



**ÅLANDS LANDSKAPSSTYRELSE**

**TRAFIKPLAN FÖR LANDSKAPET ÅLAND**

**1999 - 2008**

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. ALLMÄNNA MÅL	3
2. OMVÄRLDEN OCH FRAMTIDEN	3 - 4
3. TRAFIKSÄKERHETEN	4 - 5
4. MILJÖ- OCH BEVARANDEFRÅGOR	5 - 7
5. LANDTRAFIK	7- 10
5.1 Vägnätets omfattning	7 - 8
5.2 Vägnätets dimensionering	8 - 9
5.3 Vägunderhållsåtgärder	9 - 10
5.4 Investeringar	10
6. SJÖTRAFIK	10 - 19
6.1 Målsättningar	10
6.2 Målsättning för kommunikationerna	10 - 11
6.3 Den ekonomiska målsättningen	11 - 12
6.4 Landskapets färjor och båtar	12 - 13
6.5 Färjlinjerna och övrig trafik	13 - 14
6.6 Skärgårdens biltransporter	14
6.7 Farleder	14
6.8 Förslag till förbättringar i färjtrafiken	15 - 17
6.9 Investeringar i nya färjor och trafikmedel	17 - 18
6.10 Disponering och utnyttjande av färjtonnage	18
6.11 Konkurrensutsättning av verksamheten	18 - 19
7. EXTERN FÄRJTRAFIK	19 - 20
8. FLYGTRAFIK	20
9. ÅLANDSTRAFIKEN	20 - 21
10. KOLLEKTIVTRAFIK	21
11. VERKSTAD OCH LAGER	21
12. FÖRVALTNING OCH PRODUKTION	22
13. SAMMANFATTNING	22

BILAGOR 1 - 12

### *Landsvägens betydelse anno 1932:*

*Landsvägar, sockenvägar, kommunalvägar, bya-vägar kunna alla förliknas vid nervsträngar i den levande organismen, utgörande dess stråkvägar och genom vilka de hopsamlade livsytttringarna förmedlas till sina centra. Nervsträngarnas yttersta förgreningar utlöpa i de skilda organen för förmedlandet av deras anpart i och för tillgodoseende av organismens liv. Vägarna utgöra dessa yttersta utlöpare, vilka i ett lands ekonomiska liv innehava en betydelse, större än den man hitintills i allmänhet velat åt dem giva.*

# TRAFIKPLAN

## för landskapet Åland åren 1999 –2008

### 1. ALLMÄNNA MÅL

Landskapsstyrelsens uppgift är att genom trafikavdelningen upprätthålla, utveckla och förnya landskapets infrastrukturella trafiknät så att trafikanternas förväntningar på en säker trafik tillgodoses inom ramen för trafikavdelningens budget, av landskapsstyrelsen fattade beslut samt denna trafikplan, allt med beaktande av gällande lagstiftning och övriga bestämmelser.

*Trafiken på fasta Åland och skärgårdstrafiken bör utformas med tanke på en kontinuerligt förbättrad servicenivå för den bofasta befolkningen, näringslivet och besökarna under förutsättning att en acceptabel driftsekonomi i trafiksatsningarna kan uppnås.*

Trafiknätet är en av landskapets viktigaste anläggningstillgångar. Det bör förvaltas på ett samhällsekonomiskt försvarbart sätt samt vidareutvecklas på basen av noggranna tekniska och ekonomiska analyser i syfte att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och förkorta restiderna inom och mellan landskapets olika delar.

*I trafikförnyelsen bör största möjliga hänsyn tas till sannolik miljöpåverkan samt beaktas de unika fornminnes-, natur- och kulturvärdena i landskapet.*

För att i den framtida trafikplaneringen tillgodose behovet av relevant information om landskapets land- och vattentillgångar bör ett hela landskapet omfattande geografiskt informationssystem (GIS) inklusive en miljödatabas snarast åstadkommas. Systemet bör baseras på förutom annat gällande fastighetsindelning.

### 2. OMVÄRLDEN OCH FRAMTIDEN

*Den strategiska, visionära trafikplaneringen vid trafikavdelningen kommer in på 2000-talet att ges större tyngd än hittills och tydliggöras på ett effektivare sätt.*

Genom fortlöpande omvärldsanalyser bedöms hur samhällsutvecklingen i Norden, inom EU-området samt i Baltikum och Ryssland påverkar utformningen av trafiksatsningar på Åland. Sådana externa kontakter som kan tillföra den åländska trafikpolitiken nya dimensioner i fråga om kompetens, erfarenheter och visioner prioriteras därför upp.

Landskapets trafiknät bör anpassas till motsvarande infrastrukturella satsningar i närliggande regioner. Trafiklagstiftningen ses kontinuerligt över och anpassas till de lokala förhållanden, likväl så att man inte bortser från behovet av internationellt någorlunda enhetliga trafikregler.

Läget mellan två av Nordens viktigaste ekonomiska marknader, Stockholmsområdet och Sydvästra Finland, skapar god efterfrågepotential för stora delar av det åländska samhället. Företagarandan, det därav följande välståndet och den höga biltätheten medför osedvanligt stora krav på transportkapacitet och transportnät, både internt och externt.

I fråga om positionen till omgivande infrastrukturella nätverk ligger Åland bra till. Så länge förutsättningarna för fortsatt skattefri försäljning i internationell trafik på Åland kan upprätthållas finns det förutsättningar för en fortsatt gynnsam trafiksituation och förmånliga transporter till och från Åland. Intresset för Åland som resmål håller i sig.

Situationen efter 1.7.1999 återspeglas bl.a. i ökade fartygsanlöp i Eckerö och Mariehamn samt i nyinvesteringar i landskapets färjhamn i Långnäs med ett helt nytt trafikkoncept där. Sannolikt kommer även helt nya fartygsrutter att initieras med krav på farledsförbättringar eller helt nya farleder.

I fråga om helt nya eller ändrade farleder för handelssjöfarten gäller självstyrelselagens stadgande att sådana kan inrättas endast med uttryckligt samtycke av landskapsstyrelsen.

Hur den externa flygtrafiken påverkas av det åländska skatteundantaget kan inte exakt förutsägas. Klart är ändå att *de luftburna kommunikationerna med Stockholmsområdet samt Åbo och Helsingfors måste uppgraderas*. Internt inom Åland kan man förvänta sig att helikoptertrafikens betydelse ökar.

Sannolikt kommer helt nya operatörer inom den internationella passagerartrafiken att dyka upp efter 1999 med ytterligare förväntningar förutom annat på vårt interna trafiknät. Samtidigt kommer avskaffandet av taxfree- försäljningen på övriga gemenskapsinterna rutter i kombination med ändrade landpriser på de skattefria produkterna sannolikt att leda till stora omstruktureringar i den östersjötrafik som den åländska ekonomin är så beroende av.

