

Minister Anne Berner

Korpo. 8.12.2016

Kommunikationsministeriet

PB 31

00023 Statsrådet

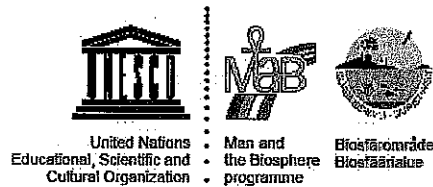
Utlåtande gällande utkastet för statsrådets förordning om skäliga avgifter för trafik- och transportservice i skärgården. Förslaget till förordning har beretts av kommunikationsministeriet.

Skärgårdshavets biosfärområde – en modell för hållbar utveckling

Sedan 1994 har stora delar av Åbolands skärgård utgjort en del av Unescos globala nätverk av biosfärområden, som alla arbetar för att förbättra relationen mellan människan och naturen. Finland är medlem i Unescos MAB-program, som vill främja en hållbar utveckling med hjälp av biosfärområden som modellområden. År 2016 finns 669 biosfärområden i 120 länder, varav Skärgårdshavets biosfärområde är ett av två i Finland. Det andra finns i Norra Karelen. För Skärgårdshavets biosfärområde är verksamhetens kärna att genom samarbete hitta hållbara sätt att bo och verka i skärgården - sätt som främjar en positiv skärgårdsutveckling och ett rent hav. I styrgruppen för Skärgårdshavets biosfärområde ingår Egentliga Finlands NTM-central, Pargas stad, Kimitoöns kommun, Forststyrelsen, Åbo Akademi och Åbo Universitet.

Ministeriets förslag till förordning

Förslaget till förordning baserar sig på regeringens spetsprojekt gällande en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet, där målet är att skapa en gynnsam omvärld för digitala tjänster och för nya affärsmodeller. Kommunikationsministeriet förbereder tillsammans med Trafikverket, Trafi och närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland ett försök i Skärgårdshavet och Finska viken för att utveckla transporttjänsterna i skärgården. Försöket bygger på att ministeriet anser att den avgiftsfria trafikservice i skärgården som staten upphandlar hindrar andra producenter av transportservice att vinna inträde på marknaden och försämrar möjligheterna att utveckla trafikservice på marknadsvillkor i området. I förslaget till förordning föreslås att en sådan skälig avgift som avses i skärgårdslagen tas ut för trafik- och transportservice som staten upphandlar. Ministeriet har nu bett om utlåtanden gällande två utkast till förordningar, vilka stipulerar om avgifter för förbindelsefartygen. Enligt förordningarna skulle alla passagerare betala en skälig avgift för sina resor. Avgifterna skulle träda i kraft den 1.4.2017 och försöket skulle fortgå till slutet av år 2018.



I förslaget till förordning föreslås att avgiften högst ska motsvara avgiften i den kollektivtrafik som står till buds i området eller en annan därmed jämförbar skälig avgift. Dessutom ska studerande, barn och beväringar ha rätt till en lägre avgift på samma sätt som i annan kollektivtrafik. Enligt ministeriet är målet att skärgården ska ha tillgång till flexibel och högklassig trafik- och transportservice som motsvarar invånarnas och näringslivets behov. Man bedömer i förslaget till förordning att förändringen kommer att gynna näringslivet i skärgården i och med att företagen och invånarna i skärgården ska kunna utveckla nya tjänster på marknadsvillkor som bringar affärsverksamhet och turister till området. Dessutom bringar förändringen inkomster till staten som täcker en del av utgifterna för förbindelsebåttrafiken. Man ser inte att avgifterna har någon negativ effekt på turismen, fastän man nog förutspår att användarmängden till en del kommer att minska på grund av avgifterna. Ungefär 500 fasta skärgårdsboende använder sig av trafiken som i dags dato är gratis för alla.

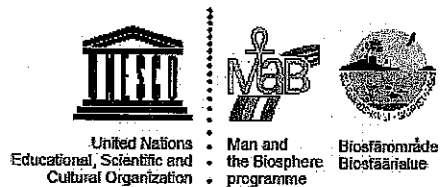
Ställningstagande från styrgruppen för Skärgårdshavets biosfärområde

Alla samarbetspartners inom biosfärområdet har en gemensam agenda: en livskraftig skärgård som ett modellområde för hållbar utveckling, både på nationell och internationell nivå. Vi ser det som ytterst viktigt att man i beredningen av förordningen tar största hänsyn till de speciella förhållanden som råder i vår unika skärgårdsmiljö och skapar en lösning som konkret stöder en livskraftig skärgård. Att bo och verka i skärgården är utmanande på många sätt och kräver ständigt innovativa lösningar och flexibilitet. Utan ett smidigt kommunikationsnätverk är både boendet och näringslivet direkt hotat. Det småskaliga näringsverksamheten i skärgården klarar inte av försöksperioder som är ekonomiskt betungande.

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

Skärgårdshavets Biosfärområdes styrgrupp ser konsekvensbedömningen i ministeriets förslag som allvarligt bristfällig. Den inte är förankrad i verkligheten i skärgården och verkar ha beretts utan att höra skärgårdsbor och sakkunniga i skärgårdsfrågor. Man beaktar överhuvudtaget inte de negativa konsekvenserna som avgifterna kommer att ha för näringslivet. Det pris som nu föreslås ligger på en nivå som kommer att försvåra eller direkt förhindra näringsverksamhet, boende och framförallt inflyttning till skärgården. De näringsidkare som är beroende av regelbundna transporter kommer att hamna i ett mycket ofördelaktigt läge vad gäller konkurrensen med andra inom samma bransch.

