

UTLÅTANDE

Ärende: Utlåtande om utkast till stadsrådets förordning om skärgårdstrafiken

Vi har inte blivit ombedda att ge något utlåtande, men på grund av Utös position är vi helt beroende av förbindelsebåtstrafiken. Vi vill berätta hur den avgiftsbelagda trafiken, enligt utkastet till stadsrådets förordning om skärgårdstrafiken, skulle påverka vår framtid.

Utö blev i tiderna bebott på grund av dess viktiga läge för sjöfarten och senare även för försvaret. Idag bor ca 40 personer året om på Utö. Servicen på ön betjänar förutom invånare, turister och sommarboende, även Finnepilot, Försvarmakten, Meteorologiska Institutet, Finlands Miljöcentral, Pargas stad och teleföretag. Verksamheterna har placerats på Utö, för man har litat på de goda förbindelserna och tillgången till god service.

Öns service omfattar bl.a. inkvartering och restaurang, butik, ombudsmannapost, kommunalteknik, fastighetsservice, programtjänster, skola, utelekis, bibliotek och gästhamn.

Utö ligger ca. 40 km från närmaste bilväg, på öppna havet. Resan med förbindelsebåten räcker 4 – 5 timmar ena vägen. På grund av den långa resan är turerna så få att man inte kan utnyttja mängdrabatter. Inte ens under sommaren kan någon taxibåt lova en säker transport vid en viss tidpunkt på grund av väderleksförhållandena. Vintertid måste trafiken skötas med förbindelsebåt. Ruttens början kan vara isbelagd medan slutet kan vara öppet vatten. Det är svårt att föreställa sig konkurrens på en dylik rutt.

Hälsoservicen ligger bakom en sjöresa. Om planerna för en avgiftsbelagd förbindelsebåtstrafik förverkligas, stiger kostnaderna för rådgivningsservice och regelbundna hälsogranskningar över många invånares smärtgräns.

Utöborna har sina arbeten och övriga förpliktelser på ön, vilket gör att man inte så ofta kan resa till fastlandet. På grund av detta överstiger en enskild passagerares bagage nästan alltid 25 kg. I den lokala butiken kan man handla dagligvaror men allt annat måste man hämta från fastlandet. De förslagna fraktkostnaderna för t.ex. bränsle och byggnadsmaterial blir helt orimliga. (Transportkostnaderna för 40 l bensin blir 30 €).

Delgeneralplanen blev nyligen klar, efter en lång väntan. Om planen nu förverkligas blir byggnadskostnaderna orimliga. Öborna beställer naturligtvis mycket via posten. Hur många postpaketen prissätts i framtiden? (Ett inhemskt postpaket på 35 kg kostar 20,90 €) Blir det nu ett tillägg på 30 € för frakt?

Utö är idag en livskraftig ö, men planerna på en avgiftsbelagd förbindelsebåtstrafik skulle snabbt förtvina livet på ön. Turistföretagarnas verksamhet skulle inte klara av försöksperioden. Resenärer skulle inte mera kunna komma hit, eftersom öns infra skulle förfalla snabbt, på grund av att den fasta bosättningen skulle minska radikalt.

Om planen på avgiftsbelagd förbindelsebåtstrafik förverkligas, kan det betyda att vi på Utö redan om ett år är i den situationen att den ”sista släcker ljuset”. Hela Utö-rutten skulle anses onödig på grund av det låga användartalet och alla byar längs rutten skulle bli utan en åretom trygg och säker förbindelse. Invånarna måste flytta bort från ön och lämna sina hem, och alla de satsningar som samhället har gjort, skulle vara helt onödiga. Istället för att utveckla skärgården kör man ner den.

En grupp människor som regelbundet reser till Utö med förbindelsefartyget

Liikenne- ja viestintäministeriö

LAUSUNTO

Asia: Saaristoliikennettä koskevat asetuseräluonnokset

Meiltä ei ole pyydetty lausuntoa, mutta Utön sijainnin vuoksi olemme täysin riippuvaisia yhteysalusliikenteestä. Haluamme kertoa, miten liikenteen muuttuminen maksulliseksi vaikuttaisi tulevaisuuteemme.

Utön saari on asutettu alunperin sen merenkulun ja myöhemmin myös puolustuksen kannalta tärkeän sijainnin vuoksi. Nykyään Utössä asuu noin 40 ympärivuotista asukasta. Saarella tuotetaan palveluita asukkaiden, matkailijoiden ja kesäasukkaiden lisäksi edelleen vakituisesti Luotsausliikelaitokselle, Puolustusvoimille, Ilmatieteen laitokselle, Suomen ympäristökeskukselle, Paraisten kaupungille ja teleyhtiöille. Toimintoja on sijoitettu Utöhön hyviin yhteyksiin ja palveluiden saatavuuteen luottaen.

Saaren palveluihin kuuluvat mm. majoitus- ja ravintolapalvelut, kauppa, asiamiesposti, kunnallistekniikka, kiinteistöhoito, ohjelmapalvelut, koulu, puistoleikkikoulu, kirjasto ja vierasvenelaituri.

