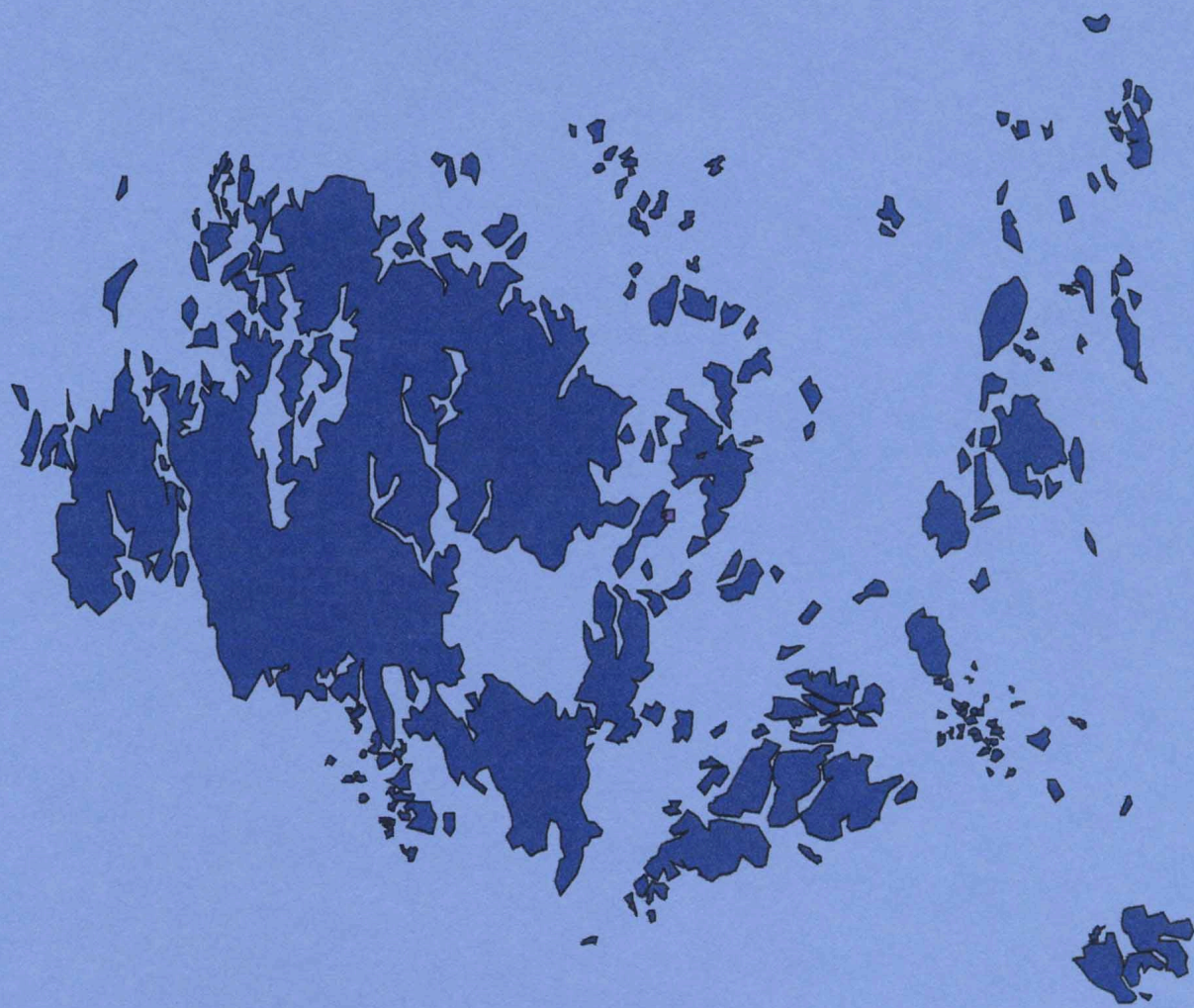


Trafikplan för landskapet Åland

2003 – 2010



Ålands landskapsstyrelse

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. ALLMÄNNA MÅL	2
2. OMVÄRLDEN OCH FRAMTIDEN	2 - 3
3. TRAFIKSÄKERHETEN	3
4. MILJÖ- OCH BEVARANDEFRÅGOR	3 - 4
5. LANDTRAFIK	4 - 7
5.1 Vägnätets omfattning	4 - 5
5.2 Vägnätets dimensionering	5 - 6
5.3 Vägunderhållsåtgärder	6 - 7
5.4 Investeringar	7
6. SJÖTRAFIK	8 - 17
6.1 Målsättningar	8
6.2 Målsättning för kommunikationerna	8
6.3 Den ekonomiska målsättningen	8 - 9
6.4 Landskapets färjor och båtar	9 - 10
6.5 Färjlinjerna och övrig trafik	10 - 11
6.6 Skärgårdens biltransporter	12
6.7 Farleder	12
6.8 Förslag till förbättringar i färjtrafiken	12 - 15
6.9 Investeringar i nya färjor och trafikmedel	15 - 16
6.10 Behovet av kompletteringstrafik	16
6.11 Privatisering av verksamheten	16 - 17
7. EXTERN FÄRJTRAFIK	17
8. FLYGTRAFIK	17
9. ÅLANDSTRAFIKEN	17 - 18
10. KOLLEKTIVTRAFIK	18
11. VERKSTAD OCH LAGER	19
12. FÖRVALTNING OCH PRODUKTION	19 - 20
13. SAMMANFATTNING	20

BILAGOR 1 - 10

TRAFIKPLAN

för landskapet Åland åren 2003 -2010

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, landskapsstyrelsen HANDLINGSPROGRAM 2001 och av landskapsstyrelsen fattade beslut och antagna miljö- och trafiksäkerhetsplaner samt denna trafikplan, allt med beaktande av gällande lagstiftning och övriga bestämmelser.

Vid underhåll och förnyelse av trafiknätets infrastruktur skall 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.

2. OMVÄRLDEN OCH FRAMTIDEN

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

Så länge förutsättningarna för fortsatt skattefri försäljning i internationell trafik på Åland upprätthålls finns det förutsättningar för en fortsatt gynnsam trafiksituation och förmånliga transporter till och från Åland. En beredskapsplan bör uppgöras för utökad externtrafik i landskapets regi vid eventuella störningar i den nuvarande externa trafiken.