### 3. TRAFIKSÄKERHETEN

*Som allmän målsättning gäller att antalet olyckor med dödlig utgång skall elimineras samtidigt som antalet olyckor med bestående skador och invaliditet som följd skall minimeras. Olyckor som direkt kan relateras till bristande trafikförhållanden måste omedelbart leda till förbättringsåtgärder.*

Landskapsstyrelsen beslöt i april 1998 att överföra och centralisera det övergripande ansvaret för landskapets trafiksäkerhetsarbete till trafikavdelningen. Därmed bekräftades det i och för sig logiska att trafiksäkerhetsfrågorna utgör en väsentlig del av avdelningens verksamhet. Analogt med detta kan man räkna med att förarutbildningen och fordonskontrollen på sikt komma att inordnas under samma avdelning i enlighet med motsvarande utveckling i Norden.

Före millenniumskiftet bör trafiksäkerhetsarbetet inom landskapet koordineras och prioriteringar till effektiva satsningar till skydd för liv och hälsa i trafiken göras upp. **En trafiksäkerhetsplan för hela landskapet bör göras upp** i samråd med trafikanter, kommuner,

poliser, bilskolor, försäkringsbolag och andra berörda. Särskilt yrkestrafikanterna borde i högre grad än hittills få komma till tals i trafiksäkerhetsarbetet.

Gällande avtal med Trafikskyddet r.f. implementeras i syfte att årligen återföra de åländska trafikförsäkringsavgifterna och styra dem till målinriktat och preventivt trafiksäkerhetsarbete på Åland. Trafikkunskap för barn och ungdom ges fortsättningsvis högsta prioritet. Samtidigt bör man i förebyggande syfte börja studera äldre förars trafikbeteende.

Ett system med regelbundet återkommande gallupar riktade till viktiga målgrupper i trafiken bör åstadkommas. Av svarmaterialet gjorda säkrade slutledningar används för att ytterligare förbättra trafikförhållandena. Temavis anordnade trafiksäkerhetskampanjer och specifika punktinsatser för att öka trafiksäkerheten bör hör till den åländska trafikbildens vardag.

De påpekanden den av Trafikförsäkringscentralen i Helsingfors tillsatta åländska haverikommissionen i sitt arbete kommer med skall läggas till grund för ett fortsatt effektivt trafiksäkerhetsarbete.

Eftersom merparten av trafikolyckorna alltid på sätt eller annat kan relateras till farten bör hastighetsbegränsningarna inom hela landskapet kontinuerligt bli föremål för en saklig granskning.

Uppenbara trafikfällor längs landskapets vägar byggs bort. Nya får inte skapas. Skärningar och slänter utformas med tanke på ökad säkerhet. Djupa öppna diken längs vägarna bör undvikas i mån av möjlighet. Stenar och farliga bergkanter nära vägen tas bort.

Vägbelysningen i trafikfarliga korsningar förbättras och motiverade siktförbättrande åtgärder vidtas enligt godtagen prioritetsordning.

De längs huvudvägarna anlagda trafikkontrollplatserna utnyttjas av polisen i övervakande och upplysande syfte. Speciella insatser bör sättas in för att motverka rattonykterhet samt för att stävja förekomsten av övertunga fordonskombinationer.

Under planperioden bör man allvarligt överväga införandet av generell stopp-plikt till huvudlederna. Redan införda STOP- tecken bevisar det resultatrika i denna policy.

#### **4. MILJÖ- OCH BEVARANDEFRÅGOR**

*Tyngdpunkten inom trafikavdelningens miljöverksamhet bör kontinuerligt förskjutas till mera föregripande och målinriktat miljöarbete.*

Landskapets lagstiftning om miljökonsekvensbedömningar läggs regelmässigt till grund för nyproduktion av vägar, broar, färjfasten, hamnar och farleder. Samma gäller lagstiftningen om fornminnesvården. Dessutom beaktas landskapets naturvårds-, kulturmiljö- och fornminnesinventeringar i görligaste mån.

Allmän väg eller bro som har betydelse för skildrandet av trafikförhållandena under äldre tider kan, oaktat den inte längre behövs för den allmänna samfärdseln, bibehållas som allmän väg och enligt särskilt beslut av landskapsstyrelsen förklaras för historisk väg eller bro.

Ökade ansträngningar sätts in för att redan på projekteringsstadiet garantera att åtgången av massor från sidotag minimeras. Samma gäller ingrepp i tidigare orörd natur utanför vägområdet. Jämsides härmed bör onödigt långa transporter av grus och annat fyllnadsmaterial undvikas.

Ett fungerande samarbete med miljöexperter, estetiker och seriösa organisationer inom miljösektorn bör etableras. Deras kunskaper utnyttjas och tillförs den av landskapsstyrelsen tillsatta vägsamrådsgruppen där viktigare nya vägprojekt parlamentariskt skall förankras.

Markägare och andra direkt berörda medborgare kontaktas i ett så tidigt skede som möjligt för information om nya investeringsprojekt. Nya idéer visualiseras i syfte att eliminera missuppfattningar om projektens slutliga utformning och miljöpåverkan.

Speciellt i miljöfrågor eftersträvas en förtroendefull dialog och saklig information via massmedia.

Gällande fastighetsindelning respekteras vid all trafikplanering. Vid behov etableras en dialog med markägarna för att med den fastställda vägplanen som bas optimera markåtgången och så långt som möjligt lindra skador och bestående markägarintrång.

Sund och smala vattenpassager kan av miljöskäl överbyggas med bro i stället för bank. Bro är alternativ till linstyrd färja i sådana fall där övergången är kortare än 500 meter. Bro som kalkylerats till max. 25 Mmk vinner ekonomiskt alltid i längden över linstyrd färja. Korsande farled kan dock omintetgöra bro eller bankbygge. Även tunnel kan som alternativ övervägas.

***Bankningar i skärgården utförs med stor återhållsamhet för att bottenförhållandena och havsvattnets fria rörlighet inte skall påverkas. Förebyggande åtgärder för grundvattenskyddet och bullerbekämpningen är en väsentlig del av projekteringsverksamheten.***

I fråga om helt nya fartygsfarleder eller mera omfattande farledsförbättringar är det inte självklart att de farleder som av sjöfarare betecknas som säkra alltid är miljövänliga.

