, total 56	Language Swedish	Price €10	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Oy		Published by Ministry of Transport and Communications	

Till kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet tillsatte den 9 februari 2005 en arbetsgrupp för utveckling av skärgårdstrafiken i Finska viken och i insjövattnen. Arbetsgruppens uppgift beskrivs i detalj i beslutet om tillsättande av en arbetsgrupp (KM094:00/2004) i **bilaga 1**.

Arbetsgruppen antog namnet **arbetsgruppen för skärgårdstrafik**.

Arbetsgruppens ordförande har varit överinspektör **Harry Favorin** från kommunikationsministeriet och vice ordförande regeringssekreterare **Pekka Kouhia** från kommunikationsministeriet samt dess medlemmar regeringsrådet **Kaisa Leena Välipirtti** från kommunikationsministeriet, budgetrådet **Esko Tainio** från finansministeriet, trafikinspektör **Sirpa Vanhala** från Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket, planeringschef **Mervi Karhula** från Vägförvaltningens centralförvaltning, chef för småkommunsärenden **Markku Fagerlund** från Kommunförbundet, konsultative tjänstemannen **Jorma Leppänen** från skärgårdsdelegationen och turistföretagare **Paula Wilson**.

Arbetsgruppen har i egenskap av permanenta sakkunniga biträttats av direktör **Seppo Virtanen** från Finska vikens sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket, planeringschef **Toivo Javanainen** från Vägförvaltningens Åbo distrikt, planeringschef **Pekka Hallikainen** från Östra Nylands förbund, landskapsingenjör **Agneta Nylund** från Nylands förbund, landskapsingenjör **Heikki Rintamäki** från Södra Savolax landskapsförbund och verksamhetsledare **Bo Gyllenberg** från Finlands Skeppsbevälsförbund.

Till sekreterare för arbetsgruppen utsågs upphandlingschef **Kari Höglund** från Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket.

Arbetsgruppen har hört Ekenäs stadsdirektör Mårten Johansson i egenskap av sakkunnig.

Arbetsgruppen har sammanträtt 15 gånger. Dessutom har arbetsgruppen i juni 2005 bekantat sig med förhållandena och trafikproblemen i Sibbo och Borgå skärgård. En del av arbetsgruppens medlemmar deltog i augusti 2005 i en resa som skärgårdsdelegationen arrangerade till skärgården i Kotka-Pyttis.

Arbetsgruppen överlämnade den 29 april 2005 till kommunikationsministeriet en mellanrapport om person- och godstransportavgifterna för förbindelsefartygstrafiken i skärgården. Dessutom gjorde arbetsgruppen den 26 april 2005 en framställning till kommunikationsministeriet avseende statens budgetproposition för år 2006.

Arbetsgruppen skulle slutföra sitt arbete före den 31 augusti 2005. Genom ett beslut av kommunikationsministeriet den 26 augusti 2005 förlängdes arbetsgruppens mandattid med en månad fram till den 30 september 2005.

Arbetsgruppen överlämnar högaktningsfullt det bifogade förslaget till kommunikationsministeriet. Till arbetsgruppens promemoria hör ett utlåtande av finansministeriets representant samt Sjöfartsverkets representants avvikande mening om ändringen som ingår i budgetpropositionen för år 2006 om biljettintäkterna från förbindelsefartygstrafiken.

Helsingfors den 30 september 2005

Harry Favorin

Pekka Kouhia

Kaisa Leena Välipirtti

Esko Tainio

Sirpa Vanhala

Mervi Karhula

Markku Fagerlund

Jorma Leppänen

Paula Wilson

**UTVECKLANDE AV SKÄRGÅRDSTRAFIKEN  
I FINSKA VIKEN OCH INSJÖVATTNEN**

<b>INNEHÅLL</b>		<b>Sida</b>
<b>1.</b>	<b>Sammandrag</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Nuläget</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Tidigare utredningar och beslut</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Lagstiftning</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Hur trafiken sköts</b>	<b>7</b>
<b>2.4</b>	<b>Transportstatistik för förbindelsefartygstrafiken i Finska viken och insjövattnen</b>	<b>11</b>
<b>2.5</b>	<b>Understöd för privata trafikidkare i skärgården år 2005</b>	<b>12</b>
<b>2.6</b>	<b>Förbindelsefartygens bryggor</b>	<b>12</b>
<b>2.7</b>	<b>Anslag</b>	<b>13</b>
<b>3.</b>	<b>Arbetsgruppens mellanrapport</b>	<b>14</b>
<b>4.</b>	<b>Servicenivån inom förbindelsefartygstrafiken</b>	<b>14</b>
<b>4.1</b>	<b>Allmänna mål</b>	<b>14</b>
<b>4.2</b>	<b>Problem i anknytning till utvecklandet av basservicenivån</b>	<b>14</b>
<b>4.3</b>	<b>Fastställande av servicenivån</b>	<b>15</b>
<b>5.</b>	<b>Skärgårdstrafikenkät till kommunerna</b>	<b>16</b>
<b>6.</b>	<b>Förslag till arbetsgruppen</b>	<b>16</b>
<b>7.</b>	<b>Behov av ändringar i statsrådets förordning 371/2001</b>	<b>19</b>
<b>8.</b>	<b>Arbetsgruppens förslag och förslagens ekonomiska verkningar</b>	<b>20</b>
<b>8.1</b>	<b>Förslag</b>	<b>20</b>
<b>8.2</b>	<b>Ekonomiska konsekvenser</b>	<b>21</b>
<b>9.</b>	<b>Utlåtande</b>	<b>22</b>

- BILAGOR**
1. Beslut om tillsättande av en arbetsgrupp (KM094:00/2004)
  2. Sjöfartsverkets representanters reservation mot styrningen av biljettintäkter till bortfraktarna
  3. Öar i Finska viken som saknar fast väg- eller färjförbindelse år 2001
  4. Öar i insjövattnen som saknar fast väg- eller färjförbindelse år 2001
  5. Väg- och förbindelsetrafikbryggor i Finska viken, karta
  6. Bryggor i Finska viken, förteckning
  7. Skärgårdstrafikenkät till kommunerna
  8. Preliminärt förslag till ändring av förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001)

## 1. Sammandrag

Kommunikationsministeriet tillsatte den 9 februari 2005 en arbetsgrupp (arbetsgruppen för skärgårdstrafik) som hade till uppgift att:

- 1) utreda möjligheterna att utveckla skärgårdstrafiken i Finska viken och i insjövattnen,
- 2) granska avgifterna för person- och godstransporter i skärgårdens förbindelsefartygstrafik, samt
- 3) utreda behoven av ändringar av statsrådets förordning om understöd som beviljas för stöd-  
jande av skärgårdstrafiken (371/2001) och vid behov utarbeta ett förslag till ändring av förord-  
ningen.

Tillsättandet av arbetsgruppen grundar sig på statsrådets principbeslut av den 19 maj 2004 om utvecklande av skärgården för åren 2004–2006. I punkt 3 i beslutet (trafik- och teleförbindelser) konstateras det att ett utredningsarbete startas under ledning av kommunikationsministeriet om utvecklandet av skärgårdstrafiken i Finska viken och i insjöarna i samarbete med landskapsförbunden och kommunerna i fråga. I promemorian som bifogats beslutet konstateras att det finns brister i arrangemanget av skärgårdstrafik i östra Finska viken, i västra Finska viken och i insjövattendragen.

Bilaga 1: Beslut om tillsättande av en arbetsgrupp (KM094:00/2004)

Arbetsgruppen har i sitt arbete enligt sitt uppdrag koncentrerat sig på hur förbindelsefartygstrafiken i Finska viken och insjövattnen kunde utvecklas så att den motsvarar principerna som tillämpas för förbindelsefartygstrafiken i Skärgårdshavet. Den förbindelsefartygstrafik som staten upprätthåller i Skärgårdshavet har mångåriga traditioner. Med Finska viken avses här skärgården från Hangö österut. Arbetsgruppen har således inte behandlat problemen eller utvecklingsbehoven för förbindelsefartygstrafiken i Skärgårdshavet, om de inte direkt hör samman med punkterna 2 och 3 i arbetsgruppens uppdrag. Likaså anser arbetsgruppen att trafik av typ Sveaborgstrafiken, där i huvudsak samma principer som för fastlandets tätortstrafik tillämpas, inte hör till dess uppgifter (se sidan 9).

Arbetsgruppen fäste uppmärksamhet vid att det inom förbindelsefartygstrafiken som handhas av Sjöfartsverket i Skärgårdshavet uppbärs transportavgift av dem som inte hör till den bofasta skärgårdsbefolkningen, medan det inte uppbärs någon transportavgift på frigående färjor (varjerfärjor) som trafikerar rutten som hör till allmänna vägar och som sköts av Vägverket. Frågan har utretts mer detaljerat på sidan 11 i rapporten. Arbetsgruppen tar dock inte ställning till det här missförhållandet, eftersom behandlingen av detta inte ingick i arbetsgruppens uppdrag.

Enligt arbetsgruppen kunde ett allmänt mål vara att uppnå en sådan servicenivå för förbindelsefartygstrafiken som skulle vara jämlik inom alla skärgårdsområden i Finland. I praktiken är det dock inte möjligt att entydigt fastställa ett mål för servicenivån, eftersom olika öar och ögrupper skiljer sig mycket från varandra. Därför bör servicenivåkraven definieras utgående från de varierande behov som invånarna på de olika öarna har. Det finns öar där det förutsätts att det finns flera tur- och returesor till fastlandet dagligen, men också sådana där det räcker att förbindelse till fastlandet ordnas till exempel en gång i veckan eller ännu mera sällan.

Utgående från målen i lagen om främjande av skärgårdens utveckling anser arbetsgruppen att det främsta målet, när det gäller den förbindelsefartygstrafik som anordnas eller understöds av



staten, är att ge den bofasta befolkningen i skärgården tillgång till trafikförbindelse mellan öar och fastland året runt. Samtidigt framhåller arbetsgruppen att transporten som de fritidsboende och turismen förutsätter i många fall stöder levnadsförhållandena och utkomsten för den bofasta befolkningen i skärgården. Därför bör transportbehoven för skärgårdsborna, de fritidsboende och turismen samordnas i mån av möjlighet.

Skärgårdsområdena i Finska viken och insjövattnen skiljer sig från Skärgårdshavets område, i och med att de inte omfattar några stora grupper av öar där det skulle finnas mycket invånare eller näringsverksamhet i stor skala. Därför anser arbetsgruppen det generellt vara ändamålsenligast att förbindelsefartygstrafiken i Finska viken och insjövattnen ordnas i form av understödsbaserad trafik. Förbindelsefartygstrafik behövs åtminstone i Kotka-Pyttis, Borgå, Sibbo, Ingå och Ekenäs skärgård. På vissa öar förutsätts dagliga förbindelser för att göra det möjligt att arbeta på fastlandet. Detta förutsätter tidtabellsbunden trafik. För vissa öar räcker det att transporter sköts på beställning enligt behov.

Arbetsgruppen anser att förbindelsefartygstrafiken i skärgården i Finska viken för närvarande fungerar i huvudsak väl eller tillfredsställande efter att anslaget för understöd på 286 000 euro som tidigare fanns att tillgå för ändamålet höjdes i statsbudgeten för innevarande år med 200 000 euro. Problemen inom trafiken i Finska viken och i insjövattnen hänför sig i hög grad till vintern och menföresperioden.

Enligt budgetpropositionen för 2006 är de tillgängliga anslagen för understöd av skärgårdstrafik i Finska viken och i insjövattnendragen 200 000 euro mindre än år 2005. Arbetsgruppen föreslår att anslaget återställs till nivån för innevarande år (486 000 euro) i den första tilläggsbudgeten för år 2006. Om detta inte är möjligt anser arbetsgruppen att det inte finns förutsättningar för att utveckla trafikförbindelserna i Finska viken och insjövattnen. Det är inte möjligt att bibehålla ens den nuvarande servicenivån till alla delar. Detta står i strid med statsrådets principbeslut om utvecklande av skärgårdstrafiken för åren 2004–2006.

Enligt arbetsgruppen är det största hindret för långsiktig utveckling av skärgårdstrafiken osäkerheten när det gäller finansieringen av verksamheten. Det som speciellt upplevts som ett problem är att det inte finns någon lagstiftningsmässig grund som skulle säkerställa tillräcklig finansiering på längre sikt. Numera fattas beslut om beviljande av trafikanslag årligen i samband med behandlingen av statsbudgeten. Därför föreslår arbetsgruppen att det stiftas en lag genom vilken finansieringen av verksamheten kunde säkras på lång sikt. Detta skulle skapa förutsättningar för att ingå långsiktiga trafikavtal med trafikidkarna, vilket i sin tur skulle förbättra möjligheterna till anskaffning av fartyg och andra investeringar som trafiken förutsätter.

Arbetsgruppen har konstaterat att utöver frågan om tillräcklig finansiering är ett annat hinder för utvecklingen av förbindelsefartygstrafiken under de närmaste åren också en bristfällig och oklar författningsgrund. Därför föreslår arbetsgruppen att man fortsätter att utveckla den lagstiftningsmässiga grunden i frågan, med beaktande av bl.a. bestämmelserna om sjötrafik i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (341/1991) liksom riktlinjerna om statsstöd för sjötrafik som fastställdes av EG-kommissionen år 2004.

Enligt statens budgetproposition (mom. 31.60.64) för 2006 styrs biljettintäkterna från förbindelsefartygstrafiken till trafikidkarna. Dessa beaktades tidigare under moment 31.30.21 Sjöfartsverkets omkostnader. Det uppskattas att biljettintäkterna uppgår till ca 746 000 euro år 2005. Eftersom det framlagts olika åsikter om verkningarna av ändringen, och frågan inte

egentligen ens hör till arbetsgruppens uppgifter, tar arbetsgruppen inte ställning till den utan att ha tagit del av mer detaljerade utredningar. Utgångspunkten bör dock vara att ändringen gynnar förbindelsefartygstrafiken, och att en summa motsvarande biljettintäkterna tas i beaktande i befraktningsavtalen, så att det för de frakter för vilka trafikidkarna betalas minskas en motsvarande summa. Enligt arbetsgruppen bör kommunikationsministeriet snarast göra en utredning av ändringens ekonomiska, rättsliga och övriga konsekvenser, med beaktande även av Sjöfartsverkets framställning till ministeriet i frågan.

Bilaga 2: Sjöfartsverkets representants avvikande mening om styrningen av biljettintäkter till bortfraktarna

Arbetsgruppens andra uppgift var att granska person- och godstransportavgifterna för förbindelsefartygstrafiken i skärgården. I sin mellanrapport av den 29 april 2005 konstaterade arbetsgruppen att eftersom avgifterna har höjts med 25 % i början av år 2005, finns det inget behov att höja avgifterna för närvarande. Trots att kostnadsmotsvarigheten för förbindelsefartygstrafiken endast är ca 10 %, anser arbetsgruppen att det inte hör till målen för den närmaste framtiden att förbättra kostnadsmotsvarigheten. Om avgifterna höjdes, skulle det leda till en ökad ojämlikhet mellan de olika skärgårdsområdena, eftersom den landsvägsfärjeservice som Vägförvaltningen beställer är gratis för användarna.