Företagen som är beroende av regelbundna leveranser eller transporter av varor, såsom butiker och producenter, kommer att få oskäligt höga kostnader för sina transporter. Trots att man i förslaget



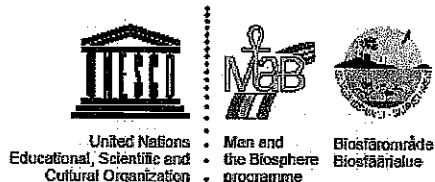
hänvisar till modeller från Stockholm och Åland, har man ändå föreslagit ett betydligt dyrare alternativ för Finlands skärgård. På Åland är persontrafiken med förbindelsebåtarna gratis. För den som färdas med en personbil kostar en resa mellan 17 och 34€€, men en fastboende kan köpa ett årskort för 105€ och en besökare för 158€. Man hänvisar till Stockholm men där åker fastboende för en årsavgift på 525kr (60euro). I Göteborgs skärgård kostar en personbiljett 3€ oberoende av sträcka. Jämfört med ministeriets förslag på 10/15€ för persontrafik och 35/40 för personbilar, med ett kostnadstak för personbiljetten på 3200/4800€/år och för personbilar på 11200/12800€/år, så är det svårt att se kopplingen till modellerna från de andra skärgårdsområdena. Gods- och fordonstransportavgifterna skulle enligt ministeriets förslag också bli betydligt högre.

Mjölksproducenten på Heisala i Pargas kan nämnas som exempel på vilka orimliga förhållanden förslaget till avgifter skulle skapa. Bonden har beräknat sina årliga transportkostnader till över 40 000 € på basen av de planerade avgifter som presenterats.

Att man genom höga förbindelsebåtsavgifter försvårar näringsidkande i skärgården kommer även att ha negativ inverkan på turismen och på sikt eliminera möjligheterna för turistföretag och sommargäster att bo och verka i skärgården. Planerna på avgifter sätter käppar i hjulen för statens satsningar på att främja företagsamhet och samarbete inom turismen för att marknadsföra den havsnära skärgården på den internationella marknaden. Vid ministeriet önskar man kunna se en marknad för förbindelsebåtstrafiken, vilket är en direkt felaktig analys då trafiken under största delen av året är ytterst småskalig och säsongen för besökare är kort.

Inom biosfärområdet är ca 400 personer bosatta på öar längs förbindelsebåtsrutterna. För de som är bosatta i skärgården är förbindelsebåtsnätverket en väg till andra öar och fastlandet, som är jämförbar med av staten upprätthållna vägar på fastlandet. Det är inte direkt jämförbart med kollektivtrafiken, eftersom man vanligen inte har möjlighet att välja något annat alternativ för att nå fastlandet. Man är beroende av transport för att nå service såsom hälsovård och butiker, ta sig till jobbet, skolan eller daghem, för att få varor levererade eller servicemän ut till holmen. Taxiservicen till sjöss är inte prismässigt jämförbar med den på fastlandet. Dessutom kan mindre båtar än förbindelsebåtarna, som själva bryter upp isen i farleden, inte trafikera under vintrar med svåra isförhållanden. En vanlig familj bosatt på Vänö i Kimitoöns skärgård har beräknats få tilläggskostnader på 16 000 €/år på basen av den avgiftstabell som presenterats. Endast för att föra och hämta barnen från daghemmet kostar 180€/dag, vilket inkluderar fyra färder med personbil för en vuxen (4x35€ och 4x10€). Förbindelsebåtstrafiken bör antingen vara avgiftsfri eller hållas på skälig nivå, för att inte direkt förhindra boende och inflyttning till skärgården.

Kommunikationsministeriet räknar med att kommunerna har möjlighet att subventionera skärgårdsbornas resor i och med skärgårdstillägget. Tyvärr är inte skärgårdstillägget i dagens läge tillräckligt för att täcka de extra kostnader som servicen i skärgården kräver. Och i det här fallet handlar det om en service som staten enligt skärgårdslagen skall erbjuda, för att man på jämlika villkor med bosatta på fastlandet ska kunna bo och verka även i skärgården.



I styrgruppen för Skärgårdshavets biosfärområde anser man att de av kommunikationsministeriet presenterade planerna har en övervägande negativ inverkan på en hållbar utveckling av Åbolands skärgård och Skärgårdshavets biosfärområde. Vi vill framförallt lyfta fram följande två synpunkter som också beskrivits närmare ovan:

1. Vi föreslår att man förkastar förslaget och bereder det på nytt först efter att den nya förvaltningsreformen slutförts. Vid förberedandet av en sådan här ändring måste man tillsätta en arbetsgrupp med tillräckligt bred representation, med representanter för skärgårdsbor, skärgårdsföretag och alla berörda kommuner, för att kunna beakta alla följder. Ett dylikt experiment med en liten grupp människor kan ha förödande konsekvenser för invånare och företag i skärgården.
2. De föreslagna avgifterna är inkonsekventa och till största delen oskäligen trots att man hela tiden talar om skäligen avgifter. Vi anser det nödvändigt att se över avgiftsmodellen och antingen förkasta avgifterna eller hålla dem på en skäligen nivå.

På uppdrag av styrgruppen för Skärgårdshavets biosfärområde

Sanna Kipinä-Salokannel,

Egentliga Finlands NTM-central
ordförande

Katja Bonnevier

Skärgårdshavets biosfärområde/Pargas stad
sekreterare