Ytbeläggningens policyn baseras på sådana överväganden att man helhetsmässigt uppnår minsta möjliga miljöolägenhet. Genom olika kallteknik- och remixmetoder eftersträvas en återvinning av det mesta av den gamla vägbeläggningen. Väglinjemarkeringarna utförs med miljövänliga färger och massor.

Halkbekämpning med salt förekommer traditionellt på Åland bara där framkomligheten det uttryckligen kräver. Så skall förbli även i fortsättningen.

Sophaneringen på rastplatser och vid färjlägen arrangeras på godtagbart sätt i samråd med kommunerna. Latrintömningen på landskapets färjor är ordnad. Beträffande gråvattnet från färjorna iaktas gängse EU- direktiv. Containerar för insamling av återvinningsmaterial och problemavfall skall finnas vid alla större färjelägen.

Verkstad och lager medverkar till att miljövänliga bränslen, smörjoljor och rengöringsmedel snarast ersätter icke miljövänliga dito.

## 5. LANDTRAFIK

### 5.1 Vägnätets omfattning

Det åländska vägnätet är med tanke på dagens trafik i stort sett färdigt utbyggt och egentliga nya vägprojekt är därför inte aktuella under första delen av planperioden. Under senare delen av perioden kan helt nya vägprojekt inte uteslutas.

Till följd av den ständigt växande trafikintensiteten på landskapets vägar och för att möta de krav de allt tyngre fordonskombinationerna ställer bör framkomligheten och bärigheten på vägarna ägnas större uppmärksamhet än på 1900- talet. Detta gäller i synnerhet huvudvägnätet på fasta Åland.

*Till följd av den ökande trafiken till Eckerö och Långnäs färjterminaler bör trafikområdena 1 och 3 ges högre prioritet än trafikområdena 2 och 4 och därtill anslutande vägnät. Jämsides därmed bör de krav den lätta trafiken ställer, icke minst genom cykelturismen beaktas och leda till åtgärder.* Beträffande huvudvägnätet se BILAGA 2.

Väglklassificeringen gällande de allmänna vägarna och kommunalvägarna ses kontinuerligt över så att indelningen blir så enhetlig och logisk som möjligt. Dessutom bör kategoriseringen motsvara vägarnas verkliga användning.

Det åländska lands- och bygdevägsnätet besitter ett kalkylerat kapitalvärde om ca 500 Mmk (1998). Hela det åländska vägnätet (exkl. privata vägar) består av cirka

640 km lands- och bygdevägar  
 269 km kommunalvägar  
 43 km GC- vägar inkl. belagda vägrenar  
 38 broar  
 6 linstyrda färjor

Med en befolkning på 25400 personer ger detta ca 36 meter allmän väg per bofast ålänning. Motsvarande siffra är för landet i övrigt ca 16 meter och för Sverige ca 24 meter.

Fordonsparken bestod år 1997 av 22724 fordon, varav 12807 är personbilar. Biltätheten 0.50 bilar per person (2 personer per bil) är landets högsta och den fortsätter att öka.

På uppdrag av landskapsstyrelsen och i samråd med berörda kommuner utförs sedan juni 1998 en konsekvensanalys av en eventuell landförbindelse mellan Geta och Hammarland, BILAGA 3. Som en utlöpare till den utredningen kan det bli aktuellt att undersöka behovet av bättre trafikförhållanden för de bebodda öarna i den nordvästra skärgården.

Ringvägsprojektet Lumparland–Vårdö kan aktualiseras mot slutet av planperioden. En förlängning av landsvägen Torsholma - Lilla Hummelholm västerut är inte aktuell. Bron över Prästösund utgör en flaskhals och torde breddas och förstärkas under planperioden. För att befrämja korttruttstrafiken i skärgården blir det nödvändigt att inom ramen för en särskild utredning analysera förutsättningarna för och effekterna av att dirigera kökartrafiken landvägen via Föglö till fasta Åland. Även övrig preliminär analys av nya vägprojekt bör kunna förekomma.

## 5.2 Vägnätets dimensionering

Trafikflödena på landskapets vägnät framgår av BILAGA 4.

**Vägnätet bör generellt planeras för en bashastighet om 70 km/timme. Huvudvägarna dimensioneras om möjligt för 90 km/timme.** Vid trafikplatser, genom tätorter och över broar kan lägre referenshastigheter tillämpas, dock vanligtvis inte under 50 km/timme. Av särskild anledning kan lägre hastigheter läggas till grund för vägarnas utformning.

Körbanan för huvudvägar bör vara minst 7.0 meter och för vägar av lägre dignitet minst 6.0 meter. Huvudlederna förses successivt med belagda vägrenar om minst 1.0 meter på vardera sidan. Horisontal- och vertikalradierna anpassas till de dimensionerande hastigheterna.

I uppgraderingen av det övriga vägnätet (utom huvudväg 1 – 4) bör erfarenheterna av det sk. Tjudö-Stålsby projektet återspeglas, dvs. i huvudsak bibehållen linjeföring, förstärkning av vägkroppen, viss breddning av vägområdet och lämplig ytbeläggning.

För GC- vägarna genom tätt bebyggda områden ansvarar kommunerna i samarbete med vägghållaren. **Den lätta trafiken skall prioriteras upp i all trafikplanering med hänsyn till såväl den bofasta befolkningen som turisterna.**

Möjligheten att utnyttja gamla bygde- och andra vägar med låg trafikbelastning för cykeltrafiken under turistsäsongen är föremål för särskilda bedömningar. För cyklisterna torde en kombination av belagda vägrenar längs huvudvägarna och separata GC- leder vara det mest realistiska och säkrast framkomliga.

Om landsväg med mera än 5000 årsmedeldygnstrafik byggs så att den korsar befintliga GC- vägar bör om de fysiska förutsättningarna det medger planskilda korsningar anläggas. I fråga om skyltningen tillämpas gällande vägtrafikförordning med rimlig flexibilitet.

Landskapet skall aktivt medverka till utbyggnaden av rastplatser samt befrämja säkerheten och trivseln på och omkring dessa. Vid beviljande av anslutningstillstånd måste goda siktförhållanden alltid föreligga. Gemensamma tomtutfarter prioriteras. I fråga om lantbruksutfarter och dikesövergångar med sporadiskt utnyttjande kan undantag beviljas.

En undersökning av det belagda vägnätet visar att nuvarande ombeläggningsgrad är för låg. Med det ökade anslaget för ombeläggningar och grundförstärkningar som beviljades 1998 sjönk omloppstiden med två år till ca 15 år mellan varje ombeläggning. För att bibehålla dagens vägstandard borde omloppstiden fås ner till 12 år.

Beläggningsgraden för alla allmänna och kommunalvägar 1998 framgår av BILAGA 5.