Arbetsgruppens tredje uppgift var att utreda behoven av ändringar av statsrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) och utarbeta ett förslag till ändring av förordningen, om arbetsgruppen anser det nödvändigt. Arbetsgruppen har konstaterat att den nuvarande förordningen begränsar möjligheten att bevilja understöd. Därför föreslår arbetsgruppen att förordningen ändras så att understöd kan beviljas också för byggande och underhåll av isbroar över handelssjöfartens farleder vintertid och för täckande av kostnader som uppstår med anledning av assistans av vintertrafiken. Arbetsgruppen föreslår därtill att understöd kunde beviljas förutom till de privata trafikidkarna också till kommunerna. Dessutom föreslår arbetsgruppen vissa ändringar i terminologin i ovan nämnda förordning.

Enligt de uppgifter som arbetsgruppen har tagit del av är flera av förbindelsefartygsbryggor i Finska viken i behov av reparation. Bryggproblemet gäller speciellt öarna i östra Finska viken (Fagerö och Kuutsalo), där förbindelsefartygstrafiken fungerar, men bryggorna inte motsvarar behoven för de fartyg som används. För närvarande finns det inga sådana anslag i statsbudgeten ur vilka finansiering för utvecklande av brygginfrastrukturen kunde beviljas. Enligt arbetsgruppen borde Vägförvaltningen och Sjöfartsverket tillsammans utreda ägar- och skötselansvaret samt behoven av istandsättning när det gäller förbindelsefartygsbryggorna och -farlederna i Finska viken och insjövattnen. På basis av utredningarna bör man överväga beviljande av ett separat anslag (reservationsanslag) för Sjöfartsverket för t.ex. fem år i syfte att utveckla brygg- och hamninfrastrukturen.

Om det inte är möjligt med ett separat anslag för reparation av förbindelsefartygsbryggorna, föreslår arbetsgruppen en alternativ lösning där man med stöd av statsrådets förordning kunde bevilja understöd också för utvecklande av brygginfrastrukturen.

Arbetsgruppen har utrett förbindelsefartygs- och bryggbehoven även när det gäller insjövattnedragen och konstaterat att det inte kommit in några förslag angående trafikbehoven. Arbetsgruppen anser emellertid att man bör följa upp ärendet och göra en ny utvärdering vid behov.

Enligt arbetsgruppen bör man vid utarbetandet av det årliga budgetförslaget och ramarna och verksamhets- och ekonomiplanen för Sjöfartsverket också beakta stigande bränsle- och lönekostnader.

Arbetsgruppen konstaterar att fartygen som används inom förbindelsefartygstrafiken till vissa delar är föråldrade och inte lämpliga för ändamålet. Enligt arbetsgruppen bör möjligheterna att förnya fartygsmaterielen utredas separat i samarbete med handels- och industriministeriet.

Arbetsgruppen anser att det inte ännu finns tillräckligt med erfarenhet av öppnande av konkurrens inom skärgårdstrafiken. Verkningarna av öppnandet av konkurrens liksom förverkligandet av arbetsgruppens förslag bör följas upp genom att Sjöfartsverket tillställer kommunikationsministeriet en utredning om saken i början av år 2008.

På öarna i Finska viken till vilka det inte finns någon väg- eller färjeförbindelse bor det ca 1 825 personer och på öarna i insjövattnen drygt 300 personer.

## **2. Nuläget**

### **2.1 Tidigare utredningar och beslut**

Den första författningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken är från år 1986 (250/1986). Den nuvarande förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) är från år 2001 .

Utvecklandet av skärgårdstrafiken har senast behandlats i ett betänkande av skärgårdstrafikkommittén år 1993 (Kommittébetänkande 1993:4). Utredningen omfattade Skärgårdshavets område.

Förbindelserna för dem som bor på öarna Bodö, Pörtö och Kalvö utanför Borgå har utretts i en rapport som Borgå stad beställde av Suunnittelukeskus Oy år 2002.

Dessutom har det gjorts en utredning år 1996 om skärgårdstrafiken i området Kotka-Pyttis.

De förbindelsefartyg som varit i Sjöfartsverkets ägo före 2004 blev i samband med omorganiseringen av verket Rederiverkets (Finstaships) egendom och del av dess verksamhet från år 2004. Sjöfartsverket gör upp avtal om trafikservice för förbindelsefartygsrutterna med Rederiverket och privata trafikidkare.

När det gäller insjövattnen har det inte gjorts några omfattande utredningar om skärgårdstrafik under senare år.

### **2.2 Lagstiftning**

**Grunderna för köp och understöd av förbindelsetrafikservice.** Den förbindelsefartygstrafik som Sjöfartsverket handhar baseras på 2 § 1 mom. 7 punkten i lagen om Sjöfartsverket (939/2003), enligt vilken verket har till uppgift att sörja för myndighets- och beställaruppgifter i anslutning till förbindelsefartygstrafik i skärgården.

Målen när det gäller förbindelsetrafiken finns i **lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981)**. Enligt lagens 5 § 1 mom. bör staten 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. Lagen är

å andra sidan ett slags ramlag, vars mål kan genomföras endast till den del det reserverats anslag för dem i statsbudgeten.

Enligt lagen om främjande av skärgårdens utveckling skall staten och kommunerna sträva efter att bevara den fasta bosättningen i skärgården genom att för befolkningen skapa tillräckliga möjligheter till utkomst, samfärdsel och basservice samt efter att skydda skärgårdens landskapsbild och natur för miljöskador. Till skärgården anses höra sådana öar i havsområdet och i insjövattnendragen som saknar fast vägförbindelse samt andra öar och områden på fastlandet vilka i övrigt i fråga om sina förhållanden kan jämföras med skärgården.

Enligt 12 § i skärgårdslagen skall kommunerna ordna administrationen av skärgårdsfrågor så att de uppgifter som enligt denna lag ankommer på dem blir skötta på behörigt sätt.

**Understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafik.** Enligt statsrådets förordning 371/2001 kan understöd beviljas sådana privata trafikidkare som sjövägen sköter sådan reguljär trafik som betjänar i skärgården bofasta personer antingen på sådana rutter inom skärgården eller mellan skärgården och fastlandet som saknar annan reguljär trafik eller vägförbindelser.

**Landsvägslagen.** Vägförvaltningen handhar skärgårdstrafiken med färjor för allmänna vägar. Enligt 3 § i den nuvarande lagen om allmänna vägar och 6 § i landsvägslagen (503/2005) som träder i kraft 2006, hör till en landsväg också färja med färjeled och färjeläge. En färja kan styras med hjälp av styrlinor eller annan ersättande anordning som Sjöfartsverket har godkänt (*vajerfärja*) eller vara en frigående färja. Enligt 13 § i landsvägslagen anläggs en ny landsväg om det existerande landsvägsnätet inte längre svarar mot den allmänna trafikens eller markanvändningens behov, och dessa behov inte kan tillfredsställas ändamålsenligt genom förbättrande av vägen eller annat utvecklande av trafiksystemet. Det avgörande är alltså behovet av allmän trafik. Enligt 12 § i landsvägslagen kan avgift föreskrivas genom förordning av kommunikationsministeriet. Enligt 10 § i landsvägslagen är väghållaren staten, som svarar för väghållningen och kostnaderna för den.

**Kollektivtrafiklagen.** Lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) tillämpas på tillståndspliktig persontrafik på väg. Vissa av lagens bestämmelser gäller även spår-, vatten- och lufttrafik. Med tanke på utvecklandet av förbindelsefartygstrafiken är det skäl att uttryckligen granska de bestämmelser i lagen som redan nu gäller sjötrafiken. Dessa lagrum är bestämmelserna i 2 § 6 punkten, 3 och 4 §, 18, 23, 23a och 24 § samt 25 § 2 mom.

Med kollektivtrafik avses linjetrafik, köptrafik och annan regelbunden persontrafik vars tjänster kan utnyttjas allmänt. I lagens 3 § föreskrivs om planeringsmyndigheterna för kollektivtrafiken och deras skyldigheter. Länsstyrelserna har en viktig uppgift när det gäller planeringen av kollektivtrafiken. Kommunikationsministeriets uppgift är att i synnerhet samordna de tjänster som tillhandahålls inom olika persontrafikformer samt främja sådan trafikplanering och trafikforskning som förbättrar möjligheterna att använda kollektivtrafik.

I lagens 4 § ingår bestämmelser om produktion och anskaffning av kollektivtrafiktjänster samt avtal och priser. Kommunerna kan vid behov samarbeta med varandra när de producerar och anskaffar kollektivtrafiktjänster. Kommunen kan producera köptrafiktjänster även för användning inom en annan kommuns område. Dessutom har kommuner och samkommuner rätt att med trafikidkarna avtala om priserna på region- och kommunbiljetter när kommuner eller staten finansierar rabatter på dessa biljetter. En eller flera kommuner eller samkommuner samt

regionens eller kommunens trafikidkare kan tillsammans eller var för sig vara parter i ett sådant avtal.

Vid anskaffning av köptrafiktjänster skall gällande bestämmelser om offentlig upphandling iakttas.

I lagens 18 § föreskrivs om trafikidkares skyldighet att lämna trafikministeriet uppgifter. Enligt persontrafiklagen avses med köptrafik sådan med stöd av kollektivtrafiktillstånd eller taxitillstånd bedriven persontrafik som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt och som sköts på basis av ett sådant avtal om köp av tjänster som har ingåtts med en kommun, en samkommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation, trafikministeriet eller länsstyrelsen. I lagens 23 § föreskrivs om statsfinansiering. Bestämmelsen gäller alltså också kollektivtrafik i form av sjötrafik.

**Lagen om enskilda vägar.** Med stöd av lagen om enskilda vägar (358/1962) kan staten och kommunerna bevilja bidrag för underhåll och förbättring av enskilda vägar. En förutsättning för beviljande av understöd är att ett väglag grundats för vägen i fråga och att vägen är av avsevärd betydelse för samfärdseln på orten eller omfattar en sträcka av minst en kilometer och som betjänar åtminstone tre fast bosatta hushåll.

Vägdistriktet betalar bidragen till väglagen inom dess områden. Årligen betalas bidrag för närmare 20 färjsträckor och ca 40 isvägar. Bidrag för färjsträckor och isvägar som ersätter färjsträckorna uppgår till 80 %, och för övriga isvägar 65 % av de godtagbara faktiska drifts- och underhållskostnaderna. När det gäller övriga väglag kan man nu endast betala bidrag för större reparation såsom förnyande av broar och trummor eller för förbättrande av vägens bärkraft. De senaste åren har anslagen för bidrag uppgått till 11–13 miljoner euro.

**Lagen om grundläggande utbildning.** Enligt 32 § 7 kap. i lagen om grundläggande utbildning har elever i grundläggande utbildning eller påbyggnadsundervisning som har längre än fem kilometer till skolan rätt till fri transport, eller om skolvägen med beaktande av hans eller hennes ålder eller andra omständigheter är alltför svår. I ovan nämnda fall får elevens dagliga skolresa med väntetider inberäknade ta högst två och en halv timme i anspråk. Kommunens skyldighet att ordna elevtransport i enlighet med lagen om grundläggande utbildning är en subjektiv, ovillkorlig rätt. Staten betalar kommunerna en kalkylmässig ersättning för ordnandet av transport enligt lagen om grundläggande utbildning. Tidigare grundades ersättningen på de faktiska kostnaderna. Mer detaljerade bestämmelser om ersättningar som betalas kommunerna ingår i förordningen om finansiering av undervisnings- och kulturverksamhet (806/1998).

### 2.3 Hur trafiken sköts

I det följande granskas förbindelsefartygstrafiken i Finska viken, i insjövattnedragen och i Skärgårdshavet.

**a) På öar i Finska viken,** till vilka det inte finns några väg- eller färjförbindelser, bor 1 825 personer. Bosättningen är spridd och på varje holme bor endast några få personer. Förbindelserna till fastlandet sköts på egen hand och av privata trafikidkare som assisterar invånarna genom statsmedel. Trafikidkaren fastställer transportavgifterna för de passagerare som inte hör till skärgårdens bofasta invånare. För skärgårdens bofasta invånare är förbindelsefartygstransporten gratis.

Bilaga 3: Öar i Finska viken som saknar fast väg- eller färjförbindelse år 2001

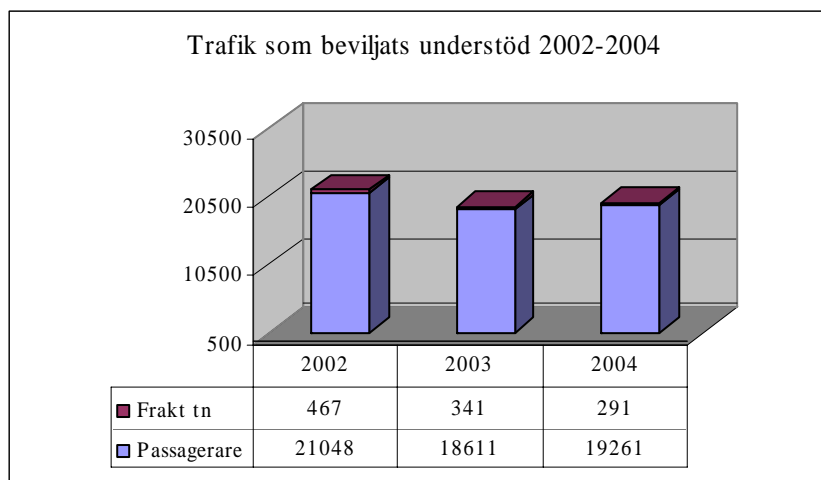
**Med understödsbaserad trafik** avses sådan trafik där staten stöder privata trafikidkare inom förbindelsefartygstrafiken genom att på ansökan regelbundet (årligen i enlighet med statsbudgeten) bevilja understöd för idkande av förbindelsefartygstrafik enligt prövning. Det privata trafikföretaget fastställer tidtabellerna, fartygen och transportpriserna för trafiken. Befrielse från transportavgifter motsvarar praxisen inom den tidsbefraktningbaserade trafiken.

Enligt grunderna i statsrådets förordning 371/2001 kan understöd beviljas trafikidkare som handhar trafikförbindelser i skärgården. Genom understöd strävar man till att bibehålla förbindelserna för invånarna i sådana skärgårdsområden, där det inte finns någon förbindelsefartygstrafik. För tillfället riktas understöden närmast till rutterna i Kotka, Borgå och Ekenäs för ordnandet av person- och godstransport för de bofasta skärgårdsinvånarna.