Landskapet är huvudman och svarar för drift och underhåll av 467 km grunda farlederna d.v.s. farleder med ett djup $\leq 4,0$ meter.

I fråga om byggandet av nya eller ändrade farleder för handelssjöfarten svarar Sjöfartssverket. Enligt självstyrelselagens stadganden kan sådana inrättas endast med uttryckligt samtycke av Ålands landskapsstyrelse.

Den externa flygtrafiken till och från landskapet skall säkerställas med tillräckligt antal turer till och från Åland. De luftburna kommunikationerna med Stockholmsområdet samt Åbo och Helsingfors bör upprätthållas. Internt inom Åland kan man förvänta sig att helikoptertrafikens betydelse ökar.

3. TRAFIKSÄKERHETEN

Specificerade förslag till förbättring av trafiksäkerheten finns i den av landskapsstyrelsen antagna ”Trafiksäkerhetsplan för Åland åren 2002 – 2010” som finns utlagd på landskapsstyrelsens hemsida.

4. MILJÖ- OCH BEVARANDEFRÅGOR

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

Landskapets lagstiftning om fornminnesvård och miljökonsekvensbedömningar läggs regelmässigt till grund vid nyproduktion av vägar, broar, färjfasten, hamnar och farleder. Dessutom skall landskapets naturvårds-, kulturmiljö- och fornminnesinventeringar beaktas.

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.

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

Markägare och andra direkt berörda medborgare kontaktas i ett så tidigt skede som möjligt för information om nya investeringsprojekt för att möjliggöra för markägarna och övriga sakägare att redan i planeringsskedet ha en reell möjlighet att påverka projektet. 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. Höga bankar och djupa skärningar skall om möjligt undvikas.

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.

Ytbeläggningspolicyn baseras på sådana överväganden att man helhetsmässigt uppnår minsta möjliga miljölägenhet. Andelen bunden beläggning (asfalt) ökas och oljegrusbeläggningen minimeras. 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 används endast i undantagsfall.

Sophantering på rastplatser och vid färjlägen arrangeras på godtagbart sätt i samråd med kommunerna. Avfallshantering på landskapets färjor är så ordnad att allt avfall transporteras till kommunala reningsverk. Containerar för insamling av återvinningsmaterial och problemavfall skall finnas vid alla större färjelägen. Preciserade åtgärder för förbättring av miljön finns publicerade i ”Miljöutredning vid Ålands landskapsstyrelse” och trafikavdelningens utvärdering av rapporten.

Trafikavdelningens fordonspark är ålderstigen och bör förnyas eftersom nyare fordon ger mindre miljöfarliga utsläpp.

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 planperioden

Den fortsatta upprustningen och grundförbättring av glesbygds vägarna göres med underhålls- och investeringsanslag enligt budgeten.

Till följd av den ständigt växande trafikintensiteten på landskapets vägar och för att möta de krav de allt tyngre fordonskombinationerna ställer bör vid ombyggnads- och förbättringsarbeten, framkomligheten och bärigheten på broar och vägarna prioriteras. Detta gäller i synnerhet huvudvägnätet på fasta Åland.

Till följd av den ökande trafiken till Eckerö och Långnäs färjterminaler, samt skärgårdshamnen i Vårdö, Hummelvik bör landsvägarna nr 1,2 och 3 prioriteras. Jämsides därmed bör de krav den lätta trafiken ställer, inte minst genom cykelturismen, beaktas och leda till åtgärder.

Landskapets ”huvudvägnätet” se BILAGA 1.

Vägklassificeringen 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. Genomfartslederna (vägar mellan ändhamnar) i skärgården likställes med huvudleder.

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

641 km lands- och bygdevägar
271 km kommunalvägar
53 km gång- och cykelvägar inkl. belagda vägrenar
38 broar
6 linstyrda färjor

Med en befolkning på 26.000 personer ger detta ca 35 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 2001 av 17.693 fordon, varav 14.360 är personbilar. Biltätheten 0,68 bilar per person är landets högsta och biltätheten fortsätter att öka.

5.2 Vägnätets dimensionering

Trafikflödena på landskapets vägnät framgår av BILAGA 2.

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 5.0 meter. Huvudlederna förses successivt med belagda vägrenar. Horisontal- och vertikalradierna anpassas till de dimensionerande hastigheterna.

Vid anläggandet av fristående gång- och cykelvägar i anslutning till huvudvägarna bekostar väghållaren byggandet medan kommunen svara för underhållskostnaderna av gång- och cykelvägen inom sitt område.

I uppgraderingen av det övriga vägnätet skall förbättringen göras med i huvudsak bibehållen linjeföring, förstärkning av vägkroppen och ytbeläggning med lämpligt ytbeläggingsmaterial.

För övriga gång- och cykelvägars byggande och underhåll svarar kommunerna. Kommunerna erhåller landskapsbidrag för byggandet i storleksordningen 10-50% av de godkända byggkostnaderna.

Den lätta trafiken prioriteras 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.

Delas ett kommun- eller byacentrum vid en om- eller nybyggnad av väg i två delar med serviceinrättningarna som t.ex. skola, äldreboende och föreningslokaler på den ena sidan om vägen och butik, kyrkan m.m. på den andra sidan bör ur användar- och trafiksäkerhets-synpunkt den korsande gång- och cykeltrafiken ha en egen planskild korsning, om de fysiska förutsättningarna medger att planskilda korsning anläggs.

Landskapsstyrelsen medverkar aktivt till utbyggnaden av rastplatser samt att befrämja säkerheten och trivseln på och omkring dessa. Underhållet och sophantering vid rastplatserna utföres av respektive kommun. Vid beviljande av anslutningstillstånd måste goda siktförhållanden alltid föreligga. Gemensamma tomtutfarter prioriteras. I fråga om lantbruksutfarter och dikesövergångar med sporadiskt utnyttjande kan undantag beviljas.

Av de allmänna lands- och bygdevägarna är 80% belagda med asfalt- eller oljegrus beläggning.