Huvudregeln är att all ny- och ombyggnad av allmänna vägar sker med investeringsanslag enligt fastställd vägplan. Innebörden av vägplanen som juridiskt bindande instrument betonas. Mindre vägar kan dock förbättras och ombyggas med underhållsanslag utan vägplan, men med skriftligt samtycke av alla berörda markägare.

Allt vägbyggnadsarbete, såväl nyproduktion som underhåll skall ske med inriktning på ökad kostnadseffektivitet, större trafiksäkerhet, bättre framkomlighet och trafikmiljö av god klass.

Speciell vikt skall fästas vid ombyggnad av trafikplatser, vägkants- och körfältsmarkeringar, siktförbättringar och belysning i farliga korsningsområden.

***Landskapets trafikplanering skall utgöra en integrerad del av landskapets allmänna mark- och samhällsplanering. Anpassningen till kommunernas kommunplaner och detaljplanering bör vara en rutin.***

### 5.3 Vägunderhållsåtgärder

Vägunderhållet har under 1990- talet genomgått en rätt kraftig mekaniseringsprocess, som avspeglas i minskat behov av personalresurser.

Möckelö/Kattby vägstation ansvarar idag (1998) för 261 km lands- och bygdeväg medan motsvarande siffra för Godby stationen är 247 km. Skärgårdens stödjepunkter har totalt 132 km på sina ansvarsområden samt underhållet vid färjhamnarna.

Behovet av underhållsresurser för vägar plus linstyrda färjor under planperioden framgår av BILAGA 6. Dessutom kräver avdelningens fastigheter sina egna underhållsmedel.

Eftersom underhållsenheten mestadels förbättrar och bygger om vägar utan särskilt uppgjord vägplan förutsätter detta årligen frivilliga marköverlåtelseavtal för ett flertal vägvsnitt. Detta innebär en viss osäkerhet i fråga om möjligheterna att till alla delar realisera de årsvis uppgjorda arbetsprogrammen.

Andra faktorer som påverkar är:

- extremt kalla vintrar
- extremt snörika vintrar
- svåra tjällossningsskador
- oförutsedda skador på vägnätet

Speciellt i fråga om vägunderhållet måste stor flexibilitet tillämpas. Det är egentligen först under februari – april programmet för respektive år kan slås fast.

Vägunderhållets fordonspark har inte förnyats sedan kontot för maskinanskaffning ströks år 1996. Trafikavdelningen har därför sedan en tid tillbaka gått in för att upphylla maskiner och avser endast att förnya basmaskinerna som är nödvändiga för de akuta insatserna beträffande vägunderhållet. ***Målet är att minska andelen egna fordon, maskiner och redskap.*** Se BILAGA 7.

Maskinerna upphylls enligt två modeller, med eller utan förare beroende på personalresurserna. För närvarande upphandlas ca 70 % av budgeterade medel för inköp av varor och tjänster av utomstående. Återstående ca 30 % är löne-, administrations- och serviceåtgärder som utförs i egen regi.

Under planperioden undersöks möjligheterna att konkurrensutsätta även övriga delar landskapets vägunderhåll. För utredningen kan även utomstående sakkunskap anlitas.

Antalet vägstationer borde koncentreras till en (1) station placerad på central plats på fasta Åland. För servicens skull i skärgården är det dock ofrånkomligt att ha kvar de flesta av de nuvarande stödjepunkterna.

## 5.4 Investeringar

*Åtgärdsprogrammet jämte kalkylerade investeringar under åren 1999 – 2001 framgår av BILAGA 8 och överensstämmer med budgetförslaget för 1999.*

*För de sju (7) därpå följande åren föreligger ingen annan prioritetsordning än att i första hand huvudvägarna fortsättningsvis skall förbättras, breddas och förstärkas. Sannolika, behövliga investeringar i anslutning till de olika trafikområdena redovisas enligt BILAGA 9. Även glesbygdsvägarna skall förbättras kontinuerligt för att hålla god standard.*

*För att investeringsnivån skall motsvara det legitima behovet, dvs. trafikvolymerna och eventuella helt nya projekt borde den ligga på nivån 15 - 18 Mmk/år.*

## 6. SJÖTRAFIK

### 6.1 Målsättningar

Målsättningen för skärgårdstrafiken bör, i mån av möjlighet, vara fasta vägförbindelser som är fördelaktigare än sjöförbindelser på grund av följande skäl:

- kortare restider
- lägre kostnader
- positiv utveckling av samhällsekonomin

Där de geografiska, tekniska förutsättningarna möjliggör en stegvis utbyggnad av fasta vägförbindelser, bör detta på sikt förverkligas, varvid följande fördelar uppnås:

- tätare färjturer och därmed ökad transportvolym
- färjturerna kan bättre anpassas efter trafikbehovet
- lättare att upprätthålla vintertrafiken
- utökade färjturer till lägre kostnader
- undviker parallelltrafik med vägnätet
- korta sjöpass kan trafikeras med linstyrda färjor, vars driftskostnader är väsentligt lägre än frigående färjor.

### 6.2 Målsättning för kommunikationerna

- Kommunikationerna skall utvecklas så ändamålsenligt som möjligt med erforderlig basturtäthet, grundad på trafikekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter. Kommunikationerna skall erbjuda en så god service som möjligt för hela skärgården.
- De bör vara flexibla och snabbt kunna omställas enligt nya trafikbehov.
- Vid fastställandet av turlistorna bör skärgårdskommunernas önskemål om färjturer prioriteras framom andra remissinstansers och näringslivets transportbehov bör prioriteras.

- Färjturerna bör vara relativt täta för att skärgården skall vara mer jämställd med områden som är anslutna till landsväg.
- Färjorna bör vara så utformade att de, vid behov, smidigt kan om disponeras mellan olika skärgårdsregioner dock med beaktande av farleder och färjfästen.
- Trafiken till och från skärgården skall prioriteras.

### 6.3 Den ekonomiska målsättningen

Landskapsstyrelsen uppgör och lagtinget godkänner budgetramarna för driften av skärgårdsfärjorna. För att uppnå kostnadseffektiv drift av fartygen har fartygens befäl och manskap involverats i budgetuppföljning för respektive färja. Fartygen får från trafikavdelningen månadsvis uppgifter om respektive fartygs kostnader och inkomster.

Målsättningen är att nedbringa kostnaderna under planperioden genom att ytterligare med entreprenadförfarande konkurrensutsätta flera matarlinjer.