I skärgården i Finska viken har understödd trafik förekommit enligt följande:

- I **Borgå skärgård** på rutterna Pörtö–Bodö–Kalkstrand och Kalvö–Spjutsund. Förbindelsefartygstrafiken har skötts av Pörtö–Bodö Trafik Ab, Pirttisaari–Bodö Liikenne Oy. Menförestrafiken under vinterperioden 2004–2005 sköttes med ms Bergö som hyrts av Rederiverket och under den isfria perioden trafikeras rutten med ms Pörtö och ms Ludde. För närvarande sköts trafiken under den isfria perioden på rutten Kalvö–Spjutsund av öborna själva enligt eget behov på egen bekostnad, och trafiken under menföresperioden assisteras vid behov av ms Bergö. Utöver statsstöd har trafikidkaren erhållit understöd från Borgå stad åren 2003 och 2004 för upprätthållande av isvägsförbindelser.
- I **Sibboområdet** sköts transportererna främst av skärgårdsborna själva under den isfria perioden. Dessutom handhar trafikföretagaren Pehr Gustav Strand skolskjutsarna i enlighet med ett avtal med kommunen. Dessa kan också mot avgift utnyttjas av andra som behöver trafikservice.
- **Skärgårdsborna i Ekenäs** sköter liksom i Sibboområdet i första hand själva sina transporter under den isfria perioden. Staten understöder förbindelsefartygstrafiken i Ekenäs på två olika sätt:
  - under menföresperioden sköts persontransporterna av Skäldö Fiskebod Kb och
  - under den isfria perioden sköts skärgårdsbornas tungtransporter av Ekenäs Skärgårds Trans-Service Kb.
- Förbindelsefartygstrafiken i **Kotka-Pyttis skärgård** sköts av Taisto Perheemies Ky. Trafiken i området sköts med fartyget Tekla I. Fartyget lämpar sig även för gång i is, om än det tidvis också behövs isbrytarassistans i området för att öppna rutterna.

Tabell 1. Trafik som beviljats understöd 2002–2004 med stöd av förordning 371/2001



Före år 2002 handhades den understödsbaserade trafiken av trafikavdelningen vid Sjöfartsverkets centralförvaltning.

### Sveaborgstrafiken

Trafiken till och från Sveaborg omfattas inte av understöd enligt moment 31.60.64 i enlighet med förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken. Sveaborg är den ö i Finska viken som har flest invånare och är en av de största öarna i hela landet som saknar fast vägförbindelse. På ön bor 850 personer och där finns en skola, ett daghem, ett bibliotek och en hälsostation som upprätthålls av Helsingfors stad. Sveaborg är en del av Helsingfors stads skärgårdsområde enligt skärgårdslagen, vilket har definierats i statsrådets principbeslut om skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel.

Utöver enskilda arbetsplatser, såsom restauranger, bryggeri, butik och hantverksföretag, finns det många statliga arbetsplatser på Sveaborg. Sveaborgs förvaltningsnämnd ansvarar för fastighetsskötsel, och bl.a. guidecentret och museet. Dessutom verkar också sjökrigsskolan, en arbetskoloni och en sjöbevakningsstation på ön.

När det gäller Sveaborgstrafiken har staten och Helsingfors stad grundat Sveaborgs Trafik Ab som sköter person- och servicetrafiken på Sveaborg. I dagens läge representeras staten av undervisningsministeriet. Persontrafiken är en del av HST:s kollektivtrafik och finansieras med HST:s avgifter. HST får sina intäkter av de allmänna biljettintäkterna och genom subvention från staden, vilken utgör hälften av HST:s intäkter. De bofasta invånarna på Sveaborg betalar sin resa enligt normal tariff och får samtidigt rätt att resa på HST:s linjer även på fastlandet.

Persontrafiken sköts av Sveaborgs Trafik Ab med ms Suomenlinna II och ms Ehrensvärd samt med underleverantören Sun Ferry Oy:s fartyg ms Tour, ms Emma och ms Suokki. Dessutom trafikerar privata trafikföretagare Sveaborg på sommaren som affärsverksamhet utan stöd från samhällets sida.

Servicetrafiken sköts av Sveaborgs Trafik Ab enligt avtal mellan staten och Helsingfors så att de kostnader som inte täcks genom avgifter delas på hälften. Cirka en tredjedel av kostnaderna

har täckts genom avgifter, en tredjedel har betalats av Helsingfors stad och en tredjedel av staten. År 2004 var statens andel 180 000 euro, vilket betalades ur undervisningsministeriets anslag.

Sveaborgs Trafik Ab transporterade år 2004 sammanlagt 1,4 miljoner passagerare och 15 000 bilar. Sveaborgs trafik Ab är ett av landets största rederier. Den senaste tidens trend är den snabba ökningen av antalet utländska turister.

Enligt arbetsgruppen fungerar Sveaborgstrafiken väl.

**b) På öar i insjövatten**, till vilka det inte finns några väg- eller färjeförbindelser, bor det drygt 300 personer. Bosättningen är spridd och på varje ö bor det endast några personer. Förbindelserna till fastlandet sköts av invånarna själva, vid behov med hjälp av grannen. Endast på några öar (med ett invånarantal på över 10 personer) finns transportservice att tillgå. Den sköts av en företagare som bisyssla. På grund av befolkningsunderlaget och den ringa efterfrågan har förutsättningarna för en regelbunden förbindelsefartygstrafik ansetts vara otillräckliga.

I en enkät som riktade sig till skärgårdskommunerna var det bara en kommun i inlandet som meddelade att den understöder skärgårdsinvånarnas resor. Några få kommuner assisterar vid upprätthållandet av vintervägar, men för det mesta får skärgårdsinvånarna inte något understöd för sina resekostnader.

Bilaga 4: Öar i insjövattnen som saknar fast väg- eller färjeförbindelse år 2001

**c) I Skärgårdshavet** sköts trafiken genom tidsbefraktning med Rederiverkets och privata trafikidkares fartyg.

Med **trafik som baseras på tidsbefraktning** avses sådan trafik där bortfraktaren på basis av ett avtal mot överenskommen frakt bortfraktar ett fartyg på viss tid till befraftaren. Med bortfraktare avses den som på basis av ett avtal åtar sig att med fartyg transportera passagerare och resegods. Befraftaren är den som ingår ett avtal med bortfraktaren om transport av passagerare och resegods. Tidsbefraftaren idkar befraftningsverksamhet med fartyg och genom tidsbefraftningen grundläggs den kommersiella bestämmanderätten över fartyget för befraftaren. Vid tidsbefraftning gäller person- och godstransportavgifter enligt kommunikationsministeriets förordning 1399/2004. Befrielse från avgift har fastställts i 5 § 1 mom. i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981). Befriade från transportavgift är bland annat personer som är bofasta på en ö som är belägen invid en förbindelsefartygsrutt och deras fordon.

Fram till slutet av år 2003 finansierades förbindelsetrafiktjänsterna genom Sjöfartsverkets omkostnadsmoment. I samband med omorganiseringen av Sjöfartsverket år 2004 överfördes förbindelsefartygen till Rederiverket. Sjöfartsverket köper förbindelsetrafiktjänster för skärgården genom anslag som anvisats i statsbudgeten (köp och utvecklande av tjänster inom förbindelsefartygstrafiken i skärgården, mom. 31.60.64) av Rederiverket och privata trafikidkare samt beviljar understöd till trafikidkare som sköter förbindelser i skärgården. I enlighet med Sjöfartsverkets arbetsordning svarar Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt för planeringen och utvecklandet av förbindelsefartygsservicen, anskaffningen av tjänster och bereder och fattar beslut i ärenden som anknyter till statsstöd för förbindelsefartygstrafiken.

**Upphandling av förbindelsetrafiktjänster och uppskattad utveckling.** År 2004 användes 26,79 euro/passagerare för upphandling av förbindelsetrafiktjänster (anslag ca 8,5 milj. euro)



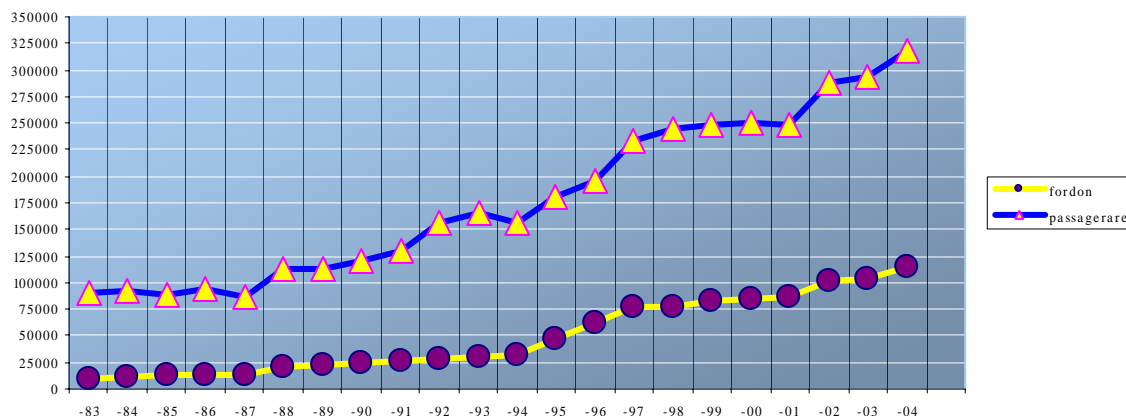
och understöd 14,84 euro/passagerare (anslag 286 000 euro). Efter Sjöfartsverkets organisationsreform den 1 januari 2004 har biljettintäkterna styrts till Sjöfartsverkets intäktskonto. Biljettintäkterna var 770 026 euro år 2004. I samband med 2006 års budgetproposition föreslog regeringen att biljettintäkterna styrs till trafikidkarna (se punkt 2.7).

Arbetsgruppen har fäst uppmärksamhet på missförhållandet att det på Rederiverkets förbindelsefartyg ms Aura och ms Aurora uppbärs en transportavgift av dem som inte är bofasta skärgårdsinvånare, vilket inte är fallet på motsvarande rutter för allmänna vägar som handhas av Vägverket. På fartygen som trafikerar mellan Pargas och Nagu t.ex. uppbärs ingen avgift av passagerarna.

**Transporter inom förbindelsefartygstrafiken.** Passagerar- och fordonsantalet har ökat årligen med knappt 10 % (tabell 2).

Tabell 2. Transporter inom tidsbefraktad förbindelsefartygstrafik

Transporter inom tidsbefraktad förbindelsefartygstrafik 1983 - 2004



(Källa: Sjöfartsverket)

#### 2.4 Transportstatistik för förbindelsefartygstrafiken i Finska viken och insjövattnen

Passagerarantalet inom understödd trafik uppskattas uppgå till ca 22 500 år 2005. Understödet per passagerare är 19,59 euro.

Belopp (euro) för statsstöd, per rutt

Trafikområde	2002	2003	2004	2005
Borgå	63 943	71 429	66 258	177 850
Ekenäs	1 600	16 700	33 096	55 000
Kotka-Pyttis	221 756	176 000	216 000	207 899
Sammanlagt	287 299	264 129	315 354	440 749

Passagerarantal inom trafik som omfattas av understöd

<u>Trafikområde</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>1–8/2005</u>
Borgå	2 291	1 173	2 574	3 133
Ekenäs	*	341	1 989	1 972
<u>Kotka-Pyttis</u>	<u>19 117</u>	<u>17 097</u>	<u>16 514</u>	<u>12 671</u>
Sammanlagt	21 408	18 611	21 077	17 776

Av det totala antalet passagerare utgjorde år 2004 de bofasta invånarna i skärgården 22,2 % och betalande kunder 77,8 %. Det totala passagerarantalet 1–8/2005 ökade med sammanlagt 1482 personer jämfört med tidsperioden 1–8/2004.

Understödsbelopp i euro/passagerare per rutt

<u>Trafikområde</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>
Borgå	27,91	60,89	25,74
Ekenäs	*	48,97	16,64
<u>Kotka-Pyttis</u>	<u>11,60</u>	<u>10,29</u>	<u>13,08</u>
Sammanlagt	13,42	14,19	14,96

\* Inga uppgifter om Ekenäs passagerarantal för år 2002.

När det gäller förbindelsefartygstrafiken i Sibboområdet har det inte ansökts om eller beviljats något understöd från staten under åren 2002–2004. Sibbo kommun har understött förbindelsefartygstrafiken med 16 836 euro år 2002, med 12 825 euro år 2003 och med 12 978 euro år 2004. Passagerarantalet inom förbindelsefartygstrafiken i Sibbo var 2 425 år 2004 och kommunens bidrag per passagerare 30,50 euro.

Under åren 2002–2004 har det inte förekommit någon statsstödd förbindelsefartygstrafik i insjövattnen.

**2.5 Understöd för privata trafikidkare i skärgården år 2005**

År 2005 har understöd för skärgårdstrafik beviljats privata trafikidkare i skärgården enligt följande:

Borgå skärgård	Pörtö-Bodö Trafik Ab	177 850
Kotka-Pyttis skärgård	Taisto Perheenmies Ky	207 899
Ekenäs skärgård	Skåldö Fiskebod Kb	30 000
Ekenäs skärgård	Ekenäs Skärgårds Trans-Service Kb	<u>25 000</u>
Sammanlagt år 2005		440 749

**2.6 Förbindelsefartygens bryggor**

**Finansiering av bryggbyggen och underhåll.** Under åren 1980–89 understödde och byggde Väg- och vattenbyggnadsverket, och Sjöfartsverket under åren 1990–1997, bryggor för förbindelsefartygen och småhamnar. Finansieringen togs ur moment 31.32.30 (Statsstöd för byggande av småhamnar). Momentet slopades i statsbudgeten år 1997. Efter det har Sjöfartsverket inte haft möjlighet att bygga eller understöda bryggor för förbindelsefartygen eller andra småhamnar.

Iståndsättandet av bryggorna för förbindelsefartygen i Finska viken har ordnats så att de i huvudsak har överlåtits till respektive kommun som sköter underhållet. Överlåtandet av bryggorna till kommunerna har inte fungerat på önskvärt sätt. I praktiken har bryggorna inte underhållits. Orsaken är förståelig, eftersom bryggorna till största delen är belägna i små kustkommuner som inte har ekonomiska möjligheter att fullfölja sin underhållsskyldighet.

**Bryggorna i Finska vikens skärgårdsområde.** Enligt arbetsgruppens kartläggning konstaterades det att det finns 55 byggor i Finska viken som eventuellt lämpar sig som bryggor för förbindelsefartyg. En del av bryggorna sköts av Vägförvaltningen (vägbryggor) och för en del av dem ansvarar kommunerna (förbindelsefartygsbryggor, fiskehamnar). Hur skötseln ordnats framgår inte för alla bryggor.