Utö sijaitsee avomerellä, noin 40 kilometrin päässä lähimmästä autotiestä. Yhteysalusmatka kestää 4 – 5 tuntia suuntaansa. Matkan pituuden vuoksi vuoroja on niin vähän, että mahdollisia paljousalenuksia ei pysty hyödyntämään. Mikään taksivene ei voi edes kesäkautena luvata varmaa kuljetusta sovittuna aikana keliolosuhteiden vuoksi. Talviaikaan liikenne on pakko hoitaa laivalla. Reitin alkupää saattaa olla jäässä ja loppumatka avovettä. On vaikea kuvitella tällaiselle reitille kilpailua.

Terveyspalvelut ovat merimatkan takana, ja jos suunnitelma yhteysaluksen maksullisuudesta toteutuu, kohooa esim. neuvolapalvelujen ja säännöllisten terveystarkastusten hinta yli monen asukkaan kipurajan.

Utön asukkailla on työnsä ja muut velvoitteensa saarella, joten mantereelle ei pysty matkustamaan kovin usein. Tästä johtuen yksittäisen matkustajan matkatavaran määrä ylittää lähes aina 25 kilon rajan. Paikalliskaupasta saa päivittäistavaraa, mutta kaikki muu täytyy tuoda mantereelta. Ehdotetut rahtimaksut nostavat esim. polttoaineiden ja rakennustarvikkeiden hinnat mahdottomiksi. (40 l bensiinikanisterin kuljetusmaksu 30 €).

Alueen osayleiskaava valmistui pitkän odotuksen jälkeen, mutta suunnitelman toteutuessa rakentamisen hinta nousee kohtuuttomaksi. Saarelaiset tilaavat luonnollisesti paljon tavaraa postitse. Miten postipaketit mahdettaisiin jatkossa hinnoitella? (35 kg kotimaan postipaketti 20,90€) Lisätäänkö hintaan rahtina 30€ ?

Utön saari on juuri nyt elinvoimainen, mutta suunnitellut yhteysalusmaksut hiivuttaisivat sen nopeasti. Matkailuyrittäjien toiminta ei kestäisi kokeilu-aikaa, eikä Utöhön olisi kesämatkailijoilla jatkossa enää muutoinkaan asiaa, sillä saaren infra rapistuisi nopeasti vakituisen väestön radikaalin pienentymisen myötä.

Jos suunnitelma yhteysalusten maksullisuudesta toteutuu, merkitsee se Utölle sitä, että kenties jo vuoden päästä oltaisiin tilanteessa, jossa ”viimeinen sammuttaa valot”. Koko Utön reitti todetaan pian tarpeettomaksi vähäisen käytön vuoksi ja kaikki reitin saaret jäävät ilman ympärivuotista, turvallista yhteyttä mantereelle. Ihmiset joutuvat muuttamaan pois kodeistaan ja kaikki yhteiskunnan tekemät panostukset valuvat hukkaan. Saariston kehittämisen sijaan tapahtuu saariston alasajo.

Utössä 16.12.16

Ryhmä säännöllisesti Utön saarelle yhteysaluksella matkustavia ihmisiä

Brita Willström
Disa Öhman
Susanna Sjöman
Ulla Österlund
Mats Bergman
Heini Paasio
Laura Järvinen
Markku Karpio
Martin Öhman
Ilkka Lähteenmäki
Sirkku Timisjärvi
Teuvo Timisjärvi
Tuomas Timisjärvi
Hanna Timisjärvi
Taneli Timisjärvi
Minna Aaltonen
Elina Koskimies
Giàno delVecchio
Susanna C Sjöman
Staffan Sjöman
Oskar Sjöman
Kristin Öhman
Margareta Öhman-Rintamäki
Minna Lundström

Jan-Erik Stenman
Peter Öhman
Olli Öhman
Maija Hongisto
Minna Lindroth
Annika Jaramillo
Rebecca Ahlstrand
Erik Ahlstrand
Johan Österlund
Jorma Tenovuo
Outi Sarjakoski
Mauritz Öhman
Cissi Öhman-Andersson
Patrik Andersson
Markus Varesvuo
Outi Tulenmaa
Hanna Kovanen
Solveig Kovanen
Karolina Zilliacus
Lauri Paasio
Ritva Sjöberg
Kaire Kôrve
Mikael Lindström
Gun Kaukopaasi-Lindström

Danjel Lindström
Samuel Lindström
Ambrish Lindström
Linda Högmander
Markus Högmander
Valtteri Willström
Ismo Willström
Tom Jalas
Björn Österlund
Therese Österlund
Pia Österlund
Jan-Ove Gravdal
Maria Österlund
Martin Sejdhage
Marika Hanhisuanto
Thomas Sjöberg
Michel Lebrun
Satu Öhman
Birgit Lindholm
John Devin Duncan

Raija Sjöblom
Jan Sjöblom
Kajsa Rintamäki
Kaija Rossi
Tom Bergman
Priscilla Olin
Märtha Zilliacus
Susanne Olin
Johanna Zilliacus
Karl-Erik Sjöberg
Jan-Erik Sjöberg
Axel Sjöberg
Anders Sjöberg
Ghita Boijer
Jarmo Järvinen
Katriina Kerppola
Lotta Hämäläinen
Linda Hämäläinen
Hannele Kantonen