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

Allt vägbyggnadsarbete, såväl nyproduktion som underhåll skall ske med inriktning på kostnadseffektivitet, större trafiksäkerhet, bättre framkomlighet och en trafikmiljö av god klass. Speciell vikt skall fästas vid ombyggnad av trafikplatser, vägkants- och körfältsmarkeringar, siktförbättringar och belysning i farliga korsningsområden. En samordning av skyltningen gällande väg- och adresskyllningen i landskapet bör utföras.

Landskapets trafikplanering skall utgöra en integrerad del av landskapets allmänna mark- och samhällsplanering. Landskapets- och kommunernas planer och detaljplaneringar samordnas.

5.3 Vägunderhållsåtgärder

Det landbaserade underhållet har under 1990- talet genomgått en rätt kraftig mekaniseringsprocess, som avspeglas i minskat behov av personalresurser. För att möjliggöra en minskning personalstyrkan på fasta Åland samt Vårdö genom naturlig avgång till ca. 25-30 personer måste mekaniseringsprocessen fortsätta och specialmaskiner anskaffas genom inhyrning eller köp. För byggandet och underhåll av broar, färjfasten och bryggor i anslutning till skärgårdstrafiken finns två fast anställda byggnadsarbetare.

Driften av de nuvarande 6 stycken linstyrda färjorna som trafikerar enligt två- och treskiftsmodellen kräver enligt arbetskyddslagen och gällande avtal en ”besättning” om 30 man.

Möckelö vägstation ansvarar idag för drift- och underhåll av 261 km lands- och bygdeväg medan motsvarande siffra för Godby stationen är 248 km. Skärgårdens stationer har totalt 132 km på sina ansvarsområden samt underhållet vid färjhamnarna.

För drift och skötsel av de allmänna vägarna i landskapet inhyrs årligen 25 – 30 fordon och arbetsmaskiner av privata företagare. BILAGA 3.

Behovet av underhållsresurser för upprätthållandet av en godtagbar standard på infrastrukturen d.v.s. fastigheter, vägar, broar och hamnar samt linstyrda färjor under planperioden har beräknats enligt BILAGA 4.

Eftersom underhållsenheten mestadels förbättrar och bygger om vägar utan särskilt uppgjord vägplan förutsätter detta årligen frivilliga marköverlåtelseavtal för ett flertal vägavsnitt. 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

Vägunderhållets fordonspark skall bestå av basmaskiner som är nödvändiga för grundberedskapen och akuta insatser samt maskiner för de arbeten där det uppenbarligen inte finns konkurrens. Den egna fordonsparken måste kontinuerligt uppdateras. Andelen egna fordon, maskiner och redskap. BILAGA 5.

Maskinerna hyrs enligt två modeller, med eller utan förare beroende på personalresurserna. För närvarande används 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.

De två (2) vägstationer på fasta Åland är lokaliserade till Möckelö och Godby. Den tidigare stationen i Kattby kvarstår som garage.

För att upprätthålla servicenivån i skärgården bibehålls nuvarande stationer.

5.4 Investeringar

Planen prioriterar investeringar i anslutning till landsvägarna nr 1, 2 och 3 samt glesbygdsvägarna. Eventuella planer och investeringar för utbyggnad av korttruttssystem för skärgårdstrafiken upptas under respektive färjlinje.

Investeringarna i de olika trafikområdena under åren 2003-2010 framgår av BILAGA 6 och överensstämmer med budgetförslaget för 2003.

Glesbygdsvägarna underhålls och förbättras kontinuerligt med underhålls- och investeringsanslag för att hålla god standard.

För att investeringsnivån skall motsvara det legitima behovet, d.v.s. trafikvolymerna och eventuella helt nya projekt bör den ligga på nivån 2,5 miljoner €/år, exklusive nyanskaffningar av färjor.

6. SJÖTRAFIK

6.1 Målsättningar

Sjötrafikens målsättning är att skärgårdsregionerna fortsättningsvis skall kunna verka som en närande del av Åland där färjtrafiken ingår som en del i landskapets vägnät.

Målet är

- kortare restider
- lägre kostnader
- positiv utveckling av samhällsekonomin

Där de geografiska och tekniska förutsättningarna samt miljömässiga aspekterna möjliggör en stegvis utbyggnad av fasta vägförbindelser, bör detta på sikt förverkligas, då följande fördelar kan uppnås:

- tätare färjeturer och därmed ökad transportvolym
- färjeturerna kan bättre anpassas efter trafikbehovet
- lättare att upprätthålla vintertrafiken
- utökade färjeturer till lägre kostnader
- undviker parallelltrafik med vägnätet
- korta sjöpass kan trafikeras med linstyrda färjor, med lägre driftskostnader.

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 och näringslivets transportbehov och önskemål om färjeturer prioriteras framom andra remissinstansers.
- Färjeturerna bör vara relativt täta för att skärgården skall vara mer jämställd med områden som är anslutna till landsväg.
- Färjorna och färjfastena bör vara så utformade att det tonnaget, vid behov, smidigt kan omdisponeras mellan olika skärgårdsregioner med beaktande av farledsdjup.
- Trafiken till och från skärgården prioriteras i planeringen.

6.3 Den ekonomiska målsättningen

Avgifterna inom skärgårdstrafiken har beräknats till oförändrade 700 000 € / år.

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.

Kostnadsutvecklingen för driften under åren 1997 – 2000 har varit följande:

-	1997	63,9	milj.mark
-	1998	58,1	”
-	1999	62,0	”
-	2000	70,2	”

Tabellen är uppgjord enligt årligt bokslut.

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

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

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

Prioriteringarna 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 möjliggör en lägre bemanning ombord genom att befattningar kan kombineras.
- Förutsättningarna för en minskad bemanning är att automatik ombord utvecklas och vidareutbildningen av personalen fortsätter.

6.4 Landskapets färjor och båtar

Landskapets färjflotta har en ansenlig transportkapacitet. Se BILAGA 7.

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 Simskåla och Alören (Vårdö), 1 070 meter.