De bryggor som finns i Finska viken är av varierande skick. Det har inte byggts eller reparerats sådana bryggor som skulle lämpa sig för förbindelsetrafik efter 1996, då ovan nämnda moment ströks i statsbudgeten. Reparation har blivit aktuell då bryggornas skick har varit en risk för användarna eller det annars blivit besvärligt att sköta trafiken.

När det gäller den understödsbaserade trafiken har den som beviljat stödet inte någon skyldighet att påta sig byggande eller reparation av bryggor.

Bilaga 5: Väg- och förbindelsetrafikbryggor i Finska viken, karta

Bilaga 6: Bryggor i Finska viken, förteckning

**Bryggorna i insjövattnen.** Arbetsgruppen har inte kartlagt förbindelsetrafikbryggorna i insjövattnen. Enligt arbetsgruppens uppfattning ägs och upprätthålls bryggorna som lämpar sig för förbindelsefartyg av kommunerna, Vägförvaltningen, vägagen och privata företag och personer.

## 2.7 Anslag

Anslagen för förbindelsefartygstrafik som omfattas av understöd och tidsbefraktning beviljas årligen i statsbudgeten. De som erbjuder trafik tjänster inom sådan trafik bör dock kunna lita på att finansieringen av verksamheten är tillräckligt långvarig och stabil. Om finansieringen är knapp leder det till att verksamheten krymper då körtimmar och turer minskas, och eventuellt till att hela rutten dras in, vilket innebär att servicenivån på förbindelsefartygstrafiken försämras.

I statsbudgeten för år 2005 har 8 700 000 euro antecknats under moment 31.60.64 (köp och utvecklande av tjänster inom förbindelsefartygstrafiken i skärgården, reservationsanslag 3 år) ur vilket också de understöd som avses ovan i punkt 2.5 beviljas.

I budgetpropositionen för år 2006 har anslaget under moment 31.60.64 minskats med 200 000 euro, och dessutom har regeringen föreslagit att biljettintäkterna (ca 746 000 euro) styrs till trafikidkarna. Såsom ovan konstaterats (sidan 4), motsätter sig Sjöfartsverket en ändring i styrandet av biljettintäkter.

Det kan ännu konstateras att Skärgårdsdelegationen i sitt meddelande från mötet i Kotka den 18 augusti 2005 uppmärksammat de minskade anslagen och meddelat att dess mål är att "riksdagen i sin budgetbehandling bör återställa anslaget som finansministeriet skar ner med 200 000 euro till 468 000 euro, vilket är den nivå som riksdagen höjde det till för detta år".

### **3. Arbetsgruppens mellanrapport**

Enligt punkt 2 i arbetsgruppens uppdrag skulle arbetsgruppen före den 29 april 2005 göra en framställning till kommunikationsministeriet om ändringar i person- och godstransportavgifterna inom förbindelsefartygstrafiken i skärgården, om arbetsgruppen anser att det finns skäl till det.

Arbetsgruppen överlämnade till ministeriet den 29 april 2005 sin mellanrapport i ärendet, där arbetsgruppen konstaterade att det för tillfället inte finns grunder för en ändring av avgifterna, eftersom dessa höjdes med 25 % vid årsskiftet 2005. Finansministeriets representant har i detta skede inte tagit ställning till nivån på avgifterna eller behoven att ändra dem.

Dessutom gjorde arbetsgruppen en framställning till ministeriet den 26 april 2005 om att anslaget under moment 31.60.64 inte bör minskas från 2005 års nivå, och påpekade att ministeriet i de kommande årens förslag till verksamhets- och ekonomiplaner också bör beakta ökade lönekostnader och prisnivå. Enligt arbetsgruppens framställning bör anslaget vara 8 700 000 euro år 2006, och dessutom bör den årliga höjningen av bränsle- och lönekostnader tas i beaktande redan från och med år 2007. Till framställningen fogades finansministeriets representants avvikande mening, där det bland annat konstateras att "finansministeriets representant inte i detta skede tar ställning till arbetsgruppens förslag".

### **4. Servicenivån inom förbindelsefartygstrafiken**

#### **4.1 Allmänna mål**

Ett allmänt mål kan anses vara att servicenivån på förbindelsefartygstrafiken i skärgården skall vara jämlik för alla skärgårdsområden i Finland. Målet omfattar i första hand behovet av förbindelsefartygstjänster och i andra hand den personliga rätten till förbindelsefartygstjänster.

Som prisjämförelseuppgifter om servicenivån konstateras att förbindelsefartygskostnaderna/passagerare i Skärgårdshavet varierar i hög grad på olika rutter och är som lägst 14,33 euro och som högst 134,89 euro.

Ett allmänt mål för servicenivån är att den bör vara lika för sådana skärgårdsområden runt om i Finland som är sinsemellan likartade. Servicenivån bör kunna förbättras eller sänkas alltefter som behoven ändras.

Arbetsgruppen anser att basservicenivån i de olika skärgårdsområdena runt om i landet bör vara nära den nivå som för närvarande gäller för förbindelsefartygstrafiken i Skärgårdshavet. Servicenivåns täckning bör i framtiden bibehållas på nuvarande nivå i Skärgårdshavet och lyftas till samma nivå i de övriga områdena.

Täckningen och omfattningen av servicenivån är direkt relaterade till det anslag som årligen beviljas i statsbudgeten för köp och utvecklande av förbindelsefartygtjänster. Genom att bibehålla finansieringen på den nivå som motsvarar verksamhetens behov kan man bäst garantera att servicenivån bibehålls och utvecklas.

#### **4.2 Problem i anknytning till utvecklandet av basservicenivån**

Hinder som föreligger när det gäller utvecklingen av förbindelsefartygstrafiken de närmaste åren är speciellt den bristfälliga lagstiftningen, brister när det gäller fastställandet av basservicenivån samt osäkerhet i fråga om finansiering av trafiken.

Det som upplevts som ett särskilt problem är att det inte finns någon lagstiftning med vilken en långsiktig finansiering av förbindelsefartygstrafiken säkras.

### 4.3 Fastställande av servicenivån

Enligt arbetsgruppen vore det önskvärt att servicenivån kunde fastställas med någon entydig mätare såsom t.ex. euro per passagerare. I praktiken är detta dock inte möjligt eftersom kraven på servicenivå skiljer sig betydligt bland invånarna på olika öar. Centrala faktorer där behoven av förbindelsefartygstrafik skiljer sig är:

- Avståndet från öarna till fastlandet eller till existerande trafikrutter
- Antalet bofasta invånare
- Befolkningsstrukturen (skolelever, pensionärer, pendlare till fastlandet osv.)
- Öns näringsstruktur och transporter som näringsverksamheten förutsätter
- Skärgårdsbornas trafik användning av egna båtar mellan öarna och fastlandet
- Övrig existerande trafik (t.ex. posten, försvarsmakten, kommunens skolskjutsar osv.) mellan öarna och fastlandet
- Tillgång på service (butik, apotek osv.)

Arbetsgruppen har konstaterat att behoven när det gäller de flesta öar i Finska viken och insjövattnen skiljer sig nämnvärt från de behov som finns i Skärgårdshavet. För många öar i Finska viken och insjövattnen koncentreras behoven av förbindelsefartygstjänster speciellt till vintern och menföresperioden. Det är också typiskt att transporterna på många öar som ligger nära fastlandet av tradition har skötts av invånarna med egna båtar under den isfria perioden. Jämförelsen försvåras också av att det finns öar där det krävs flera förbindelser till fastlandet under samma dag, medan transportbehovet för vissa öar är mycket mindre, t.ex. 2–3 gånger i veckan eller ännu mer sällan.

För att jämlikhetsprincipen skall förverkligas i alla skärgårdsområden, bör förbindelsetrafiktjänster kunna erbjudas också sådana öbor som behöver dessa tjänster endast temporärt, t.ex. genom att ordna tjänster utgående från beställningar. Sådan trafik bör förverkligas i Finska viken och i insjövattnen som understödsbaserad trafik, eftersom det blir betydligt förmånligare för staten att sköta trafiken på detta sätt än om den arrangeras genom tidsbefraktning.

Utgående från målen i lagen om främjande av skärgården anser arbetsgruppen att det primära målet med förbindelsefartygstrafik som ordnas eller understöds av staten skall vara att skapa möjligheter för den bofasta befolkningen till trafikförbindelse mellan öarna och fastlandet året runt. Samtidigt betonar arbetsgruppen dock att transporterna av fritidsboende och turister stöder levnadsförhållandena för de permanent bofasta invånarna i skärgården, så dessa transporter kan oftast inte behandlas separat i förhållande till varandra. Ett allmänt mål bör vara att transportbehoven för den bofasta skärgårdsbefolkningen och de fritidsboende bör samordnas i mån av möjlighet.

Tidigare har servicenivåmålen för skärgårdstrafiken fastställts av Skärgårdstrafikkommittén som tillsatts av kommunikationsministeriet. Kommittén lämnade sitt betänkande 31.1.1993 (Kommittébetänkande 1993:4). Arbetsgruppen anser att kommitténs mål för servicenivån i sig går i rätt riktning, men att de till vissa delar är otillräckliga.

Enligt arbetsgruppen bör servicenivån utgå från att de lagenliga skolskjutsarna ordnas och att det från öarna med bofasta invånare vid behov bör finnas möjlighet till 1–2 returesor per dag.

Dessutom föreslår den att de tungtransporter som behövs tillhandahålls på beställning enligt behov.

Enligt arbetsgruppen kan målen inte till alla delar anses bindande, utan de bör tillämpas som riktgivande med hänsyn till förhållandena och behoven på de olika öarna.

## **5. Skärgårdstrafikenkät till kommunerna**

Arbetsgruppen bad kommunerna i Finska viken och i insjövattnedragen svara på frågor om nuläget och behoven när det gäller skötseln av skärgårdstrafik. Enkäten riktades till de kommuner som har bofast befolkning på öar till vilka det inte finns någon fast väg- eller färjeförbindelse.

Enkäten skickades till 173 kommuner och svar kom in från 21 kommuner. En sammanfattning av innehållet i svaren finns som bilaga till arbetsgruppens rapport.

### **Bilaga 7: Skärgårdstrafikenkät till kommunerna**

Av svaren och den låga svarsprocenten kan bland annat följande slutsatser dras: När det gäller insjövattnedragen finns det inget särskilt omfattande behov av att ordna förbindelsefartygstrafik. Endast i kommunen Hirvensalmi i Puulavesi kan invånarantalet anses vara rimligt med tanke på ordnande eller understöd av förbindelsefartygstrafik. I Puulavesiområdet bor det sammanlagt ca 40 personer året runt på tre olika öar.

## **6. Förslag till arbetsgruppen**

### **1) Ekenäs skärgård**

Bosättningen i Ekenäs skärgård är spridd, och det finns inte några bysamhällen på öar som saknar fasta väg- eller färjeförbindelser. År 2004 var antalet bofasta invånare 56. Transportavstånden från fastlandet varierar från några hundra meter till flera kilometer. Det har skett en ökning i transportvolymen, år 2003 t.ex. uppgick antalet persontransporter till 341 och år 2004 till 1 989.

Skärgårdsborna färdas med egna båtar under den isfria perioden, men under menföresperioden sköts persontransporterna av Skäldö Fiskebod Kb:s svävare som rymmer 5 personer. Tungtransporterna sköts av Ekenäs Skärgårds Trans-service Kb:s lastfartyg ms Sandnäsudd, som är byggt 1972 och har en bruttodräktighet på 26 ton. Fartyget lämpar sig väl för tungtransporter i skärgård, där det inte finns ordentliga kajer. Kommunen betalar ersättning för skolskjutsar.

Skäldö Fiskebod Kb har fått ett understöd på sammanlagt 30 000 euro från Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt för skötseln av persontransporter år 2005. Ekenäs Skärgårds Transport-service Kb har erhållit understöd på sammanlagt 25 000 euro från Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt år 2005 för skötseln av tungtransporter. Det nuvarande sättet att sköta trafiken lämpar sig väl för Ekenäs skärgård. Också penningssituationen är tillfredsställande om beloppet på understödet bibehålls på minst 2005 års nivå. I Ekenäs skärgård finns det ingen annan samhällsstödd trafikservice.

### **2) Ingå skärgård**

Bosättningen i Ingå skärgård är spridd. Skärgårdsbyn Barösund i Ingå finns på ön Orslandet, till vilken det finns färjeförbindelse. På öarna finns ca 20 bofasta invånare som inte har någon

fast väg- eller färjförbindelse, och de fördelar sig på nio olika öar. I skärgården finns dessutom en betydande fritidsbebyggelse.

Skärgårdsbornas person- och tungtransporter sköts med egna båtar och som beställningstrafik. På grund av den spridda bosättningen har det inte ansetts ändamålsenligt att ordna regelbunden trafik. En ordnad, oregelbunden beställningstrafik är dock nödvändig när det gäller förhållandena i Ingå skärgård, speciellt under menföresperioden och vid tungtransporter. Behovet av anslag på årsnivå för person- och tungtransporter i Ingå skärgård har uppskattats till sammanlagt ca 25 000 euro.

Kommunen har ingått ett avtal med en privat taxibåtföretagare om persontransporter från Ingå kyrkby till några öar. Under sommartid sköts trafiken som regelbunden tidtabellsbunden trafik genom ett kontrakt mellan kommunen och företagaren. Enligt Ingå kommun vore det i framtiden skäl att beakta även transportbehoven i anknytning till fritidsboendet och möjligheterna att få understöd för det. Understödet skulle stöda utvecklandet av turistnäring bland skärgårdsbefolkningen.

### **3) Sibbo skärgård**

I Sibbo skärgård finns det ca 90 åretruntboende personer. Bosättningen fördelas på 14 olika öar, varav ön med flest invånare (ca 40) är Simalö. Sibbo skiljer sig från många andra skärgårdsområden i det hänseendet att öarna är belägna rätt nära varandra och avståndet från öarna till fastlandet är jämförelsevist kort. Is bildas ojämnt i området. Traditionellt har skärgårdsborna själva ansvarat för transporterna med egna båtar under den isfria perioden, och man har inte ansökt om statsstöd för trafiken under den isfria perioden. Problemen i Sibbo koncentreras klart till vintern och till menföresperioden, då kommunen har ansvarat för skolskjutsarna.

Ett speciellt problem är att fartyget ms Sibbe som ägs av Sibbo kommun och som används under menförestrafik är 29 år gammalt och det bör förnyas eller åtminstone genomgå en ombyggnad. Med beaktande av fartygets dåliga skick är det att vänta att fartyget i något skede inte längre godkänns vid årsbesiktningen. Kommunen har konstaterat att den i framtiden inte har råd att underhålla fartyget. Ett annat problem har att göra med att det skulle behövas två fartyg så att det skulle finnas tid att sköta transporterna inom rimlig tid från alla öar i området. För tillfället råder det ojämlikhet mellan de olika öarna, eftersom ett enda fartyg inte hinner till alla bebodda öar i området.

