

Till Kommunikationsministeriet

Utlåtande från passagerare på Nagu södra rutt.

Det borde väl stå klart att det Kommunikationsministeriet kallar skäliga avgifter är långt ifrån skäliga. Det är också svårt att begripa sig på hur något som tar död på eller ytterligt försvårar förutsättningarna för att leva i skärgården kan kallas ett spetsprojekt. För att försöka få några privata trafikidkare, tar man kål på näringsidkarna i skärgården. Vilka andra medborgare borde klara av att bli påförda sådana avgifter än de som bor och rör sig i skärgården?

Och databaserade tjänster? Som man kan förena? I Nagu södra yttre skärgård finns det EN förbindelsebåt, det finns inga tjänster att förena, en app i telefonen tar en ju inte över havet.

Personavgifterna 10 euro /15 euro är en fördubbling av avgifterna sedan de avskaffade år 2009. Ingenstans på fastlandet har de fördubblats på den tiden. I Helsingfors kostade en biljett 2,50 euro år 2009, 2016 kostar den 3,20 euro. Alltså långt ifrån en fördubbling av priset.

På Åland kostar ett årskort på förbindelsebåten 105 euro för fast bosatta på öarna, 158 euro för andra. Märk väl för fordonet, passagerarna åker gratis.

I Skärgårdshavet behöver en Lökholmsbo inte betala efter att ha åkt 320 ggr, dvs får ett årskort då. Det betyder att årskortet för passageraren kostar 4 810 euro. Tar Lökholmsbon bilen med på resorna blir det 13 120 euro. Det som kostar 105/158 euro i den åländska skärgården kostar 17 930 i den åboländska. **DET SKA TILLÄGGAS ATT LÖKHOLMSBON DÅ MÅSTE ANVÄNDA SIG AV PRECIS ALLA TURER HOLMEN HAR, ÅR 2016 HADE LÖKHOLM 320 TURER.**

Lökholm har trafik bara 4 dagar per vecka på vintern och 7 avgångar per vecka under den livligaste sommaren, 10 veckor, och det kan väl inte vara meningen att någon ska åka alla turer som finns för att få årskort.

Ni säger att ni vill uppmuntra till pendling och att priserna motsvarar avgifterna inom kollektivtrafiken i området. På bussen kostar ett månadskort inom Pargas (från Houtskär till Pargas) 65 euro, det blir 780 euro om året. På vilket sätt motsvarar det ett månadskort på 310 och årskort på 3 200 euro för den som pendlar till och från Brännskär?

Bussturena är ju också betydligt flera än förbindelsebåtsturena. I Helsingfors kostar ett årskort bara 576,60 euro, med ett oändligt antal turer/fordon att välja mellan.

Dessutom är förbindelsebåten inte det enda fortskaffningsmedel den som rör sig i skärgården behöver, den tar en bara till fastlandet, därifrån resan fortsätter och kostar.

När ni fördubblar passageraravgifterna, mångfaldigar ni avgifterna för frakten. 30 euro för högst 50 kg, betyder att du betalar det för varje gasflaska (många av öarna har ingen elektricitet), bensinkanister eller matpaket du beställer från butiken eller fisken du beställer av fiskaren på grannön. Det blir ju omöjligt både för näringsidkaren och köparen. Transporterna blir också lätt stora, och frakterna skyhöga, med allt från trävirke och målbyttor för att hålla kulturskatten i skärgården i skick.

Kan resonemanget ha gått så de som bor och rör sig i skärgården har extra mycket pengar att röra sig med, och att det har gått fel i att det som ser ut som enskilda små summor lätt blir stora ihopräknade?

Ingen annan betalar för att använda landsvägen, gatan eller motorvägen, så så länge det inte kostar andra att beträda gatan eller köra på landsvägen så ska det inte heller finnas avgifter i skärgårdstrafiken.

Det är ju redan orättvist, avgångarna är betydligt färre i skärgården, medan fastlänningarna när som helst kan ge sig ut på landsvägen (som skärgårdsbon är med och bekostar via skatterna).

Avgifterna gör ju också att allt flera måste ty sig till egna transporter och båtar, och det kan väl inte heller vara meningen om Finland ska klara sitt klimatmål.

Lökholm 14.12.2016

Tom Viktors, Lökholm tom.lokholm@gmail.com

Ralf och Pia Danielsson, Lökholm
Peter och Sivan Danielsson, Lökholm
Pentti Kankaristo, Träskholm
Taru Kröhan, Gloskär/Trunsö
Rainer Kaunismäki, Gloskär/Trunsö