För närvarande finns följande linstyrda färjpass:

	<u>Sträcka</u>
1. Töftö - Prästö	440 meter
2. Simskåla - 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 – Osnäs
 3. Asterholma – Lappo – Torsholma
 4. Snäckö – Överö – (Sottunga) – (Bergö) – Långnäs
 5. Degerby - Svinö
 6. Långnäs – Sottunga – (Husö) – (Kyrkogårdsö) – Kökar – Galtby i Korpo
 7. Kumlinge - Enklinge
 8. Åva - Jurmo
- Färjfästen angivna inom parentes angörs mot beställning.

Övriga transportmedel som landskapsstyrelsen administrerar är 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 tre (3) trafikområden, norra färjlinjen, södra färjlinjen och den tvärgående färjlinjen. BILAGA 8.

Norra linjen omfattar följande färjlinjer:

Frigående färjor
 Hummelvik – Enklinge – Kumlinge – Lappo – Torsholma
 Kumlinge - Enklinge
 Åva - Osnäs

Asterholma – Lappo – Torsholma
Åva - Jurmo

Linstyrda färjlinjer:

Björkö – Lappo
Sim/skäla – Alören
Töftö – Prästö
Seglinge – Snäckö
Embarsund
Ängösund

Södra linjen:

Frigående färjlinjer:

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

Linstyrda färjlinjer:

Embarsund, Föglö

Förslag: Drivs i egen regi eller på entreprenad efter särskilt beslut i landskapsstyrelsen . Under planperioden utreds möjligheten att överbygga sundet med bro.

Tvärgående färjlinjen:

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

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

Landskapsstyrelsen understöder båttrafik i privat regi:

Kyrkogårdsö – Husö – Finnö – Hästö – Södö i anslutning till södra linjens färjtrafik.

Under de årliga dockningarna av färjorna är m/s 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 frakt- och passagerarfärjorna. Dessa bilburna frakter är främst dynamit och någon enstaka gång flygbensin. Transporterna har utförts med landskapets tonnage.

6.6 Skärgårdens biltransporter

Skärgårdens biltransport Ab, upprätthåller med landskapsstöd 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 allmännyttiga transporter till och från skärgården. Bilarna följer färjornas tidtabeller och särskilda lastbryggor för lastning och lossning är uppförda invid färjfästena. 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. Landskapsstyrelsen svarar för byggandet och underhåll av de grunda farlederna i landskapet enligt självstyrelselagen. Grunda farleder är farleder som har ett djup under - 4,0 m, farledernas längd är år 2001 totalt 467,4 km. Underhållet av farlederna utföres på totalentreprenad av en entreprenör.

Sjöfartsverket bekostar och prioriterar utbyggnaden av de allmänna djupa farlederna, djupet > - 4,0 m .

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

- Farleden via Mosshaga fyrbelyses. Finansieringen oklar.
- Landskapets egen farled, in till Sottunga, fördjupas (landskapets åtagande).

6.8 Förslag till ändringar och förbättringar i färjtrafiken.

Linfärjorna drivs i egen regi enligt marknadsmässiga villkor eller på driftsentreprenad enligt särskilt beslut av landskapsstyrelsen.

De frigående färjornas drift sköts i egen regi eller av entreprenörer på total- eller bareboatentreprenader om det är ekonomiskt och regionalt ändamålsenligt.

Simskälalinjen

Linjen trafikeras med en linstyrd färja.

Förslag: Linjen drivs i egen regi eller på entreprenad efter särskilt beslut i landskapsstyrelsen.

Prästö – Töftö

Färjlinjen är den mest frekventerade av landskapets linstyrda färjor.

Linjen trafikeras av en linstyrd färja med 100 tons lastkapacitet

Förslag: Drivs i egen regi eller på entreprenad efter särskilt beslut i landskapsstyrelsen Ny färja projekteras under år 2003. Under planperioden utreds möjligheten att överbygga Prästösundet med bro.

Åva – Osnäs

Linjen trafikeras av m/s Viggen i egen regi. Färjlinjens uppgift är att kombinera med m/s Alfågeln anlop i Torsholma för den genomgående trafiken Vårdö – Osnäs.

Förslag : Ingen förändring under planperioden.

Åva – Jurmo

Linjen trafikeras i egen regi med m/s Doppingen från den 1.9 2001.

Förslag: Drives i egen regi. I syfte att utreda om det är ekonomiskt och regionalt ändamålsenligt kan landskapsstyrelsen begära in anbud på total- eller bare-boatentreprenad för linjen.

Torsholma – Lappo – Kumlinge – Enklinge – Hummelvik.

Linjen trafikeras i egen regi med m/s Alfågeln.

Förslag: Kompletteringstrafik insättes under högsäsong mellan Torsholma - Kumlinge – Hummelvik i egen regi eller på totalentreprenad. MKB-utredning uppgöres för byggandet av väg och nytt färjfäste på Bärö. Enligt den av referensgruppens år 2000 uppgjorda kostnadskalkylen uppgår anläggningskostnaderna till ca 3,5 milj. €

Asterholma – Lappo – Torsholma

Linjen trafikeras på totalentreprenad med turer dels på sträckan Asterholma – Lappo och dels med turer utsträckta till Torsholma.

Förslag: Ingen förändring under planperioden.

Björkö – Lappolinjen

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

Förslag: Linjen trafikeras i egen regi eller på entreprenad efter särskilt beslut av landskapsstyrelsen.

Enklinge – Kumlinge – Enklinge

Linjen trafikeras på totalentreprenad av privat entreprenör.

Förslag: Ingen förändring under planperioden

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

Tvärgående linjen omfattar en stamlinje Långnäs – Överö – Snäckö samt Snäckö – Hummelvik – Snäckö och på beställning till Sottunga och Bergö.

Färjlinjen trafikeras av m/s Grisslan .

Förslag: Efter att kontraktet på driftsentreprenaden av färjlinjen upphört den 5 maj 2003 drives färjan tills vidare i egen regi med upprustning av tonnaget. I syfte att utreda om det är ekonomiskt och regionalt ändamålsenligt kan landskapsstyrelsen begära in anbud på total- eller bare-boatentreprenad för linjen.

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

Färjlinjen trafikeras i egen regi med två färjor, m/s Gudingen och m/s Skiftet.

Förslag : Under högsäsong insätts kompletteringstonage på linjen.