Sibbo kommun har föreslagit att den skulle beviljas finansieringsstöd för anskaffandet av ett nytt fartyg. I de förhållanden som råder i Sibbo skärgård kunde en svävare komma i fråga, vilket dock är dyrare än en normal järnbåt. Priset på en sådan farkost har uppskattats till ca 1,2 miljoner euro. Dessutom har Sibbo kommun föreslagit att det övervägs att öborna beviljas t.ex. skattelättnader, eftersom de själva sköter sina transporter under den isfria perioden.

### **4) Borgå skärgård**

I Borgå skärgård sköts förbindelsetrafiken på två olika sätt; under den isfria perioden och under menföresperioden med förbindelsefartyg, och under vintern längs isen med snöskoter då isläget tillåter. Jämfört med Sibbo är problemet att de flesta av öarna (Pörtö, Bodö och Hamnholmen) är belägna långt från fastlandet. Antalet åretruntboende personer på öarna uppgår till ca 20. På öarna finns det ca 200 sommarbostäder, så sommartid kan personantalet på öarna uppgå till 600–800 personer.

Ett problem för sig är att man vintertid är tvungen att ta sig över den 9 meter djupa kustfarleden med hjälp av en för ändamålet konstruerad isbro. Fram till år 2002 beviljade Sjöfartsverket stöd för byggande av isbroar men den nuvarande förordningen av statsrådet om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) ger inte möjlighet till detta. Under senare år har understöd beviljats av Borgå stad.

Detta problem finns inte mellan Kalvö (fyra bofasta invånare) och fastlandet (Spjutsund), men utsläppen av kondensvatten från Neste Oy:s raffinaderi i Borgå försvagar isen, vilket försvårar trafiken vintertid.

Trafiken mellan Borgå skärgård och fastlandet kan för närvarande anses fungera tillfredsställande under den isfria perioden. Problemen koncentreras klart till vintern och menföresperioden. Det har bl.a. föreslagits att ovan nämnda förordning skulle ändras så att Sjöfartsverket kunde bevilja understöd för användning och underhåll av isbron som nämndes ovan. Kostnaderna för skötseln av bron varierar enligt vinterns längd och isläget från 10 000 till 25 000 euro.

### **5) Kotka-Pyttis skärgård**

I kommunerna Kotka och Pyttis finns det förbindelsefartygstrafik för närvarande till Fagerö, Aspö och Kuutsalo. På öarna finns det bofast befolkning enligt följande: Aspö 23, Fagerö 6, Kirkonmaa 3 och Kuutsalo 45. Under sommaren är folkmängden mångfaldig på grund av sommargästerna.

Liksom i andra kustområden i Finska viken koncentreras problemen klart till vinterperioden. Dessutom finns det speciella problem i Kotka-Pyttis skärgård som anknyter till förbindelsefartygstrafikens infrastruktur. Avståndet från Kuutsalo till Kotka är förhållandevis kort, men det fattas en ordentlig brygga för förbindelsefartyg på ön och farleden som leder till stranden är för grund (1,5 m). På Fagerö bör hela hamnen och den svärnavigerade, för vindar utsatta havsfarleden som leder dit förnyas. Isförhållandena i området kan vintertid vara mycket svåra. Även om fartyget (ms Tekla I) som trafikerar området lämpar sig för gång i is, behövs det tidvis isbrytarassistans i området. Färden från Aspö till fastlandet kan vintertid förlängas med upp till 3–4 timmar om inte fartyget får isbrytarassistans. Dessutom är tidtabellerna för förbindelsefartyget inte till alla delar tillfredsställande, eftersom ett enda fartyg har svårt att sköta alla tre öars förbindelser till fastlandet. Detta gör det svårare att till exempel arbeta på fastlandet.

För att utveckla trafikförbindelserna har det föreslagits att anslagen för understöd kunde användas också för istandsättande av förbindelsefartygens bryggor, ersättningar för isbrytarassistans, upprätthållandet av isbroar och bidrag för anskaffning av nytt fartyg. Det har uppskattats att byggandet av en brygga och fördjupandet av farleden i Kuutsalo skulle uppgå till ca 600 000 euro. Förbättringen av farleden och hamnen i Fagerö uppskattas kosta ca 900 000 euro. Isbrytarkostnaderna varierar beroende på vintern i fråga och isläget.

Kotka stad har föreslagit att förbindelsefartygstrafiken bör utvidgas till att omfatta även ön Kirkonmaa i Kotka. Det finns ingen brygga som betjänar skärgårdstrafiken på Kirkonmaa. Eftersom det finns en garnison på ön, sköter försvarsmakten sin egen trafik och också ibland transport för civilpersoner. Antalet mantalsskrivna personer är tre.



## 6) Öarna i Fredrikshamn

På öarna Kuorsalo och Tammio i östra Finska viken bor det tre människor året runt på vardera ön. Sommartid bor det ca 200–300 personer på öarna. Det största problemet är menföresperioden som skär av förbindelserna till fastlandet för den bofasta befolkningen.

Ännu i slutet av 1900-talet fanns en regelbunden turbåtsförbindelse från fastlandet till öarna i fråga. Efter det har trafiken till Kuorsalo helt dragits in och till Tammio finns det trafikförbindelse endast sommartid. Från öarna har man föreslagit understöd av turbåtstrafik så att det skulle ordnas transport i form av beställningstrafik en gång i veckan eller två gånger i månaden.

## 7) Insjövattendragen

När det gäller insjövattendragen tar sig invånarna fram där på egen hand. Det är närmast menföresperioden och tungtransporterna som upplevs som ett problem. Ett förslag på en delösning för Puulavesi området är att det skulle ordnas en förbindelse som betjänar den tunga trafiken.

## 7. Behov av ändringar i statsrådets förordning 371/2001

Arbetsgruppen har konstaterat att förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) till vissa delar begränsar möjligheterna att stöda utvecklandet av skärgårdstrafiken på ett ändamålsenligt sätt. Med anledning av detta har arbetsgruppen berett ett förslag till ändring av förordningen. De viktigaste ändringarna i förslaget gäller skötseln av vintertrafiken, där de största problemen inom förbindelsefartygstrafiken i Finska viken och insjövattendragen finns för närvarande.

Bilaga 8: Preliminärt förslag till ändring av förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001).

Enligt förslaget kunde understöd också beviljas för användning och underhåll av de isbroar vintertid som är avsedda för korsande av handelssjöfartens farleder. Enligt arbetsgruppen bör man samtidigt utreda ansvarsfrågorna i ärendet. Arbetsgruppen har uppskattat att i och med att tillämpningsområdet för förordningen utvidgas, så skulle behovet av anslag vara ca 32 000 euro i året. För tillfället finns det behov av att understöda sådan verksamhet närmast i Borgå och Kotka-Pyttis skärgård.

I arbetsgruppen har man också diskuterat huruvida understöd också kunde beviljas för istandsättande av bryggor, hamnar och farleder som krävs för förbindelsefartygstrafiken. Arbetsgruppen kom dock till den slutsatsen att understödet begränsas till skötseln av den egentliga trafiken. Sålunda borde man kunna finansiera utvecklandet av infrastrukturen för förbindelsefartygstrafiken från något annat moment än understödsmomentet. Om detta ändå inte är möjligt bör det ingå ett omnämnande i förordningen att understöd också kan beviljas för reparation av bryggor och att detta tas i beaktande vid dimensioneringen av anslaget för understöd.

Dessutom anser arbetsgruppen att det är skäl att ändra förordningen också så att understöd kunde beviljas inte bara till de egentliga trafikidkarna utan också till den kommun som idkar förbindelsefartygstrafik eller kan köpa trafikjänster av trafikidkarna.

## 8. Arbetsgruppens förslag och förslagens ekonomiska konsekvenser

### 8.1 Förslag

**1) Arbetsgruppen föreslår** att anslaget under moment 31.60.64 höjs med 200 000 euro i den första tilläggsbudgeten för år 2006. Anslaget är avsett för stödjande av den understödsbaserade trafiken i Finska viken och insjövattnen.

Som motivering till förslaget konstaterar arbetsgruppen att det i 2006 års budgetproposition finns 200 000 euro mindre att använda för stödjande av skärgårdstrafik än år 2005. Det belopp som riksdagen lade till anslagen för skärgårdstrafik, var uttryckligen avsedd för utvecklandet av förbindelserna i Finska viken och insjövattendragen. Sålunda kommer det år 2006 att finnas ett anslag på endast ca 286 000 euro, då det under innevarande år är 486 000 euro. Om det inte är möjligt att höja anslaget t.ex. i tilläggsbudgeten till 2005 års nivå, anser arbetsgruppen att det inte till alla delar finns förutsättningar för att utveckla och bibehålla nuvarande servicenivå för trafikförbindelserna i Finska viken och insjövattendragen. Enligt arbetsgruppen kan avsikten inte vara att utvecklandet av verksamheten i Finska viken och insjövattendragen ska ske genom att minska anslagen för trafiken i Skärgårdshavet.

**2) Arbetsgruppen föreslår att** man i 2007 års budgetproposition reserverar sig för förestående nya understödsansökningar från kommuner där det för tillfället inte finns någon statsstödd förbindelsefartygstrafik och att anslaget justeras årligen för att täcka eventuella bränsle- och lönekostnader. I och med utvidgandet av förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) blir det möjligt att använda anslaget för understöd mer omfattande än nu för att tillgodose behovet av förbindelsefartygstrafik i Finska viken och insjövattendragen.

**3) Arbetsgruppen föreslår** att kommunikationsministeriet brådskande utreder de ekonomiska, rättsliga och övriga konsekvenserna av förslaget i förklaringsdelen under moment 31.60.64 i 2006 års statsbudget. Enligt förslaget inkomstförs biljettintäkterna från förbindelsetrafiken direkt till trafikidkarna. I utredningsarbetet bör Sjöfartsverkets framställning till ministeriet i frågan tas i beaktande.

**4) Arbetsgruppen föreslår** att det bereds en sådan ”skärgårdstrafiklag”, med vilken en långsiktig finansiering av förbindelsefartygstrafiken kunde tryggas. Utgångspunkten bör vara att lagstiftningen skall göra det möjligt att vid behov ingå långvariga (t.ex. 6 år) avtal för skötseln av förbindelsefartygstrafiken.

Dessutom föreslår arbetsgruppen att utvecklandet av lagstiftningen angående förbindelsefartygstrafiken fortsätter, med beaktande av bl.a. bestämmelserna om sjötrafik i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991), liksom riktlinjerna för statsstöd för sjötrafik som fastställts av EG-kommissionen år 2004.

**5) Arbetsgruppen föreslår** att Vägförvaltningen och Sjöfartsverket gemensamt utreder ägar- och skötselansvaret samt behovet av underhåll för bryggor och farleder för förbindelsefartygstrafiken i Finska viken och insjövattnen. Utredningen bör göras så snabbt som möjligt. På basis av utredningarna bör man överväga att i statsbudgeten bevilja Sjöfartsverket ett särskilt anslag (reservationsanslag) t.ex. för fem år för utvecklandet av brygg- och hamninfrastrukturen. Arbetsgruppen utgår från att också de kommuner det gäller är med och finansierar den här sortens infrastruktur för förbindelsefartygstrafik med en andel på 20–50 %.

Det uppdrag som är mest brådskande är iståndsättandet av förbindelsefartygsbryggorna och -farlederna för Fagerö och Kuutsalo. Arbetet borde kunna inledas så snabbt som möjligt, och därför föreslår arbetsgruppen att Sjöfartsverket beviljas ett anslag på 750 000 euro för detta ändamål. Om det inte är möjligt, bör utvecklandet av brygg- och hamninfrastrukturen beaktas i samband med ändringen av statsrådets förordning (371/2001) enligt punkt 7 nedan.

**6) Arbetsgruppen föreslår** att förbindelsefartygstrafiken i Finska viken och insjövattnen också i fortsättningen sköts så att ordnandet av transport grundar sig på statsrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken.

**7) Arbetsgruppen föreslår** att statsrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) ändras till vissa delar. Understöd bör också kunna beviljas för användning och underhåll av isbroar som används för korsande av handelssjöfartens farleder vintertid samt för täckande av kostnader för assistans av vintertrafiken. Dessutom föreslår arbetsgruppen att understöd också kunde beviljas för kommunerna utöver de privata trafikidkarna.

**8) Arbetsgruppen föreslår** att kommunikationsministeriet och handels- och industriministeriet gemensamt utreder möjligheterna att ersätta förbindelsefartygen med nya. Fartygen inom förbindelsetrafiken är delvis föråldrade och oändamålsenliga. Dessutom anser arbetsgruppen att förslaget i punkt 4 ovan om ny lagstiftning skapar förutsättningar för att trafikidkarna skall kunna investera i nya fartyg.

**9) Arbetsgruppen föreslår** att man utöver det nuvarande biljettutbudet också kunde erbjuda förbindelsefartygens passagerare s.k. seriebiljetter. Dessutom bör krigsinvaliderna och krigsveteranerna vara befriade från avgifterna på förbindelsefartygen.

**10) Arbetsgruppen föreslår** att Sjöfartsverket ger kommunikationsministeriet en utredning om förverkligandet av arbetsgruppens förslag och verkningarna av öppnandet av konkurrens i början av år 2008. Vid bedömningen av verkningarna när det gäller genomförda förslag bör man också höra Skärgårdsdelegationen och kommunerna i fråga.

## 8.2 Ekonomiska konsekvenser

Av arbetsgruppens förslag som framställts ovan är en del sådana som skulle ha direkta verkningar på statens ekonomi om de genomfördes. En del av förslagen har ringa ekonomiska konsekvenser, medan vissa förslag inte har några direkta ekonomiska konsekvenser med undantag av förvaltningsutgifter.

1) För att servicenivån skall kunna bibehållas på nuvarande nivå när det gäller den trafik som omfattas av understöd, bör anslaget under moment 31.60.64 i 2006 års första tillägsbudget höjas med 200 000 euro. Anslaget är avsett för stödjande av sådan trafik i Finska viken och insjövattnen som omfattas av understöd.

2) Det uppskattas att iståndsättandet av hamnen och farleden till Fagerö kostar ca 900 000 euro. Iståndsättandet av förbindelsefartygsbryggan vid Kuutsalo och fördjupandet av farleden dit uppskattas kosta ca 600 000 euro. Arbetsgruppen utgår från att Sjöfartsverket beviljas ett anslag på 750 000 euro för detta ändamål. Dessutom bör kommunerna i fråga ta del av finansieringen av arbetet med en andel på 20–50 %.

Behovet av anslag för iståndsättandet av andra bryggor i Finska viken och insjövattnen kommer att framgå av Sjöfartsverkets och Vägförvaltningens utredning om behovet av iståndsättande av förbindelsefartygsbryggor och -farleder.