Kostnadsutvecklingen för driften under åren 1988 – 1997 har varit följande:

- 1988	59.6 milj.mk
- 1989	60,5 ”
- 1990	62,1 ”
- 1991	66,0 ”
- 1992	64,3 ”
- 1993	60,9 ”
- 1994	58,2 ”
- 1995	57,7 ”
- 1996	67,9 ”
- 1997	63,9 ”

Tabellen är uppgjord enligt årligt levnadskostnadsindex i jämförelse med 1997 års index.

För landsvägsfärjor (jmf landsväg) finns inga direkta regler för driftskostnadstalet i förhållande till antalet resenärer och fordon.

Kostnaderna är alltid underkastade prövning då färjturerna fastställs. Lönsamhetskrav bör eftersträvas men det är svårt att objektivt kunna föreslå något visst krav på minimibeläggning på en färjtur för att den skall förverkligas. Dock bör olika slag av transporter i högsta möjliga grad samordnas på en och samma färjtur.

Färjtrafiken bör prövas ur arbetstidssynpunkt så att besparingsåtgärder genom mindre modifikationer i mån av möjlighet kan vidtas utan att trafiken försämras.

Prioriteringar av investeringar är följande:

- Investeringarnas inriktning borde främst beakta möjligheterna till minskade driftskostnader för färjtrafiken.
- Färjorna bör fortsättningsvis omstruktureras och rationaliseras ur teknisk och bemanningssynpunkt.

- Förändringar i sjölagen de senaste åren har medfört att en lägre bemanning uppnås genom att befattningar ombord kombineras.
- Förutsättningen är en utvecklad automatik ombord samt vidareutbildning av personalen

#### 6.4 Landskapets färjor och båtar

Landskapets färjflotta har en anseelig transportkapacitet. Se BILAGA 10.

Färjorna kan indelas i två huvudgrupper:

- frigående färjor, underlyder sjöfartsverkets regler
- linstyrda färjor, underlyder vägbestämmelserna.

Uppdelningen trafikmässigt med färjor är naturligt genom att de linstyrda färjorna kan insättas på kortare sjöpass, se nedanstående förteckning. Linstyrda färjor bemannas med en person. Det längsta linstyrda färjpasset är mellan Simskäla och Alören (Vårdö), 1 070 meter.

För närvarande finns följande linstyrda färjpass:

	<u>Sträcka</u>
1. Töftö - Prästö	440 meter
2. Simskäla - Alören(Vårdö)	1 070 ”
3. Björkö - Lappo	600 ”
4. Snäckö - Seglinge	1 040 ”
5. Embarsund, Föglö	265 ”
6. Ängösund	300 ”

Färjorna trafikerar utan tidtabell.

Frigående färjlinjer är följande:

1. Hummelvik – Enklinge – Kumlinge – Lappo – Torsholma
2. Åva – Jurmo – Osnäs
3. Asterholma – Lappo – Torsholma
4. Snäckö – Överö – (Sottunga) – (Bergö) – Långnäs
5. Degerby - Svinö
6. Långnäs – Sottunga – (Husö) – (Kyrkogårdsö) – Kökar – Galtby i Korpo  
Färfästen angivna inom parentes angörs mot beställning.

Övriga transportmedel som landskapsstyrelsen administrerar är ms Tärnan, i trafik från Hällö till Geta och Hammarlands skärgårdar. Färjan trafikerar mot beställning som omfattar även transporter av skogsmaskiner och traktorer till holmarna.

Landskapets oljebekämpningsbåt Prackan handhas av Lumparlands frivilliga brandkår som genom avtal med landskapsstyrelsen sköter om beställningstransporter till holmar utan annan förbindelse. Skrakkan handhas på motsvarande sätt av Geta frivilliga brandkår. Oljebekämpningsbåten Svärtan handhas av Ålands sjöräddningssällskap. Frigående färjorna är 9 st till antalet och linstyrda färjorna 6 st.

Färjorna är dimensionerade, beträffande skrovstyrka och maskineffekt, så att de klarar vintertrafiken, dock med begränsande turlistor vid extrema vinterförhållanden.

## 6.5 Färjlinjerna och övrig trafik

Den åländska skärgårdstrafiken indelas i den norra skärgårdstrafiken och den södra samt tvärgående trafiken. Se BILAGA 11.

Norra linjerna omfattar följande färjlinjer:

Frigående färjor

- Hummelvik – Enklinge – Kumlinge – Lappo – Torsholma
- Åva - Jurmo - Osnäs
- Asterholma – Lappo - Torsholma

Linstyrda färjlinjer:

- Björkö – Lappo
- Simskåla – Alören
- Töftö – Prästö
- Seglinge – Snäckö
- Ängösund

Södra linjerna:

Frigående färjlinjer:

- Långnäs – Överö – Sottunga – Husö – Kyrkogårdsö – Kökar – Galtby
- Degerby – Svinö

Linstyrda färjlinjer:

- Embarsund, Föglö

Tvärgående färjlinjen

Den s.k. tvärgående färjlinjen trafikeras på linjen Långnäs – Överö – Snäckö med utsträckning av vissa turer till Sottunga och Bergö.

Målsättningen för denna färjlinje är att sammanbinda den norra och södra skärgården med en intern förbindelse.

## Båttrafik

Landskapet bedriver med egna båtar trafik i:

- Langnäs (Järsö) – Lemlands skärgård

Samt understöder båttrafik i privat regi:

- Kyrkogårdsö – Husö – Finnö – Hästö – Södö i anslutning till Kökarlinjens färjtrafik.

Under de årliga dockningarna av färjorna är ms Ejdern disponibel som ersättande färja.

## Transport av farligt gods mellan riket och Åland.

Landskapsstyrelsen upprätthåller trafik för s.k. farligt gods som inte kan transporteras på de ordinarie passagerarfärjorna. Dessa bilburna frakter är främst dynamit och någon enstaka gång flygbensin. Detta trafikbehov har under högsäsong täckts av inhyrd privat färja och under lågsäsong med ms Kökar. Ms Kökar avyttras under år 1998.

## **6.6 Skärgårdens biltransporter**

Skärgårdens biltransport Ab, bedriver reguljär lastbilstrafik mellan Mariehamn - Skärgården - Åbo. Linjen trafikeras med två turer per vecka på linjen Mariehamn – Kumlinge – Brändö – Åbo, respektive Mariehamn – Föglö – Sottunga – Kökar – Åbo.

Principen för trafiken är att utföra transporter till och från skärgården. Bilarna följer färjornas tidtabeller och särskilda lastbryggor är uppförda invid färjfastena. Linjerna är kontraktbundna och landskapet ger stöd för verksamheten. Årligen transporteras på linjen ca 600 ton.

## **6.7 Farleder**

Farlederna bör anpassas efter trafiklinjerna så att kortaste möjliga sjöpass erhålls.