Korttruttssystem södra linjen

Korttruttssystemet bygger på att färjpassen kan förkortas genom utnyttjande av fasta vägförbindelser i så stor utsträckning som möjligt.

Möjliga korttruttssystem på södra linjen är att trafiken fortsättningsvis leds via det nuvarande färjpasset Lumparland/Svinö – Föglö/Degerby eller via en ny färjled mellan Lemland/Vessingsboda och Föglö/Bråttö samt över ett nytt färjpass Östra/Norra Föglö – Kökar – Galtby.

För att befärja 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.

Ett framtida förverkligande av korttruttssystem gällande hela södra färjlinjen kräver följande utredningar och åtgärder före ett slutligt beslut kan tas om korttruttssystemet.

- utökning av färjkapaciteten på linjen fasta Åland - Föglö

- nya färjelägen, Lemland/Vessingsboda, Bråttö, Degerby och Hastersboda
- förbättring och nybyggnad av vägarna över Föglö
- anskaffning av färja för linjen Kyrkogårdsö – Husö – Sottunga – Överö
- kollektivtrafik över Föglö

Korttruttssystemet utgående från nuvarande färjkapacitet innebär att m/s Skiftet och m/s Gudingen kan trafikera enligt en tätare turlista på linjen Föglö – Kökar – Galtby samt att en ny färja anskaffas för linjen Kyrkogårdsö – Husö – Sottunga – Överö. Transportkapaciteten på färjpasset Svinö – Degerby ökas med en ny färja eller alternativt en förkortning av färjpasset Föglö – Lumparland genom utbyggnad av väg och färjelägen i Föglö Bröttö och Lemland Vessingsboda.

Föreslås att en miljökonsekvensbedömning (MKB) uppgöres för ett nytt förkortat färjpass mellan Föglö, Bröttö och Lemland, Vessingsboda inkl.vägar och färjelägen. Investeringskostnaderna för förverkligande av ett eventuellt korttruttsprojekt på södra linjen ryms inte med inom planperioden. Under planperioden utföres behövliga utredningarna som också kan beakta tunnelalternativet.

Färjlinjen Svinö – Degerby

Färjlinjen trafikeras av Knipan i egen regi.

Förslag: Beslut fattas om projektering och uppgörande av MKB-utredningar för nya vägsträckningar och färjfasten från Lemland/Vessingsboda till Föglö/Bråttö.

En ny och större färja anskaffas under planperioden för färjlinjen Svinö - Degerby. Kompletteringstrafik insättes vid behov under högsäsong tills det ett nytt eventuellt förkortat färjpass kan tagas i bruk.

6.9 Investeringar i nya färjor och trafikmedel

Fortsättningsvis kommer investeringar i nya färjor att ske, då de äldre färjorna måste ersättas. Enligt nu gällande EU-rådets direktiv 98/18, skall samtliga frigående färjor utom m/s Viggen ersättas med nytt tonnage senast år 2015 för att uppfylla gällande direktiv.

Användningstiden för färjorna är ca 30 år, vilket innebär stora investeringar i nya färjor efter planperioden.

Stamlinjerna bör i första hand förbättras och förstärkas innan nya linjer öppnas.

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

Prioriteringsplan för investeringar:

Fördjupning av Sottunga hamn och av inre farleden till Sottunga.
Byggandet av ny färjklaff för Jurmo trafiken vid Åva färjfäste.

Ombyggnad och anpassning av färjfastena i Sottunga och Kökar för m/s Alfågeln / m/s Viggen.

Ombyggnad av färjfastena i Hummelvik och Kumlinge

Investering i nya frigående färjor för Föglö- och Södralinjen samt ny linstyrd färja med 130 tons lastkapacitet till Töftölinjen

Investeringar i färjor se BILAGA 9.

De 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 med ca. 343 000 passagerare och 190 000 fordon per år under dockningsperioden får tekniskt fel är trafiken på norra linjen helt avbruten.

Den nuvarande reservfärjan har begränsad kapacitet varför trafikproblem årligen uppstår på Töftölinjen. För att trygga stamlinjens trafik är det viktigt att en ny 130 tons linfärja anskaffas och nuvarande färja blir reservfärja.

6.10 Behovet av kompletteringstrafik

- Kompletteringstrafik med extra tonnage sätts in på linjen Hummelvik – Enklinge – Kumlinge – Lappo – Torsholma under högsäsongen för att höja transportkapaciteten

6.11 Privatisering av verksamheten

Privatisering och inköp av tjänster görs där kostnaderna för landskapet minskar i förhållande till en verksamhet i egen regi.

Enligt dessa principer har tills vidare följande verksamheter inom sjötrafikbyrån lagts på privata entreprenörer:

Kiosk- och caférörelserna på

- m/s Alfågeln
- m/s Gudingen
- m/s Skiftet
- m/s Viggen

samt mathållningen för besättningen på m/s Viggen

Oljebekämpnings-/transportbåtarna m/s Prackan och Skrakan handhas av de frivilliga brandkårerna och oljebekämpningsbåten Svärtan av Ålands Sjöräddningssällskap.

Färjtrafik:

- driften av m/s Grisslan linjen Långnäs - Bergö – Överö – Sottunga – Snäckö
- driften av den linstyrda färja i Ängösund (Lumparland)
- lokala färjlinjen Enklinge – Kumlinge på totalentreprenad
- lokala färjlinjen Asterholma-Lappo-Torsholma på toptalentreprenad.

Förslag: Anslutande färjlinjer till stamlinjerna privatiseras om det är ekonomiskt motiverat då den egen personal pensioneras eller kan överflyttas till lediga vakanser.

Privatiseringen kan ske enligt två modeller:

- driftsentreprenad endast på linfärjorna
- totalentreprenad eller bareboatavtal på frigående färjor. Vid totalentreprenader är det viktigt att landskapet vid upphandlingen ställer kvalitetskrav på tonnaget. Entreprenadtiden bör vara minst en femårs period för att minska den årliga andelen av investeringskostnaderna
- Landskapets policy beträffande entreprenader är att, intressera bolag med hemort i skärgården att lämna anbud på entreprenader.