3) Enligt de uppgifter och förslag som arbetsgruppen tagit del av uppskattar arbetsgruppen att behovet av anslag för understödd trafik uppgår till ca 610 000 euro år 2007. I förslagskalkylen har man beaktat de beslut om understöd som fattas på basis av eventuella nya ansökningar (65 000 euro), utvidgandet av statsrådets förordnings (371/2001) tillämpningsområde till att gälla assistans av vintertrafik i Kotka (10 000 euro) och upprätthållandet av en isbro i Borgå (22 000 euro) samt en höjning på 15 % i kostnadsnivån (72 900 euro) beräknad utgående från anslaget för understöd för år 2005. Sjöfartsverket definierar årligen sitt behov av anslag för förbindelsefartygstrafik i sitt budgetförslag.

## 9. Utlåtande

Finansministeriets representant i arbetsgruppen har fogat följande utlåtande till promemorian: Arbetsgruppen har i enlighet med sitt uppdrag utrett skärgårdstrafiken i synnerhet i Finska viken och insjövattnen. Arbetsgruppen har framlagt förslag till ändring av förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001). Det föreslås att anslaget för det årliga understödet för skärgårdstrafik höjs från 286 000 euro enligt budgetpropositionen för år 2006 till 610 000 euro. En del av höjningen skulle medföra att understödet utvidgas från transporter till bl.a. assistans av vintertrafik och underhåll av isbryggor. Dessutom föreslås 750 000 euro för iståndsättande av två förbindelsefartygsfarleder och bryggor så att också kommunerna deltar i finansieringen med en andel på 20–50 %. Arbetsgruppen konstaterade i sin mellanrapport att det för tillfället inte finns några grunder för en höjning av kundavgifterna, och föreslår i sin slutrapport att krigsinvaliderna och krigsveteranerna skall vara befriade från avgift.

Som medlem av arbetsgruppen och representant för finansministeriet konstaterar jag att arbetsgruppen på ett mångsidigt sätt har kartlagt trafiktjänsterna som staten, kommunerna och privata företag tillhandahåller i skärgården. Samordningen av systemet för understöd av skärgårdstrafik i synnerhet med avtalssystemen enligt lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) bör ännu utredas närmare. Avgiftsfria trafiktjänster behöver endast begränsas till att gälla den fasta bosättningen i skärgården som avses i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981). Nivån på kundavgifterna bör bedömas årligen och totalinkomsten bör beaktas vid dimensioneringen av anslag för understöd. I de nya objekt för understöd som arbetsgruppen föreslår ingår funktionella, rättsliga och ekonomiska ansvarsfrågor som förutsätter kritiska fortsatta utredningar. De föreslagna höjningarna av anslagen har inte inordnats i anslagsramarna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

- BILAGOR
1. Beslut om tillsättande av en arbetsgrupp (KM094:00/2004)
  2. Sjöfartsverkets representanters reservation mot styrningen av biljettintäkter till bortfraktarna
  3. Öar i Finska viken som saknar fast väg- eller färjförbindelse år 2001
  4. Öar i insjövattnen som saknar fast väg- eller färjförbindelse år 2001
  5. Väg- och förbindelsetrafikbryggor i Finska viken, karta
  6. Bryggor i Finska viken, förteckning
  7. Skärgårdstrafikenkät till kommunerna
  8. Preliminärt förslag till ändring av förordningen om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001)

9.2.2005

## KOMMUNIKATIONSMINISTERIETS ARBETSGRUPP FÖR UTVECKLING AV SKÄRGÅRDSTRAFIKEN I FINSKA VIKEN OCH I INSJÖVATTNEN

### Tillsättande

Kommunikationsministeriet tillsätter en arbetsgrupp för utveckling av skärgårdstrafiken i Finska viken och i insjövattnen.

### Mandatperiod

9.2.2005–31.8.2005

### Bakgrund

Tillsättandet av en arbetsgrupp i syfte att utreda utvecklingen av skärgårdstrafiken i Finska viken och i insjövattnen grundar sig på det principbeslut om att utveckla skärgården som statsrådet fattade den 19 maj 2004 för åren 2004–2006.

### Mål

Arbetsgruppen har som mål att utarbeta ett förslag för kommunikationsministeriet om utveckling av den skärgårdstrafik som idkas i Finska viken och i insjövattnen.

### Uppgift

Arbetsgruppen har till uppgift att

- 1) utreda möjligheterna att utveckla skärgårdstrafiken i Finska viken och insjövattnen,
- 2) granska avgifterna för person- och godstransporter i skärgårdens förbindelsefartygstrafik, samt
- 3) utreda behovet av ändringar i statsrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) samt vid behov sammanställa ett förslag till ändring av nämnda förordning.

Om arbetsgruppen föreslår ändringar i avgifterna för person- och godstransporter i skärgårdens förbindelsefartygstrafik för år 2006 skall detta förslag lämnas till kommunikationsministeriet senast den 29 april 2005.

I utredningsgruppens uppgifter ingår inte att utreda hur Vägförvaltningens nya anvisning om statsunderstöd för enskilda vägar fungerar eller hur enhetlig understödspraxisen är. Statsunderstödsärenden gällande enskilda vägar bildar en separat helhet som anknyter till Vägförvaltningens kompetensområde.

Utredningsgruppens uppgift omfattar inte heller utredning av behoven av att revidera anvisningen eller bestämmelserna om statsunderstöd för enskilda vägar och inte heller att följa upp om understödet för vajerfärjor som hör till enskilda vägar är tillräckligt. Dessa frågor tas upp separat från denna utredning. Frågan om understödet för vajerfär-

jur som hör till enskilda vägar är tillräckligt skall granskas i relation till andra understödsbehov och ansökningar om understöd. Detta arbete lämpar sig bäst att utföras av kommunikationsministeriet och Vägförvaltningen i samarbete, eftersom befogenheterna i ärenden som gäller statsunderstöd för enskilda vägar ligger hos Vägförvaltningen. Anvisningen om understödet gäller sedan den 1 maj 2004, vilket innebär att man i slutet av innevarande år och i början av nästa år kommer att ha tillräckligt med erfarenhet av understödsanvisningens tillämplighet och eventuella revideringsbehov.

Förslag som läggs fram för kommunikationsministeriet skall gälla ärenden som ingår i kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

## Organisering

Ordförande:

**Harry Favorin**, översinpektör, kommunikationsministeriet

Vice ordförande:

**Pekka Kouhia**, regeringssekreterare, kommunikationsministeriet

Medlemmar:

regeringsråd **Kaisa Leena Välipirtti**, kommunikationsministeriet

budgetråd **Esko Tainio**, finansministeriet

trafikinspektör **Sirpa Vanhala**, Sjöfartsverket, Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt

planeringschef **Mervi Karhula**, Vägförvaltningens centralförvaltning

chef för småkommunsärenden **Markku Fagerlund**, Kommunförbundet

konsultativ tjänsteman **Jorma Leppänen**, skärgårdsdelegationen

turistföretagare **Paula Wilson**

Permanent sakkunniga:

direktör **Seppo Virtanen**, Sjöfartsverket, Finska vikens sjöfartsdistrikt

planeringschef **Toivo Javanainen**, Vägförvaltningen

planeringschef **Pekka Hallikainen**, Östra Nylands förbund

landskapsingenjör **Agneta Nylund**, Nylands förbund

landskapsingenjör **Heikki Rintamäki**, Södra Savolax landskapsförbund

Till sekreterare för arbetsgruppen utser kommunikationsministeriet upphandlingschef

**Kari Höglund** från Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt.

Arbetsgruppen kan vid behov höra sakkunniga.

## Kostnader och finansiering

Arbetet utförs som tjänsteuppdrag.

Kommunikationsminister

Leena Luhtanen

Kanslichef

Juhani Korpela

SÄNDLISTA: Arbetsgruppen

FÖR KÄNNEDOM: Trafikpolitiska avdelningen/kommunikationsministeriet  
Registratorskontoret/kommunikationsministeriet  
Finansministeriet  
Sjöfartsverket  
Vägförvaltningen  
Skärgårdsdelegationen  
Kommunförbundet  
Södra Savolax landskapsförbund  
Östra Nylands förbund  
Nylands förbund



**Reservation mot punkt 64. i budgetpropositionen, Köp och utvecklande av tjänster inom förbindelsefartygstrafiken i skärgården (*reservationsanslag 3 år*)**

I budgetpropositionen tas avgiftsinkomsterna tekniskt sett bort av verket och ställs till serviceproducenternas förfogande, varvid framtida höjningar kommer att gagna förbindelsefartygsverksamheten. Biljettintäkterna avdras från befaktningspriserna vid upphandling av tjänster.

Sjöfartsverket har från början av år 2004 ålagts att före år 2007 konkurrensutsätta alla de förbindelserutter som trafikeras av Finstaship. För närvarande sträcker sig de gällande avtal som ingåtts med olika trafikidkare ända fram till år 2010.

Eftersom Sjöfartsverket inte har hörts i beredningen av ärendet vill vi nu lyfta fram de problem och risker som ändringen eventuellt kommer att orsaka Sjöfartsverkets enhet för upphandling av förbindelsefartygstjänster:

1. Tidsbefraktaren idkar befaktningsverksamhet med fartyget och får genom tidsbefraktningen kommersiell bestämmanderätt. På bortfraktaren ankommer bemanningen och servicen av fartygen samt transporten av den frakt som fastställts av befaktaren. Överföringen av befaktningsintäkterna på bortfraktaren förändrar väsentligt verksamhetsprinciperna för tidsbefraktning.
2. Trafiken borde skötas så förmånligt som möjligt ur en helhetsekonomisk synvinkel, men erfarenheterna hittills visar obestriddigen att varje konkurrensutsättning har lett till att befaktningspriserna stigit. I den nuvarande finansieringssituationen leder detta oundvikligen till nedskärningar i servicenivån inom trafiken.
3. De anslag som budgeterats för förbindelsefartygstrafiken står till enheten för upphandling av förbindelsefartygstjänsters förfogande och på dess ansvar. Enheten förhandlar om servicenivån inom trafiken tillsammans med skärgårdskommunerna. Om biljettintäkterna går till bortfraktarna kan serviceproducenternas och serviceanvändarnas olika behov av servicenivå och verksamhetsprinciper avsevärt försvåra utarbetandet av turistor. I den trafikplanering som sköts av enheten för upphandling av förbindelsefartygstjänster är det framför allt viktigt att trygga skärgårdsbefolkningens utkomst och bosättningen av öarna.
4. De nuvarande bortfraktarna ställs i en ofördelaktig situation eftersom små privata rederier inte har en likadan organisation bakom sig som Finstaship. Konkurrens behövs för att man ska hitta det rätta marknadspriset, men läget kan leda till en begränsad eller förvrängd konkurrens, eftersom man med prestationer av samma typ inte har möjlighet att öka biljettintäkterna, då många av de rutter som handhas av privata närmast betjä-



nar de bofasta i skärgården. Ur en konkurrenspolitisk synvinkel är det viktigt att serviceproducenterna har en jämlik ställning.

De nuvarande avtalen, även de som konkurrensutsatts i år, måste omförhandlas för att befракtningspriset ska kunna sänkas enligt de uppskattade biljettintäkterna. Om biljettintäkterna styrs direkt till bortfraktarna kommer de ändå inte att sänka befракtningspriserna i samma mån. Avtalen har i huvudsak ingåtts för fem år. Hittills har Finstaship vunnit alla konkurrensutsatta rutter. Konkurrensutsättningen har skett i nuläget, där biljettintäkterna styrs till Sjöfartsverket, om än inte till förmån för förbindelsefartygstrafiken. Vi anser att detta innebär att en omförhandling av avtalen enligt principen om rättvisa och jämlikhet inte är tillräcklig, utan att rutternas borde konkurrensutsättas på nytt, eftersom förutsättningarna för skötseln av trafiken har förändrats väsentligt.

I praktiken kommer det nya systemet att innebära att de rutter som ger höga biljettintäkter intresserar bortfraktarna mer, och de rutter som ger lägre biljettintäkter köps för ett högre pris.

5. Det är Sjöfartsverkets uppgift att ha hand om förbindelsefartygstrafiken. Som myndighet sörjer verket bl.a. för trafikens infrastruktur, som inte heller för närvarande är tillräcklig. T.ex. reparation och underhåll av bryggor är fullständigt omöjligt med nuvarande finansiering. Om trafikidkarna med hjälp av effektivare marknadsföring utökar passagerarströmmarna ställs man inför otillräcklig fartygskapacitet, krav på att öka trafiktätheten samt brygg- och miljöproblem. Ökande trafik orsakar problem även för de logistiska kedjorna: Vägförvaltningens färjor, bussförbindelserna osv. Denna situation medför ännu större säkerhetsrisker än tidigare.
6. Sjöfartsverket äger det betalningssystem som är i bruk ombord på fartygen. I somras konkurrensutsattes anskaffningen av ett nytt betalningssystem, och en skriftlig order kommer att göras inom kort. Värdet på anskaffningen är cirka 100 000 euro. Det är inte ändamålsenligt att varje trafikidkare skaffar ett dyrt betalningssystem och behåller programmeringen och avläsningen av detta. Konkurrensutsättningen kan leda till att betalningssystemet betjänar en företagare under endast en avtalsperiod. Vid Sjöfartsverkets enhet för upphandling av förbindelsefartygstjänster används betalningssystemet även som trafikplanerings-, uppföljnings- och övervakningssystem. Om betalningssystemen överförs på företagarna försvinner samtidigt all myndighetstillsyn, och Sjöfartsverkets upphandlingsenhet är hänvisad endast till den information som erhålls av företagarna. Det är inte heller ändamålsenligt att Sjöfartsverket utan ersättning sköter kassaflödena och statistikföringen i betalningssystemet på bortfraktarnas vägnar.
7. Bortfraktaren kanske prioriterar betalande kunder på bekostnad av den bofasta befolkningen i skärgården.

Biljettintäkterna borde styras nettobudgeterade till Sjöfartsverkets enhet för upphandling av förbindelsefartygstjänster till förmån för förbindelsefartygstrafiken för att täcka de ökande befракtnings- och bränslekostnaderna samt upprätthålla den nuvarande servicenivån.

Om biljettintäkterna på någon rutt, t.ex. Skärgårdens Ringväg, vill styras till bortfraktaren skulle det på den aktuella rutten vara ändamålsenligt att övergå till en sådan understödd trafikeringsform som avses i KM:s förordning 371/2001.