Sjöfartsverket bekostar och prioriterar utbyggnaden av de allmänna farlederna.

Bland de farledsprojekt som landskapsstyrelsen tidigare hos sjöfartsverket anhållit om förbättringar i är:

- Farleden mellan Bärö och Enklinge i Kumlinge, fördjupas och fyrbelyses (förverkligas år 1998).
- Farleden genom Mosshaga fyrbelyses. Finansieringen oklar.
- Farleden Ekholmssund i Föglö, fördjupas.
- Landskapets egen farled, in till Sottunga, fördjupas (landskapets åtagande).

## **6.8 Förslag till förbättringar i färjtrafiken.**

Simskälalinjén

Linjen omstrukturerades från frigående färja till linstyrd färja den 26 april 1996.

***Förslag : Ingen åtgärd***Prästö – Töftö

Färjlinjen är den mest frekventerade av landskapets linstyrda färjor.

Linjen trafikeras med en 100 tons linstyrd färja.

***Förslag: Ingen förändring under planperioden dock så att reservfärjan kan bemannas under högsäsong.***

Åva – Jurmo – Osnäs

Linjen trafikeras av ms Viggen. Färjlinjens uppgift är dels att kombinera med ms Alfågeln anlöp i Torsholma för den genomgående trafiken Kumlinge – Osnäs, dels att fungera som en lokal förbindelse mellan Åva – Jurmo. Dessa två trafiklinjer kan dock inte rationellt kombineras.

***Förslag: Inhyrs på totalentreprenad frigående färja för linjen Åva – Jurmo, varefter ms Viggen trafikeras Åva – Osnäs. En eventuell förkortning av färjpasset Åva – Jurmo utreds.***

Torsholma – Lappo – Kumlinge – Enklinge – Hummelvik.

Linjen trafikeras av ms Alfågeln.

Enligt den föreslagna investeringsplanen kommer vägnätet att byggas ut från Torsholma till Lilla Hummelholm och färjhamn (färdigställs 1.9.1999)

Detta innebär kortare sjöpass och restid samt lägre bränsle- och bemanningskostnader. Förkortningen av färjpasset innebär inte sådan tidsvinst att flera turer kan trafikeras på hela linjen Hummelvik – Lilla Hummelholm. Däremot innebär det betydande lättnader att upprätthålla vintertrafiken.

Inbesparingen i körtid och i driftskostnader erhålls för ms Alfågeln, ms Viggens kostnader minskar på motsvarande sätt, genom att första turen kan senareläggas och sista turen tidigareläggas.

***Förslag: På sikt kompletteringstrafik under högsäsong mellan Lilla Hummelholm och Kumlinge – Hummelvik.***

Asterholma – Lappo – Torsholma

Linjen trafikeras av ms Doppingen, med turer dels på sträckan Asterholma – Lappo och dels turer utsträckta till Torsholma.

Färjlinjen förkortas genom att ms Doppingen trafikerar till Lilla Hummelholm istället för Torsholma. Inbesparing i körtid och i driftskostnader.

***Förslag: Ms Doppingen planeras att sättas under driftsentreprenad under år 1999 och kan eventuellt ersättas av annat tonnage, t.ex. ms Grisslan.***

#### Björkö – Lappo linjen

Den linstyrda färjlinjen Björkö – Lappo, trafikeras nu av en färja med 48 tons lastkapacitet.

***Förslag: Linjen planeras att sättas under driftsentreprenad.***

#### Enklinge – Kumlinge – Enklinge

***Förslag: Linjen trafikeras med upphörd färja eller färja på driftsentreprenad.***

#### Tvärgående linjen Långnäs – Bergö – Överö – Sottunga – Snäckö.

Tvärgående linjen omfattar en stamlinje Långnäs – Överö – Snäckö, samt mot beställning Sottunga och Bergö.

Färjlinjen trafikeras av ms Grisslan .

***Förslag: Efter det att ms Ejdern ombyggs med större passagerarutrymmen och täckt fördäck kan färjan insättas på linjen.***

#### Södra linjen, Långnäs – Överö – Sottunga – Husö – Kyrkogårdsö – Kökar – Galtby

Färjlinjen trafikeras av två färjor, ms Gudingen och ms Skiftet. ***Eventuell kompletteringstrafik.***

#### Korttruttssystem södra linjen

Korttruttssystemet bygger på att färjpassen kan förkortas genom utnyttjande av fasta vägförbindelser i så stor utsträckning som möjligt. Geografiskt har detta kunnat genomföras naturligt på den norra färjlinjen Hummelvik – Torsholma respektive Åva – Jurmo – Osnäs.

Principen för korttruttssystem på södra linjen är att trafiken leds över färjpasset Svinö – Degerby samt över ett nytt färjpass Östra/Norra Föglö – Kökar – Galtby.

För att befärma korttruttstrafiken i skärgården kan det bli aktuellt att inom ramen för en särskild utredning analysera förutsättningarna för att dirigera kökartrafiken landvägen via Föglö till fasta Åland.

För att förverkliga korttruttssystemet på den södra färjlinjen krävs följande åtgärder:

- utökning av färjkapaciteten på linjen Svinö – Degerby
- förbättrad väg över Föglö och eventuellt ny färja
- anskaffning av färja för linjen Kyrkogårdsö – Husö – Sottunga – Överö
- kollektivtrafik över Föglö

Trafiksystemet med nuvarande färjkapacitet innebär att ms Skiftet och ms Gudingen trafikerar Föglö – Kökar – Galtby samt insättande av färja Kyrkogårdsö – Husö – Sottunga – Överö samt ytterligare en färja Svinö – Degerby, alternativt förkortning av färjpasset eller tunnelalternativ.

Trafikavdelningen avser att uppgöra konsekvens- och miljöanalys av förenämnda projekt. Investeringskostnaderna ifall trafiksystemet skall förverkligas ryms inte med inom planperioden.

### Färjlinjen Svinö – Degerby

Färjlinjen trafikerar av ms Knipan.

***Förslag: Ingen förändring under planperioden. Kompletteringstrafik under högsäsong.***

## **6.9 Investeringar i nya färjor och trafikmedel**

Fortsättningsvis kommer investeringar i nya färjor att ske, då de äldre färjorna måste ersättas.

Användningstiden för färjorna ca 25 år, men erfarenhetsmässigt har det visat sig att tiden kan utsträckas till 30 år, detta innebär att i slutet av planperioden kommer investeringar i nya färjor att ske.

Landskapsstyrelsen följer genom trafikavdelningen aktivt med utvecklingen och framtagandet av nya färjtyper.