7. EXTERN FÄRJTRAFIK

Den externa trafiken sköts av privata aktörer.

En del av den externa trafiken anlöper sedan den 1 juli 1999 hamnen i Långnäs.

Det ökade antalet angöringar av den externa trafiken till Åland har inverkat positivt på möjligheterna till utökad transportkapacitet för närings- och turisttrafikens behov.

8. FLYGTRAFIK

Landskapsstyrelsen avser att trygga den externa flygtrafiken till och från Åland bl.a. genom upphandling av tidtabellsenlig flygtrafik i enlighet med EU:s regelverk på sträckan Mariehamn-Stockholm/Arlanda.

Genom regelbundet och neutralt anbudsförfarande tillförsäkras den åländska befolkningen en godtagbar luftburen ambulansjour.

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

9. ÅLANDSTRAFIKEN

Den tidigare fristående enheten Ålandstrafiken har enligt budgeten för år 2002 sammanförts med sjötrafikenheten (48.20.20). Enheten är en marknadsförings- och bokningsenhet till stöd för kollektivtrafiken och landskapets skärgårdstrafik och 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.

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.

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

Arbetet med att lösa problemet med ”osynliga bilar”, dvs. underlåtenhet att avbeställa onödiga bokningar fortsätter liksom möjligheterna till att stoppa friåkningar eller genomgångstrafik till s.k. 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 skall bussarna hålla sig under stipulerade gränsvärden.

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. Utökad matar- och kollektivtrafiken kvällstid och helger eftersträvas samt att förbättra de fysiska förutsättningar vid ”bussterminalerna” i Godby och Mariehamn med varmt väntutrymmen m.m.

Till trafikavdelningens uppgifter hör också att upphandla och övervaka bussentreprenörer, utarbeta och samordna busstidtabellerna, bl.a. med skärgårdsfärjorna 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. Vid konkurransutsättning av busstrafiken bör största vikt fästas vid bussarnas miljöpåverkan och transportkomfort. Landskapets nuvarande

lagstiftning med reglering av linjetillstånden bör ändras så att möjligheterna till regelbunden konkurrensutsättning av linjerna möjliggörs.

11. VERKSTAD OCH LAGER

Verkstad/Lager som är en stödjande del av trafikavdelningens verksamhet drivs fortsättningsvis i egen regi med egen budgetering.

Verkstaden utför reparations- och servicearbeten på trafikavdelningens rullande materiel, färjor, färjefästen och hamnar, nyttillverkning utförs huvudsakligen av privata entreprenörer.

Hamnordning för Möckelö hamnens användning skall göras upp.

12. FÖRVALTNING OCH PRODUKTION

Sedan förvaltningsreformen år 1999 har trafikavdelningen verkat som en enda byrå, den allmänna byrån indelad i trafikförvaltning och produktion, på det sätt landskapsförordningen om landskapsstyrelsens allmänna förvaltning närmare anger. Utgående från den erfarenhet som erhållits av organisationsmodellen föreslås en revidering så att inte dubbel funktionerna enligt den modellen kvarstår. Föreslås att trafikavdelningens organisation ändras enligt förslaget benämnt "ÅLANDSMODELLEN"

Organisationsschema för "ÅLANDSMODELLEN" enligt BILAGA 10.

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

Allmänna byrån handhar:

- myndighetsutövningen
- administration
- ekonomin
- trafiksäkerhet
- juridik och eu-frågor

Produktionsbyråerna utför de trafikuppgifter, producerar de tjänster och förverkligar projekten i enlighet med budgeten och avdelningschefens anvisningar.

Byråerna köper och säljer tjänster till kommuner och privata entreprenörer när det är ekonomiskt lönsamt.

Produktionen indelas i tre (3) olika byråer, nämligen:

Väg- och byggbyrå

- projektering
- entreprenader vägar
- entreprenader broar, hamnar
- drift och underhåll broar, hamnar
- drift och underhåll vägar

Verkstadsbyrå

- verkstad
- inköp
- lager
- Möckelö hamn
- fordonsbank

Trafikbyrå

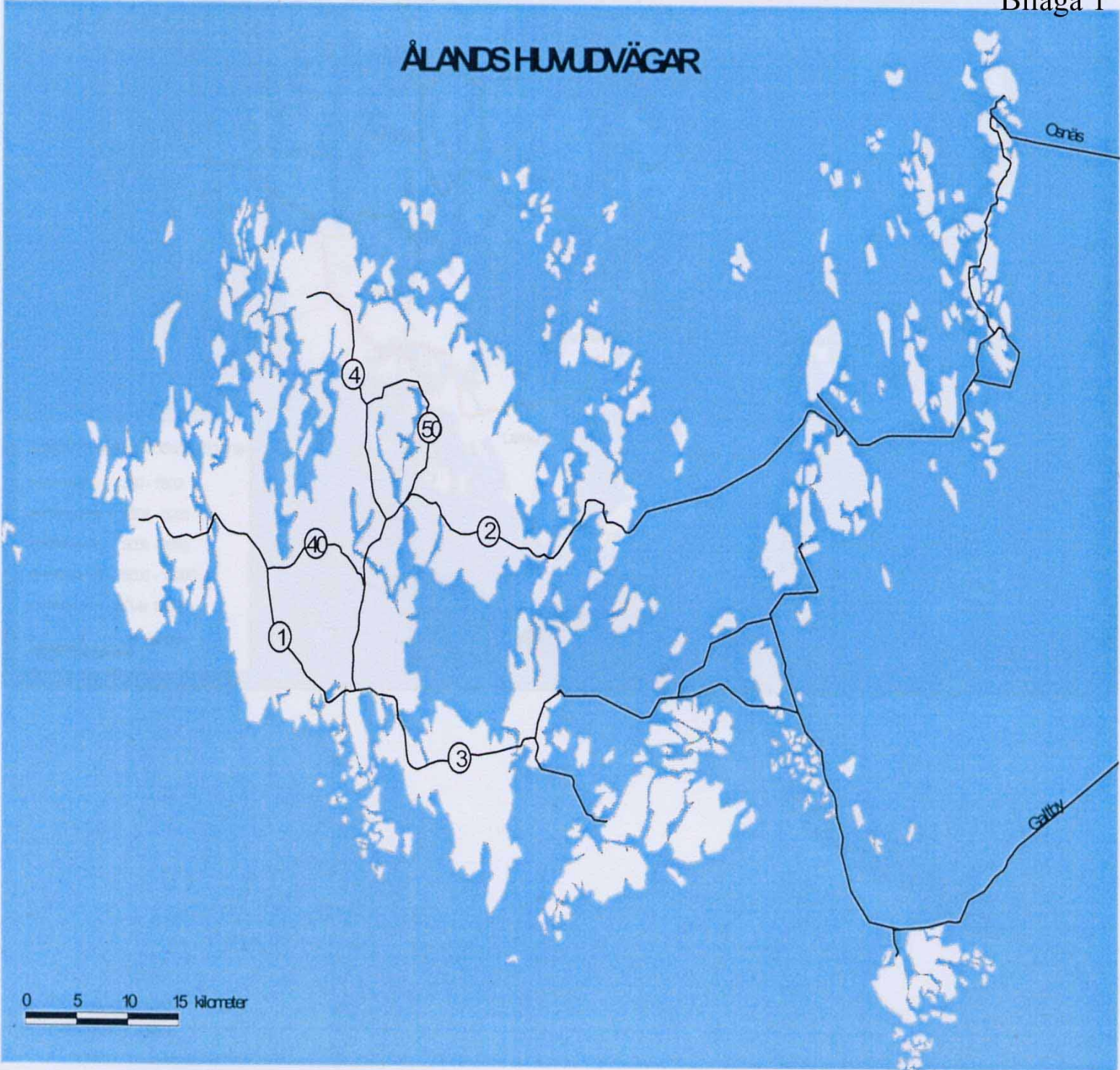
- färjdrift inkl. linfärjor
- entreprenader
- farleder
- kollektivtrafik
- Ålandstrafiken