Åbo 12.8.2005

Sjöfartsverket  
Enheten för upphandling av förbindelsefartygstjänster

SIRPA VANHALA  
Sirpa Vanhala  
Trafikinspektör

KARI HÖGLUND  
Kari Höglund  
Upphandlingschef

**Öar i Finska viken som saknar fast väg- eller färjeförbindelse år 2001****Bilaga 3**

<b>Landskap</b>	<b>Kommun</b>	<b>Ö</b>	<b>Invånare</b>	
<b>Östra Nyland</b>	Pernå	Altarskär	3	
		Käldö	1	
		Sandö	1	
		Våtskär	9	
	Borgå	Bodö	3	
		Hamnholmen	3	
		Herrskär	3	
		Kalvö	3	
		Pörtö	10	
		Ramsholmen	4	
		Stora Bjurholmen	2	
		Sundön-Tullandet-Pellinge m.fl. – färja för allmän väg	262	
		Sibbo	Bergarholmen	1
			Björkholmen	2
			Granö	6
			Grötholmen	1
			Kamsholmen	10
			Komsalö	9
	Majholmen		2	
	Norrkullaholmen		14	
	Opanholmen		2	
	Röysö		2	
	Sandholmen		1	
	Simsalö		34	
	Stora Svedjeholmen		4	
	Söderkullaholmen		2	
	<b>Kymmenedalen</b>		Jaala	Honkasaari
		Kotka	Aspö	20
			Kyrkogårdsö	15
			Kuutsalo	33
			Långviran	1
			Rankö	9
			Vassaari	3
Pyttis		Heinäsaari	6	
		Hästholmen	17	
		Fagerö	13	
		Stensnäs Krokö	3	
		Krokö	4	
Fredrikshamn		Kuorsalö	3	
		Stamö	3	

<b>Nyland</b>	Esbo	Lilla Pentala	1	
		Malmkopplan	1	
		Miessaari	1	
		Pentala	2	
		Vehkasaari	4	
	Hangö	Bengtskär	1	
		Ekö	2	
		Russarö	2	
	Helsingfors	Mjölö	48	
		Sveaborg – Färjan för Sveaborgstrafiken	844	
		Vårdö	24	
		Villinge	7	
		Ingå	Beijarholm	3
	Ingå	Gammelbylandet	4	
		Gloholm	2	
		Grundsö	3	
		Gåsö	1	
		Hamnholm	2	
		Knappsholm	6	
		Lövö	3	
		Mangrund	2	
		Mörkholm	1	
		Skeppö	4	
		Svartö	2	
		Sådö	7	
		Sälkö	3	
		Kyrkslätt	Mac Elliot	12
			Räfsö	2
			Salmen	1
		Ekenäs	Busö	2
	Bylandet		2	
	Dalkarö		2	
	Danskog		4	
	Espingskär		2	
	Gloholmen		4	
	Halstö		8	
	Heimosholmen		1	
	Hermansö		1	
	Horsholmen		1	
	Hummelskär		2	
	Hästö		3	
	Hästö Busö		1	
Julö	1			
Järnö	1			
Kalkholmen	1			
Kalvön	2			
Koö	2			

Kungsöarna	2
Kurö	1
Lillö	2
Långön	3
Långören	3
Notholmen	1
Pattskär	1
Prästön	5
Skärlandet – färja för allmän väg	206
Stolstö	1
Stora Mistön	1
Stora Vårholmen	2
Storkrokan	2
Storö	1
Stuvuholmen	1
Svartholmen	1
Torsö-färja för allmän väg	20
Tvisäcken	2
Ytterön	1
Älgö	5
Ängholmen	3

**Källa: skärgårdsdelegationens enkät till kommunerna 2002.**

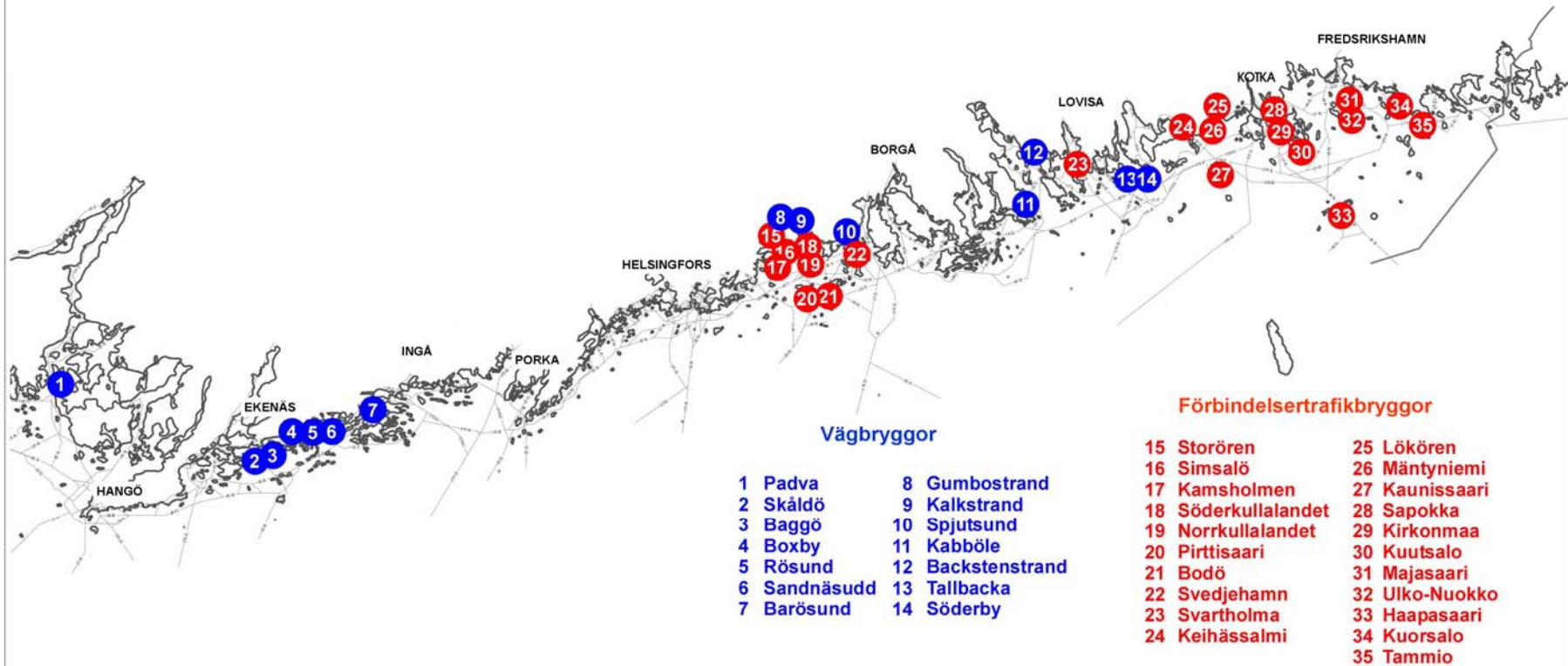
Öar i insjövattnen som saknar fast väg- eller färjeförbindelse år 2001							Bilaga 4
		IM:s publ. 1/2003 Bebodda öar utan fast väg- eller färjeförbindelse	invånare 31.12. 2001	invånare 2005 x)	sammanl. uppgift	invånare tot. / kommun	invånare tot. / landskap
<b>Södra Savolax</b>							
<b>Skärgårdskommuner</b>	Enonkoski	1 Jänissaari	3	2	2	2	
	Puumala	2 Kurjensalon saari	3	2	2	2	
		3 Viitasaari	2	3	3	5	
	Sulkava	4 Ohonsaari	2		2	2	
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>	Hirvensalmi	5 Halmesaari	2		2		
		6 Kenkunsaaari	1		1		
		7 Kuivasaari	3		3		
		8 Mielevänsaari	2		2		
		9 Puukonsaari	23	22	22		
		10 Pääskynsaari	2		2		
		11 Saari-Kuitunen	16	11	11		
		12 Soisalon saari	3		3		
		13 Säkkiäsaari	9	9	9		
		14 Ulppa	2		2	57	
	S:t Michel	15 Paajalansaari	4		4		
		16 Petäjäsaari	1		1		
		17 Porosaari	1		1		
		18 Pulmusaari	1		1	7	
	Savonlinna	19 Härkünsalo	1	0	0		
		20 Karistaansaari	1	0	0		
		21 Korkiasaari	1	0	0		
		22 Makkarsaari	1	0	0		
		23 Pesolansaari	1	0	0		
<b>Övriga kommuner</b>							
	Jorois	24 Kostonsaari	7		7	7	
	Kangasniemi	25 Iso-Mökärä	1		1		
		26 Iso-Sarvuli	2		2		
		27 Rämiiäinen	2		2	5	
	Kerimäki	28 Hevossalo	4	4	4		
		29 Vehkasalo	3		3	7	
	Rantasalmi	30 Kumpunen	1		1		
		31 Kuokansalonsaari	2		2		
		32 Pitkäsaari	3		3	6	
	Kristina	33 Kaijasaari	4	1	1		
		34 Kaitasaari	2	2	2	3	101
<b>Södra Karelen</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>	Taipalsaari	35 Pieni Jänkäsalo	2		2	2	
<b>Övriga kommuner</b>	Parikkala	36 Kotasaari	3		3	3	
	Savitaipale	37 Lehtisenaaari	2		2	2	
	Suomenniemi	38 Salosaari	1		1	1	8
<b>Norra Savolax</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>	Tervo	39 Honkasaari	2		2	2	
<b>Övriga kommuner</b>	Idensalmi	40 Iisaari	1	0	0		
		41 Koivusaari	2	0	0	0	
	Juankoski	42 Kallinsalo	4		4	4	
	Kangaslampi	43 Petkelsaari	2		2		
		44 Ruotimonsaari	7		7	9	
	Karttula	45 Hirvonsaari	2		2		
		46 Mammonen	3		3		
		47 Uittosaari	2		2	7	
	Kiuruvesi	48 Lapinsaari	4		4		
		49 Tursansaari	2		2	6	
	Lapinlahti	50 Harkonsaari	1	1	1		
		51 Viitasaari	1	2	2	3	
	Leppävirta	52 Hevossaaari	1		1		
		53 Kasinsalo	2		2		
		54 Pauhansaari	1		1		
		55 Tanskansaari	1		1		
		56 Tervassalo	5		5		
		57 Timonsalo	2		2		
		58 Vasikkasaari	3		3		
		59 Vilponsaari	4		4		
		60 Virtasaari	5		5	24	
	Nilsjä	61 Aholansaari	1		1		
		62 Hietasalo	1		1		
		63 Keinolansaari	1		1		
		64 Kersinsaari	2		2		
		65 Pieni-Virkki	3		3	8	
	Pielavesi	66 Hiidensaari	2		2		
		67 Iso-Kaitamo	3		3		
		68 Kusiaissaari	5		5		
		69 Peltosaari	2		2		
		70 Salonsaari	6		6		
		71 Suursaari	1		1	19	
	Suonenjoki	72 Ärjänsaari	1		1	1	
	Varkaus	73 Immosen saari	2		2	2	
	Vesanto	74 Pängäsalo	14		14	14	
	Vieremä	75 Vitikkasaari	9		9	9	
	Rautalampi	76		4	4	4	112
<b>Norra Karelen</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>	Kesälähti	77 Ketolansaari	3		3		
		78 Sorsansaari	2		2		
		79 Suitsansaari	1		1	6	
	Lieksa	80 Kelvänsaari	4		4		

		81	Kutkutsaari	1		1	5
	Libelits	82	Karjalansaari	4		4	
		83	Kuusisaari	1		1	
		84	Lapinsaari	2		2	
		85	Matinsaari	1		1	
		86	Pesolansaari	1		1	
		87	Rauvansaari	3		3	
		88	Suursaari	3		3	
		89	Telmo	1		1	
		90	Tikansaari	2		2	18
	Rääkkylä	91	Iso-Häkkö	2		2	
		92	Kultasaari	2		2	4
<b>Övriga kommuner</b>	Kontiolahti	93	Teerisaari	9		9	9
	Nurmes	94	Lautiaussaari	6		6	
		95	Porosaari	1		1	7
	Polvijärvi	96	Teerisaari	1		1	50
<b>Mellersta Finland</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>	Joutsa	97	Joussaari	2		2	
		98	Konnassaari	1		1	3
	Korpilahti	99	Jänissaari	1		1	
		100	Kilvensalo	4	3	3	
		101	Pieni-Palavas	1		1	5
	Kuhmoinen	102	Mustasalo	1		1	
		103	Uotilansaari	4		4	5
	Luhanka	104	Avosaari	2		2	
		105	Onkisalo	10		10	12
<b>Övriga kommuner</b>	Hankasalmi	106	Tuomarinsaari	2		2	2
	Jämsä	107	Karhusalo	4		4	
		108	Taivassalo	3		3	7
	Keuru	109	Palosaari	1		1	1
	Laukas	110	Tuomarinsaari	2		2	2
	Saarijärvi	111	Pappilansaari	3		3	
		112	Salosaari	8		8	11
	Äänekoski	113	Jänissaari	3		3	3
	Jyväskylä	114			4	4	4
							55
<b>Birkaland</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>							
<b>Övriga kommuner</b>	Tavastkyro	115	Isosaari	1	1	1	1
	Kangasala	116	Vänninsalo	2	3	3	3
	Pälkäne	117	Karhusalo	2		2	
		118	Ratasaari	1		1	3
	Vesilahti	119	Salonsaari	3		3	3
	Viridis	120	Oikansaari	1		1	11
<b>Päijänne-Tavastland</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>							
<b>Övriga kommuner</b>	Gustav Adolfs	121	Kotisalo	1		1	
		122	Urhonsaari	1		1	2
	Sysmä	123	Salonsaari	2	5	5	5
<b>Kajanaland</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>							
<b>Övriga kommuner</b>	Sotkamo	124	Haaposaari	2		2	2
<b>Norra Österbotten</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>							
<b>Övriga kommuner</b>	Kuusamo	125	Kaaperinsaari	2		2	2
	Pudasjärvi	126	Partasensaari	8		8	8
<b>Lappland</b>							
<b>Kommuner med skärgårdsdelar</b>							
<b>Övriga kommuner</b>	Enare	127	Jyllinsaaret	2		2	2
	Muonio	128	Jerisjärven Saari	7		7	7
				371		365	365
						365	365
x) uppgift från kommunenkäten som utfördes våren 2005							



Sjöfartsverket

## Väg- och förbindelsetrafikbryggor i Finska viken



14.4.2005





## Sjöfartsverket

1

Bilaga 6

### BRYGGOR I FINSKA VIKEN

14.4.2005

(Numreringen hänvisar till den bifogade kartan)