### Prioriteringsplan för investeringar:

- Stamlinjerna bör i första hand förbättras och förstärkas innan nya linjer öppnas.
- Fördjupning av Sottunga hamn och av inre farleden till Sottunga.
- Ombyggnad av färjfastena i Sottunga och Kökar.
- Färjhamn Lilla Hummelholm (färdigställs 1.9.1999)
- Investeras i 100 tons linstyrd färja (reserv)
- Investeringar i frigående färjor se BILAGA 12

Linstyrda färjlinjerna är 6 till antalet, årliga tillsynen av dessa kräver att reservfärjan som normalt är stationerad i Töftö tillfälligt används under ca 2 månader per år i trafik på andra linjer. Konsekvenserna är att om den ordinarie färjan på det mest trafikerade färjpasset (ca. 343 000 passagerare och 190 000 fordon per år) under dessa perioder får tekniskt fel är trafiken totalt avbruten.

Den nuvarande reservfärjan har begränsad kapacitet varför trafikproblem årligen uppstår på Töftölinjen. Trafikavdelningen anser att det för att trygga stamlinjen är viktigt att en 100 tons reservfärja anskaffas med tanke på Töftölinjens betydelse för färjtrafiken från Hummelvik.

### 6.10 Disponering och utnyttjande av färjtonnage

Under år 1999 kommer ms Ejdern att uppgraderas med större passagerarsalong och täckt bildäck. Därefter kan färjan insättas på alla färjlinjer där behov föreligger.

#### Behovet av kompletteringstrafik.

Erfarenheterna av nuvarande färjtrafik, påvisar en viss kapacitetsbrist under högsäsong enligt följande uppställning:

- Södra linjen Långnäs – Sottunga – Kökar – Galtby utnyttjas bildäcket till stor del av långtradare (fiskeexport) från Föglö (Överö). Sommartid kan inte heller tidtabellen anpassas helt efter näringslivets behov. Det finns önskemål om avgångstid från Överö kl. 16.30. Motsvarande behov finns även från fasta Åland.

Kompletteringstrafik Svinö – Degerby sommartid.

Lämpligare färja för tvärgående linjen Långnäs - Bergö - Överö - Sottunga - Snäckö med passagerarsalong ovanför bildäck.

Kompletteringstrafik Enklinge –Kumlinge

- Lokal färja för linjen.

Kompletteringstrafik Hummelvik – Enklinge – Kumlinge – Lappo – Lilla Hummelholm

- Kapacitetsbrist Lilla Hummelholm – Kumlinge – Hummelvik sommartid.

#### Förslag till möjliga förbättringar

- *ms Ejdern insätts på linjen Långnäs - Bergö - Överö - Sottunga - Snäckö, ersätter ms Grisslan.*
- *Svinö – Degerby lämplig färja inhyrs för transport av s.k. farligt gods, för övrigt eventuell kompletteringstrafik och möjlig utveckling av korttrutttrafiken.*
- *Enklinge – Kumlinge. Om denna trafik skall fortsätta inhyrs på totalentreprenad en färja för linjen.*

### 6.11 Konkurrensutsättning av verksamheten

Målsättningen med konkurrensutsättning är att om resultatet kan mätas i minskade kostnader för landskapet i förhållande till verksamhet i egen regi skall verksamheten konkurrensutsättas. Enligt dessa principer har tills vidare följande verksamheter lagts på privata entreprenörer:

Kiosk- och kaféörelserna på

- ms Alfågeln
- ms Gudingen
- ms Skiftet
- ms Viggen

Oljebekämpningsbåtarna/transportbåtarna ms Prackan och ms Skrakan drivs av frivilliga brandkårer och oljebekämpningsbåten ms Svärtan av Ålands Sjöräddningssällskap.

Färjtrafik:

- driften av ms Grisslan linjen Långnäs - Bergö – Överö – Sottunga – Snäckö har sedan år 1993 drivits i privat regi.
- transport av farligt gods under sommarmånaderna
- driften av linstyrd färja Ångösund (Lumparland)
- lokala färjlinjen Enklinge – Kumlinge, tre månader under år 1998.

***Förslag: Anslutande färjlinjer till stamlinjerna konkurrensutsätts i den takt som egen personal pensioneras eller kan överflyttas till lediga vakanser.***

***Konkurrensutsättningen sker enligt två modeller:***

- *driftsentreprenad, landskapets befintliga färjor*
- *totalentreprenad där entreprenören tillhandahåller tonnage. Vid detta förfarande är det viktigt att landskapet vid upphandlingen ställer kvalitetskrav på tonnaget. Entreprenadtiden bör vara minst en femårs period för att minska andelen av investeringskostnaderna. För kommande behov av tilläggstonnage kommer landskapet att tillämpa entreprenadförfarande.*
- *Landskapets policy beträffande entreprenader är att intressera bolag med hemort i skärgården att lämna anbud på entreprenader.*

## 7. EXTERN FÄRJTRAFIK

Privat tonnage trafikerar på linjen Långnäs – Nådendal, största delen av det åländska näringslivets transporter sker den vägen. Färjan transporterar även s.k. farligt gods vilket innebär att landskapets åtagande med dessa transporter har minimerats. Färjans avgångstider är anpassade för rationella transporter, men för leverans av färska varor finns önskemål om senare avgångstid där näringslivets representanter framställt önskemål om att utnyttja landskapets färjor. Utöver dessa behov har representanter för turistnäringen påpekat behovet av att kunna få husvagnar/husbilar från fastlandet till Åland.

Från den 1 juli 1999 inleds den externa trafiken med angöringar i den nya Långnäs-hamnen. Enligt föreliggande uppgifter kommer Silja och Viking line att angöra hamnen på naturerna i Stockholm – Åbo trafiken.

Konsekvenserna av externtrafiken till Långnäs kan medföra ett behov och önskemål att koordinera skärgårdstrafiken med nämnda externa trafik.

Det ökade antalet angöringar av den externa trafiken till Åland inverkar positivt på möjligheterna för utökad kapacitet för närings- och turisttrafikens behov. Detta kan medföra lägre transportkostnader och ändra prisbilden för t.ex. husvagnar/husbilar.

## 8. FLYGTRAFIK

Landskapsstyrelsen bedriver lokal flygtrafik genom Skärgårdsflyg AB som till över 90 % (1998) är landskapsägt. Det är på sikt inte ändamålsenligt att landskapsstyrelsen fungerar som flygoperatör. Därför bör en försäljning, helt eller delvis, verkställas inom planperioden.

***Landskapsstyrelsen medverkar aktivt till att det finns en acceptabel flyg- och helikopterberedskap i den åländska skärgården.***

Genom regelbundet och neutralt anbudsförfarande tillförsäkras den åländska befolkningen en godtagbar luftburen ambulansjour under årets alla dagar oavsett väder och vind.