Trafikavdelningens verksamhet utvecklas kontinuerligt i riktning mot ökad privatisering av verksamhetsgrenar där möjlighet till konkurrens föreligger samt till nettobudgetering med större andel egen finansiering av verksamheten.

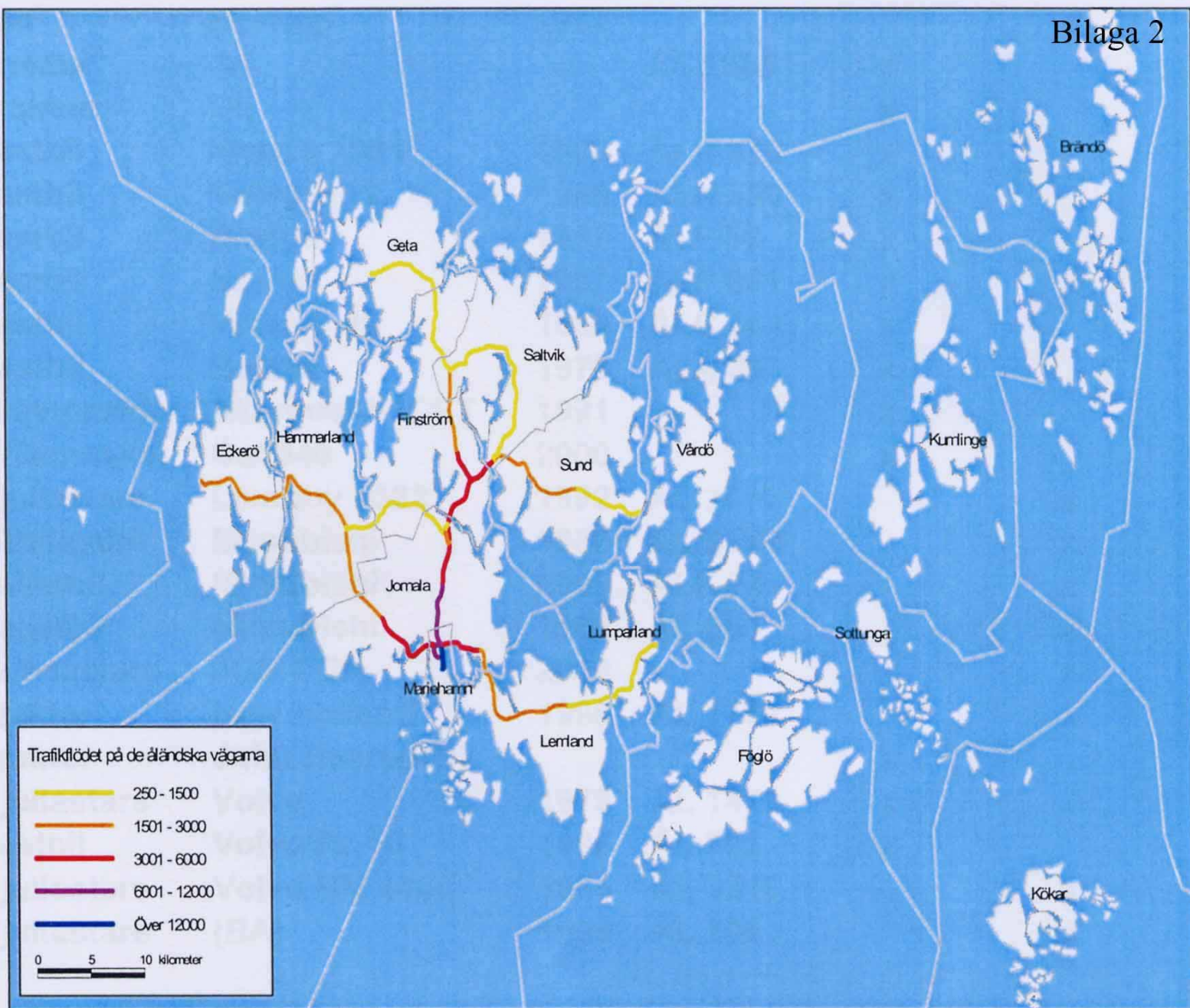
13. SAMMANFATTNING

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.