Brygga	Typ	Färdigst.	Överlåtelse	Vattendjup	Längd	Konstruktion	Obs
1. Padva	väg-o.förb.brygga	1990	vägdistriktet	2,4	12	bet.ponton	
2. Skåldö	väg-o.förb.brygga	1995	kommunen		31	bet.ponton	
3. Baggö	vägbrygga						
4. Boxby	vägbrygga						
5. Rösund	väg-o.förb.brygga	1989	vägdistriktet	3	20	pålbrygga	
6. Sandnäsudd	vägbrygga						
7. Barösund	vägbrygga						
8. Gumbostrand	vägbrygga						
9. Kalkstrand	vägbrygga	80-talet	vägdistriktet	3		stödmur vid hörn	
10. Spjutsund	vägbrygga						
11. Kabböle	vägbrygga	30.6.1989	vägdistriktet	2,4	12,3	kassun+bet.pont.	
12. Backstenstrand	vägbrygga						
13. Tallbacka	vägbrygga						
14. Söderby	vägbrygga						
15. Storören	förb.-o fiskebrygga	6.5.1986	kommunen	3	47	stål+bet.balk	
16. Simsalö	förb.brygga	30.6. -83	kommunen	2,0	13,0	bet.ponton	
17. Kamsholmen	förb.brygga	16.12. -83	kommunen	2,0	13,0	bet.ponton	
18. Söderkullalande	förb.brygga	15.11.1988	kommunen	2	12,3	bet.ponton	
19. Norkullalandet	förb.brygga	hösten-95	kommunen	2,6	12	bet.ponton	
20. Pörtö	förb.brygga	7.8.1990	kommunen	3	2,4	stödmur vid hörn	
21. Bodö	förb.brygga						
22. Svedjehamn	förb.brygga	1993	kommunen	3	12	bet.ponton	
23. Svartholma	förb.brygga	7.2. -74	kommunen/-74	1,9		pålbrygga	tillsatt ponton

**BRYGGOR I FINSKA VIKEN**

(Numreringen hänvisar till den bifogade kartan)

<b>Brygga</b>	<b>Typ</b>	<b>Tillverk.dat.</b>	<b>Överlåtelse</b>	<b>Vattendjup</b>	<b>Längd</b>	<b>Konstruktion</b>	<b>Obs</b>
24. Spjutsund	förb.-o fiskebrygga	21.5.1987	-	2,4 / 4,2	30	bet.kassun	tillsatt ponton - 95
25. Lökören	brygga	-91	kommunen	2,4	12	bet.ponton	
26. Mäntyniemi	brygga	-91	kommunen	2,4	12	bet.ponton	
27. Fagerö	förb.o.båthamn	.9.1989	-	1,9/ 2,4/ 3,1	15 + 47	stålponon	
28. Sapokka	förb.brygga	30.5. -90	kommunen	2,4	15	stödmur vid hörn	
29. Kyrkogårdsö	brygga	10.12.1987	PLM	2,3 / 4,5		stockkista+stål	ombyggn.
30. Kuutsalo	förb.brygga	19.12.1986	kommunen/19.12-86	2,1	12,3	bet.ponton	
31. Majasaari	förb.brygga	touko.95	kommunen	2,4		bet.ponton	
32. Ulko - Nuokko	förb.brygga	syys.96	kommunen		12	bet.ponton	
33. Aspö	förb.brygga	.5.1989	kommunen	1,8	15,4	bet.ponton	
34. Kuorsalö	förb.brygga	11.-92	kommunen/-93	2,4	12	bet.ponton	
35. Stamö	förb.brygga	17.11.1988	kommunen/17.11-88	3	15	bet.kassun	

**Skärgårdsenkät till kommuner**

Bilaga 7 1

Enkäten postades 13.5.2005, om svar ombads senast 31.5.2005.  
 Enkäten sändes till sammanlagt 173 kommuner. Svarsprocent 12,1.  
 Inom den utsatta tiden kom det in 21 svar. Ingen bad om förlängd tid.

Kommun	Bosättning	Förbindelsefartygstrafik	Understöd					
Enonkoski	2 bofasta, 4 fritids	Invånarna själva	425,- (kommunen betalar)					
Evijärvi	Fritidsbosättning	Invånarna själva	0					
Hirvensalmi, Iso-Säkkisalo i Puulaves	9 bofasta, 5 fritids	Kommunen ersätter utträttande av ärenden sommartid och 75 % av vintervägarna						
H-salmi, Puukonsaari i Puulavesi	22 bofasta, 45 fritids	Kommunen ersätter utträttande av ärenden sommartid och 75 % av vintervägarna						
H-salmi, Saari-Kuitunen i Puulavesi	11 bofasta, 50 fritids	Kommunen ersätter utträttande av ärenden sommartid och 75 % av vintervägarna						
Tavastkyro	1 bofast	Invånarna själva	0					
Idensalmi	Inga bofasta	-	0					
<b>Enare:</b>								
Tsuruvuono	1 bostad	-						
Syrminiemi	6 bofasta, 10 fritids	Invånarna själva	0					
Jyväskylä	4 bofasta (1 familj)	Invånarna själva	0					
Jänissaari	1 bofast, 3 fritids	Invånarna själva	0					
Kangasala	3 bofasta, 50 fritids	Invånarna själva	0					
Kerimäki <sup>1</sup>	4 bofasta, 43 fritids	Invånarna själva + väglaget	490,- (kommunen betalar vintervägen)					
Korpilahti	3 bofasta, 27 fritids	Invånarna själva	0					
<b>Kotka:</b>			Staten 207899 €					
Kyrkogårdsö	3 bofasta, 60 fritids	Garnison på ön <sup>2</sup>	0					
Kutsalo	45 bofasta, 438 fritids	Sågverk, byggföretag	Kommunen äger bryggan och står för reparationerna					
Aspö	23 bofasta, 94 fritids	Butik, kiosk, turism/fiske	Kommunen äger och står för reparationerna. Nybygge av förbindelsebrygga som brädslande.					
<b>Kuopio</b>		Fast vägförbindelse eller vajerfärja till öar med fast bosättning.						
<b>Lapinlahti:</b>								
Horkonsaari	1 bofast, 3 fritids	-	0					
Viitasaari	2 bofasta, 1 fritids	-						
Villmanstrand	0	-	0					
Lojo	0	-	0					
<b>Puumala:</b>								
Kurensaari	2 bofasta, 20 fritids	Invånarna själva	0					
Viitasaari	3 bofasta	Invånarna själva	0					
Rautalampi <sup>2</sup>	4 bofasta, 2 skolelever	Invånarna själva, vinterväg						

<b>Kristina:</b>								
Kaita	2 bofasta	Invånarna själva						Kommunen assisterar vid underhåll av isvägar till Kaita.
								Kaijatsalo söker inte understöd.
Kaijatsaari	1 bofast, 3 fritids	Invånarna själva						
Nyslott	5 fritids	Invånarna själva	0					
Sibbo	87 bofasta (uppskattnng), skolelever 12							Kommunen assisterar vid underhåll av isvägar (1-4). Kommunen assisterar inte trafikidkarna, som får biljettinkomsterna.
Sysmä	5 bofasta, 23 fritids	Invånarna själva	0					

- <sup>1</sup> Höst och vår problematiska, likaså stormigt väder vid öppet vatten!  
Förbindelsefartygstjänster arrangeras och finansieras av kommunen/kommunerna och staten tillsammans. Kostnader 50%/50%.
- <sup>2</sup> Utvecklingsbehov: Hängbro
- <sup>3</sup> Försvarsmakten sköter sin egen trafik. Förbindelsefartygstrafiken borde utsträckas till Kyrkogårdsö. Armén har den s.k. västbryggan, som kunde bli en bas för förbindelsefartygstrafiken genom avtal.  
Utvecklingsbehovet i Hirvensalmi: Arrangemang av tungtransporter

## Statsrådets förordning om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken

Given i Helsingfors den 20

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på fördragning från kommunikationsministeriet, föreskrivs med stöd av 8 § i statsunderstödslagen av den 27 juli 2001 (688/2001):

### 1 §

Tillämpningsområde

Av det anslag som i statsbudgeten anvisats för ändamålet kan Sjöfartsverket på det sätt som föreskrivs i denna förordning bevilja understöd för kostnader som föranleds av idkande av skärgårdstrafik.

### 2 §

Grunderna för beviljande av understöd för skärgårdstrafik

Med skärgårdstrafik avses i denna förordning sådan trafik som idkas sjövägen och som betjänar i skärgården bofasta personer antingen på sådana rutter inom skärgården eller mellan skärgården och fastlandet som saknar annan reguljär trafik eller vägförbindelser. Med skärgårdstrafik kan på motsvarande sätt även avses sådan trafik som sker sjövägen och som betjänar i skärgården bofasta personer när det är orimligt bevärligt att anlita övriga trafik- eller vägförbindelser.

Därtill avses med skärgårdstrafik

- 1) byggande, anlitande och underhåll av isbroar;
- 2) assistens av vintertrafik, eller
- [3) byggande eller reparation av bryggor för förbindelsefartyg]<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Arbetsgruppen har föreslagit att ett separat anslag skall anvisas för reparation av bryggor. Om detta inte

som anknyter till sådan reguljär eller irreguljär trafik som avses i denna förordnings 1 mom. eller som tillgodoser dess behov.

### 3 §

Maximalt understödsbelopp

Ovan i 2 § 1 mom. och 2 § 2 mom. 1 och 2 punkten avsedda understöd kan beviljas i form av allmänt understöd till det belopp som idkandet av verksamheten anses förutsätta.

För sådan verksamhet som avses ovan i 2 § 2 mom. 3 punkten kan understöd beviljas i form av specialunderstöd till högst hälften av de uppskattade kostnaderna under förutsättning att projektet inte skulle genomföras utan statsunderstöd.

För byggande, anlitande och underhåll av en isbro kan understöd beviljas endast i syfte att trygga en sådan trafikförbindelse vars skötsel enligt vad som föreskrivs i 2 § 1 mom. skulle vara dyrare än att bygga en isbro.

### 4 §

Understödstagare

Understöd kan beviljas en privat trafikidkare eller kommun. För anlitande eller underhåll av isbroar kan understöd dock endast beviljas en kommun.

---

är möjligt borde understöd beviljas även för istandsättning av bryggor enligt bestämmelserna i de med klammrar utmärkta punkterna i detta preliminära förordningsutkast.

## 5 §

## Transportavgifternas storlek

Den som får understöd har rätt att uppbära transportavgifter av sina kunder utan att redovisa dem till Sjöfartsverket

## 6 §

## Befrielse från transportavgifter

Personer som är bofasta på någon av öarna utmed förbindelsefartygsleden, fordon i deras ägo, deras varuleveranser samt personer och fordon som sköter dessa leveranser är befriade från skärgårdstrafikavgifter enligt vad som föreskrivs i bilagan till kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer.

## 7 §

## Meddelande om understöd

Sjöfartsverket publicerar före utgången av juni på lämpligt sätt i dagstidningarna ett meddelande om understöd som kan sökas för följande års trafik. Dessutom meddelar Sjöfartsverket om understöden på sin webbplats minst en månad innan tiden för ansökan om understöd går ut. Av särskilda skäl kan Sjöfartsverket publicera ett meddelande om understöd som kan sökas angående en viss rutt även vid en annan tidpunkt.

## 8 §

## Uppgifter som skall anges i ansökan om understöd

Trafikidkaren skall i sin ansökan om understöd ta in

- 1) det understödsbelopp som söks och dess uppskattade andel av de totala inkomster som erhålls från verksamheten samt de utgifter som föranleds av verksamheten;
- 2) riktiga och tillräckliga uppgifter om fartyget och dess isgångsegenskaper, uppgifter om högsta tillåtna passagerarantal och lastmängd samt en kopia av fartygets besiktningsbevis och bemanningscertifikat och ett bevis över

att rederiet har ett säkerhetsledningssystem enligt ISM-koden, som har auditerats för rederiets ledning och fartyget, om fartyget som får understöd lyder under ISM-koden vad gäller storleken;

- 3) riktiga och tillräckliga ekonomiska uppgifter om fartygets användning;
- 4) turfrekvensen för den trafikservice som erbjuds och andra uppgifter som beskriver kvaliteten;
- 5) beloppet av de transportavgifter som tas ut;
- 6) uppgifter om andra eventuella offentliga stöd som fås för verksamheten;
- 7) uppgifter om möjligheten att erbjuda service även i nödlägen;
- 8) utredning om trafikidkarens lokalkännedom och om de anställdas behörighet och språkkunskaper; samt
- 9) den tid under vilken trafikidkaren på den aktuella ruten skulle sköta trafiken, underhålla isbron [eller bryggan för förbindelsefartyg] eller assistera trafiken.

## 9 §

## Utlåtanden

Innan Sjöfartsverket fattar beslut om det i denna förordning avsedda statsunderstödet skall verket beträffande den inkomna ansökan om understöd begära utlåtande av skärgårdsdelegationen och de kommuner inom vilkas område trafik kommer att idkas.

## 10 §

## Isbro

Om Sjöfartsverket har för avsikt att fatta ett positivt beslut för att bevilja understöd angående byggande, anlitande och underhåll av en isbro skall Sjöfartsverket säkerställa att den som ansöker om understödet har rätt att bygga, anlita och underhålla isbron.

## [11 §

## Brygga för förbindelsefartyg

Om Sjöfartsverket har för avsikt att fatta ett positivt beslut om beviljandet av understöd för byggande av en brygga för förbindelsefar-

tyg skall Sjöfartsverket säkerställa att den som ansöker om understödet har rätt att bygga, anlita och underhålla den aktuella förbindelsebryggan.]

12 §  
Understödsbeslutets giltighet och upphörande

Sjöfartsverket kan bevilja understöd för högst ett år åt gången på villkor att det i statsbudgeten för det aktuella finansåret har anvisats ett tillräckligt anslag för detta ändamål.

Understödsbeslutet anses ha förfallit om trafikidkaren upphör med verksamheten före utgången av den period som fastställts i understödsbeslutet.

13 §  
Förändrade omständigheter

Trafikidkaren skall omedelbart underrätta Sjöfartsverket om en betydande ändring som skett eller kommer att ske i verksamheten eller verksamhetsförhållanden eller om nedläggning av verksamheten eller en del av den.

14 §  
Trafikrapport och trafikutredning

Sjöfartsverket betalar understöd som beviljas för anordnandet av sådan trafik som avses i 1 mom. månatligen i efterhand mot en trafikrapport. Sjöfartsverket fastställer rapportens form och vilken information som skall framgå av den.

Trafikidkaren skall före utgången av mars året efter det då trafiken idkades ge Sjöfartsverket en utredning om den trafik som idkats under året. Sjöfartsverket fastställer utredningens form och vilken information som skall framgå av den.

15 §  
Övriga bestämmelser

Om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken gäller vad som föreskrivs om statsunderstöd i statsunderstödslagen (688/2001).

16 §  
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 20 .

Genom denna förordning upphävs statsrådets förordning av den 26 april 2001 om understöd som beviljas för stödjande av skärgårdstrafiken (371/2001) .

Åtgärder som verkställigheten av förordningen förutsätter får vidtas innan förordningen träder i kraft.

Helsingfors den 20

Kommunikationsminister

Föredragande