***Om man inte med andra medel uppnår en acceptabel standard och turtäthet på den externa flygtrafiken bör landskapsstyrelsen ha beredskap att enligt gällande regelverk regelbundet låta upphandla flygtrafiken mellan Mariehamn och stockholmsområdet liksom till fastlandet.***

För sådan trafik kan temporära marknadsstöd utbetalas, eftersom Åland på grund av sitt geografiska läget i annat fall tidvis kan bli isolerat. Näringslivets och turismens, liksom privata resenärers behov av snabba och någorlunda täta flygkommunikationer bör respekteras.

## 9. ÅLANDSTRAFIKEN

***Den fristående enheten Ålandstrafiken är till för resenärerna och fungerar som stöd för kollektivtrafiken och landskapets skärgårdstrafik. Ålandstrafiken skall i praktiken fungera även som ett turistinfokontor.***

Inom kollektivtrafiken tillhandahåller Ålandstrafiken en bussbyrå för allmänheten med väntsal, biljettförsäljning och mottagning av bussfrakter. Det är viktigt att kontoret är placerat i omedelbar anslutning till stadens Bussplan.

Ålandstrafiken sköter bokningarna på skärgårdsfärjorna och har även hand om biljettförsäljningen och den därmed sammanhängande kontrollen av intäkterna från färjorna.

Till arbetsuppgifterna hör även uppgörande av tidtabells- och turlisteförslag samt sammanställning av resandestatistik från skärgårdstrafiken. Eventuellt borde Ålandstrafiken även få hand om ärenden som gäller rabatter och förturer på skärgårdsfärjorna.

Ålandstrafiken avser att kontinuerligt utveckla sitt bokningssystem med en anpassning av detta för Internet. Meningen är vidare att utveckla biljetteringssystemet inom både kollektiv- och skärgårdstrafiken samt sträva till en ökad elektronisk hantering av betal- oa. kort med en integrering mot bankernas system. På det sättet ökas smidigheten i systemet och minskas störningarna i försöken att hålla tidtabellerna. I den mån delar av bokningsverksamheten kan decentraliseras genomförs detta.

*På tidtabellsfronten eftersträvas en bättre samordning och framförhållning av tidtabellerna för kollektiv- och skärgårdstrafiken samt görs en kontinuerlig utvärdering av beläggningsgraden på de olika turerna för att åstadkomma kostnadseffektiva lösningar.*

Problemet med ”osynliga bilar”, dvs. underlåtenhet att avbeställa onödiga bokningar åtgärdas med det snaraste. Samma gäller möjligheterna till friåkningar eller genomgångstrafik till sk. skärgårdstaxa.

## **10. KOLLEKTIVTRAFIK**

Trafikavdelningen administrerar och utanordnar landskapsstyrelsens årliga stöd till kollektivtrafiken. Busstrafiken bör förutom att den är marknadsanpassad bl.a. samordnas med skolornas tidsscheman och behovet av elevskjutsar.

I fråga om belastningen av miljön genom miljöskadliga utsläpp måste bussarna hålla sig under stipulerade takvärden. Landskapsstyrelsen ger ett visst bidrag för att påskynda utbyte av äldre bussar till bussar som håller EU-standard.

Bussresenärernas behov och önskemål kartläggs och vidarebefordras i syfte att uppnå en så god service och så säker trafik som möjligt inom ramen för tilldelade medel.

Till trafikavdelningens uppgifter hör också att upphandla och övervaka bussentreprenörer, utarbeta och samordna busstidtabellerna bl.a. med skärgårdsfärjorna (se Ålandstrafiken) samt redovisa biljettintäkterna och föra statistik.

*Målet är att få fler att ta bussen och färre att ta bilen.*

Busstrafiken bör med jämna mellanrum konkurransutsättas. Konkurrensutsättningen kan ske i samband med att linjetillstånden förnyas. Landskapets nuvarande lagstiftning med reglering av linjetillstånden försvårar dock möjligheterna att regelbundet konkurransutsätta linjerna.

## **11. VERKSTAD OCH LAGER**

Verkstad/Lager skall vara en stödjande del av trafikavdelningens verksamhet. Verksamheten leds av en enhetschef.

Verkstaden utför endast reparations- och servicearbeten. Nyttillverkning utförs av privata entreprenörer.

Delar av verksamheten utförs efterhand i större utsträckning genom upphandling. Fastighetens och hamnens användning bör ses över.

## 12. FÖRVALTNING OCH PRODUKTION

Som ett led i förvaltningsreformen kommer trafikavdelningen från 1999 att bestå av en enda byrå, den allmänna byrån indelad i trafikförvaltning och produktion, i övrigt på det sätt landskapsförordningen om landskapsstyrelsens allmänna förvaltning närmare anger. Organisationsschema enligt BILAGA 1.

Trafikförvaltningen svarar för den på avdelningen ankommande myndighetsutövningen. Dess uppgift är för övrigt att långsiktigt och strategiskt utveckla trafikförhållandena på Åland samt att svara för all därtill anslutande offentlig verksamhet.

Trafikförvaltningen som även har karaktären av en beställarfunktion indelas i fem (5) olika förvaltningsenheter med följande ansvarsområden:

- Förprojekt och trafikplaner
- Vägar och linfärjor
- Broar, hamnar, farleder och fastigheter
- Färjor och övrig trafik samt oljeskydd
- Ekonomi, administration och inköp

Produktionen utför under konkurrens de trafikuppgifter, producerar de tjänster och förverkligar de projekt samt utför den egenproduktion trafikförvaltningen, kommuner eller andra beställt eller gett anvisningar om.

Produktionen indelas i fem (5) olika utförarenheter, nämligen:

- En väghållningsenhet
- En färjhållningsenhet
- Ålandstrafiken
- En projekteringsenhet
- Verkstad och lager

Trafikavdelningens verksamhet moderniseras och utvecklas kontinuerligt i riktning mot ökad konkurrensutsättning och nettobudgetering med större andel egen finansiering.

## 13. SAMMANFATTNING

*De överväganden, idéer och förslag till förbättringar av kommunikationerna i förening med ökad trafiksäkerhet som ingår i denna trafikplan med bilagor läggs till grund för den trafikpolitik som skall föras i landskapet under 2000- talets första årtionde. Planen är till ingen del kategorisk eller förpliktande. Den skall i främsta hand ses som ett rättesnöre, en vägvisare för framtiden. För att planen till någon del skall vara bindande bör den följas upp med särskilda budgetbeslut eller andra avgöranden i lagtinget och landskapsstyrelsen.*