

KONKURRENSUTSÄTTNING AV FÖRBINDELSEBÅTSTRAFIKEN PÅ NAGU NORRA OCH KORPO RUTTERNA

1. Bakgrund

” 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. ”

Ovannämnda text är ett utdrag ur § 5 i lagen om främjande av skärgårdens utveckling den s.k. skärgårdslagen.

Beslutandet om servicenivån för trafik- och transportservicen har anvisats NTM- centralen. Att användarna deltar i planeringen av trafikservicen möjliggör att deras faktiska behov beaktas och att servicen som anskaffas är ändamålsenlig.

I festtalen pratar man alltid om vikten av att kunna bibehålla en levande skärgård, ser vi nu på statistiken gällande fast bosatta invid dessa två rutter så uppgår de tillsammans till 41 personer på 11 olika öar. På 60-talet fanns det över 100 personer enbart på Åvensör. Detta är naturligtvis inget nytt för någon av oss, det har varit utvecklingens gång. Men det som är viktigt är att varje förändring till det sämre gör att utvecklingen mot det sämre snabbas upp. Under senaste året upplevde vi flera hot mot skärgården, höjd fastighetsskatt, glesare postutdelning och nu till sist en sammanslagning av färjorna på Norrskata-Houtskär rutterna.

I stället för att försämra förhållandena för den bofasta befolkningen borde vi fundera på hur vi kunde göra förhållandena bättre och den vägen få en inflyttning istället. Hur kommer skärgården att gestalta sig om 20 år om största delen av öarna är obebodda?

Det kan inte heller vara i Pargas stads intresse att folk flyttar bort från öarna p.g.a. att det inte längre är möjligt att bo kvar, för att inte tala om att idka jord- och skogsbruk där. Detta innebär också att ingen mer är intresserad av att flytta ut, inte ens som deltidsboende.

2. NTM-centralens förslag

Tonnaget skall i huvudsak utgöras av två fartyg varav det ena skulle vara ett fartyg som är isgående isklass 1A, lastdäck 90 m² som tål 25 ton och kan ta 90 passagerare. Det andra fartyget är **inte** isgående kan **inte** ta varken bilar eller last men skall ha en marschfart på 17 knop.

Dessa fartyg skulle användas på båda rutterna, Nagu norra och Korpo.

Det förslag till förändringar som NTM-centralen kommit med gällande rutter, tidtabeller och använda fartyg har väckt mycket kritik bland den fasta befolkningen såsom också bland deltidsboende som här utgör en stor användargrupp.

Den största kritiken har det som NTM-centralen kallar att skapa ekonomiskt och funktionsmässigt förnuftiga avtalsenheter väckt. Av den anledningen förenas den nordliga ruten i Nagu och ruten i Korpo under samma serviceavtal.

Då ett stort behov av förbindelsebåttrafiken för den fasta befolkningen samt deltidsboende utgörs av att frakta bilar och last och i synnerhet under menförestider, anser man att det föreslagna snabbgående fartyg inte är ändamålsenligt för denna trafik.

Användarna av dessa rutter kan inte förstå hur denna förändring skulle kunna förbättra eller bibehålla den servicenivå som idag tillhandahålles.

Att förändra någonting som fungerar är aldrig lätt och därför är det också många som frågar sig varför? Är det pengar som styr så frågar man sig hur mycket inbesparingar detta ger?

3. Hur gå vidare?

För att hitta en lösning på hur denna trafik skall kunna skötas framöver föreslår undertecknad att NTM-centralen, baserat på alla bra förslag som inkommit via utlåtanden i denna fråga sammanställer dessa och uppgör ett nytt förslag och sedan sammankallar till ett gemensamt möte där man bör hitta en lösning som kan tillfredsställa alla.

Frågor som bör diskuteras:

- hur bör tonnaget se ut?
- skall rutterna hållas separat?
- synkronisering av tidtabellerna med busstrafiken
- kan antalet turer minskas?
- är rutterna ändamålsenliga?
- o.s.v

Nagu den 27.2.2020

Ordförande för Nagu områdesnämnd / Olof Elenius 0400-203146