ÅLANDSHUMUVÄGAR



Bilaga 2



Bilaga 3

VÄGHÅLLNINGENS INHYRDA FORDON OCH MASKINER

				inkl.förare	exkl.förare
Hjullastare	Ljungby 1221	1985	ÅL 1488		x
Traktor	(Frittes verkstad)			x	
Lastbil	Volvo F 88	1996		x	
Hjullastare	Ljungby 1322	1992	ÅL 2870		x
Vält	Bomag	1994			x
Traktor	JK		ÅL 2985	x	
Traktor	DL			x	
Lastbil	Scania 198 F	1990	ÅLH 179	x	
Lastbil	Volvo F 12	1988	ÅLN 330	x	
Lastbil	Scania	1987	ÅLF 58	x	
Lastbil	Scania	1987	ÅLP 661	x	
Lastbil	Volvo F 12	1980	ÅLC 561	x	
Lastbil	Scania	1976	ÅLA 36	x	
Grävmaskin	Åkerman H7CET	1991		x	
Grävmaskin	Cat 340	2000		x	
Hjullastare	Ljungby 1322	1992	ÅL 2870		x
Lätt lastbil	Mitsubishi	1988	ÅLG 640		x
Paketbil	Mitsubishi	2000	ÅLK 74		x
Paketbil	Mitsubishi	1986	ÅL 655		x
Grävlastare	JCB 4 CN	2000			x
Traktor	New Holland	1998	ÅL 1779		x
Traktor	John Deere(RH)			x	
Hjullastare	Volvo	1979	ÅL 1471	x	
Lastbil	Volvo FL 10	1986	ÅL 782	x	
Hjullastare	Volvo BM 4400	1985	ÅL 3316		x
Hjullastare	(BA)	1999	ÅL 705		x

TRAFIKAVDELNINGENS FORDONSPARK















1.1. 2002

FORDONSTYP	TOTALVIKT,TON	MÄRKE	ÅRSM.	Körda km	Körda h	REG.NR
Lastbil	25	Volvo FL 10	1992	492 000	1700/år	ÅL 9
Lastbil	25	Scania 112 H	1982	904 500	1650/år	ÅL 7
Väghyvel		Lännen AH 162	1987	-	540/år	ÅAB 73
Pick-up	2,45	Isuzu TFR 52	1988	183 000		ÅL 63
Paketbil	3,5	Iveco 35 F 8	1984	277 000	(Ny motor)	ÅL 36
Lastbil	25	Scania 112 HL	1985	752 390	1775/år	ÅL 15
Lastbil	25	Scania 112 HL	1988	710 370	1790/år	ÅL 5
Lätt lastbil	5,5	Mitsubishi Cantel	1990	157 450		ÅL 37
Väghyvel		Vammas RG 16	1988		9000 h	ÅAB 450
Väghyvel		Vammas RG 17	1990		6400 h	ÅAA 637
Hjullstare		Caterpillar 920	1983			ÅL 2729
Pick-up	2,45	Isuzu TFR 52	1988	165 000	(dålig)	ÅL 64
Lätt lastbil	12,5	Volvo FL 180	2000	17 800		ÅL 23
Lastbil	25	Volvo FL 10	1991	441 310	1760/år	ÅL 14
Utbytes 2002	Lastbil 25	Sisu SR 220	1983	966 820	1670/år	ÅL 16
Väghyvel		Nordverk 161 A	1984		11000 h	ÅAA 913
Väghyvel		Vammas RG 17	1989		9500 h	ÅAA 527
Lätt lastbil	12,0	Volvo FL 180	2000	19 000		ÅL 10
Pick-up	2,45	Mitsubichi	2002	5 200		ÅL 65
Traktor		Fiat 80-90 Agri	1985			ÅL 2904
Trailer		Lokomo	1951			ÅS 51
Väghyvel	14	Vammas RG 14	1979		11100	ÅAA 16
Traktor		John Deere 4x4	1989		5100	ÅL 3134
Pick-up	2,45	Mitsubishi L 200	1989	218000		ÅL 59
Väghyvel	14	Vammas RG 14	1978		10300	ÅAB 100
Redskapsbärare		Lännen C 100	1992		4700	ÅL 779
Pick-up	2,45	Mitsubishi L 200	1989	225000		ÅL 69
Hjullastare		Clark Michigan 35	1985		7200	ÅL 210
Väghyvel	15	Lokomo AH 152	1986		5100	ÅAA 461
Traktor		Valmet 755 4x4	1990		3400	ÅL 3370
Pick-up	2,45	Mitsubishi L 200	1989	137000		ÅL 68
Traktor		International	1983		9400	ÅL 2349

INVESTERINGSARBETEN				1 000 €							
		VÄGAR	HAMNAR	FARLEDER	FÄRJFÄSTEN						
Projekt	Km	Tidigare beviljat	Planerat	Planerat	Planerat	Planerat	Planerat	Planerat	Planerat	Planerat	Totala kostnader
			2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Trafikområde 1											
Sviby bro och bank	0,8	17		200	233						450
Möckelö och flygfältets anslutningsvägar	1,8	235	165								400
Marsunds, gamla bro, rivning		100	200								300
Öra - Överby	3,5	30			100	480					610
Överby - Böle	2,8		25				200	490			715
Böle - Storby	2			20			460				480
Käringsundsvägen	1,1	171		10		90					271
Trafikområde 2											
Korsningsområde, Dalbo		145	141								286
Korsningsområde, Spar- hallen o Sviby		568									568
Vägskäl Karrböle-Gölby		10	30						100		140
K-holm - Tranvik vs	3,8	15			170	135	300				620
Tranvik vs - Finby	1,8		20					370			390
Finby vs - Prästö inkl. bron	6,3				30				500	300	2 600
Prästö bro höjning av tvärbalk			50								50
Sandösunds bro + väg	0,4	17								250	267
Hummelviks färjläge		10			330						340
Kumlinge färjläge		170				300					470
Lv 800 Dösäng-Markil vs	3			10			240	240			490
Djurholmsbron			20		200	290					520
Bv 890 Fiskö by	1								120		120
Äva färjklaff + dykdalb		150							230		380
L-väg nr 40 anslut.till lv 2	0,5							160			160
Lv 50 H-by-Kvarnbo	3						250	250			500
Korsningsomr.lv 50/lv 2	1								200		200

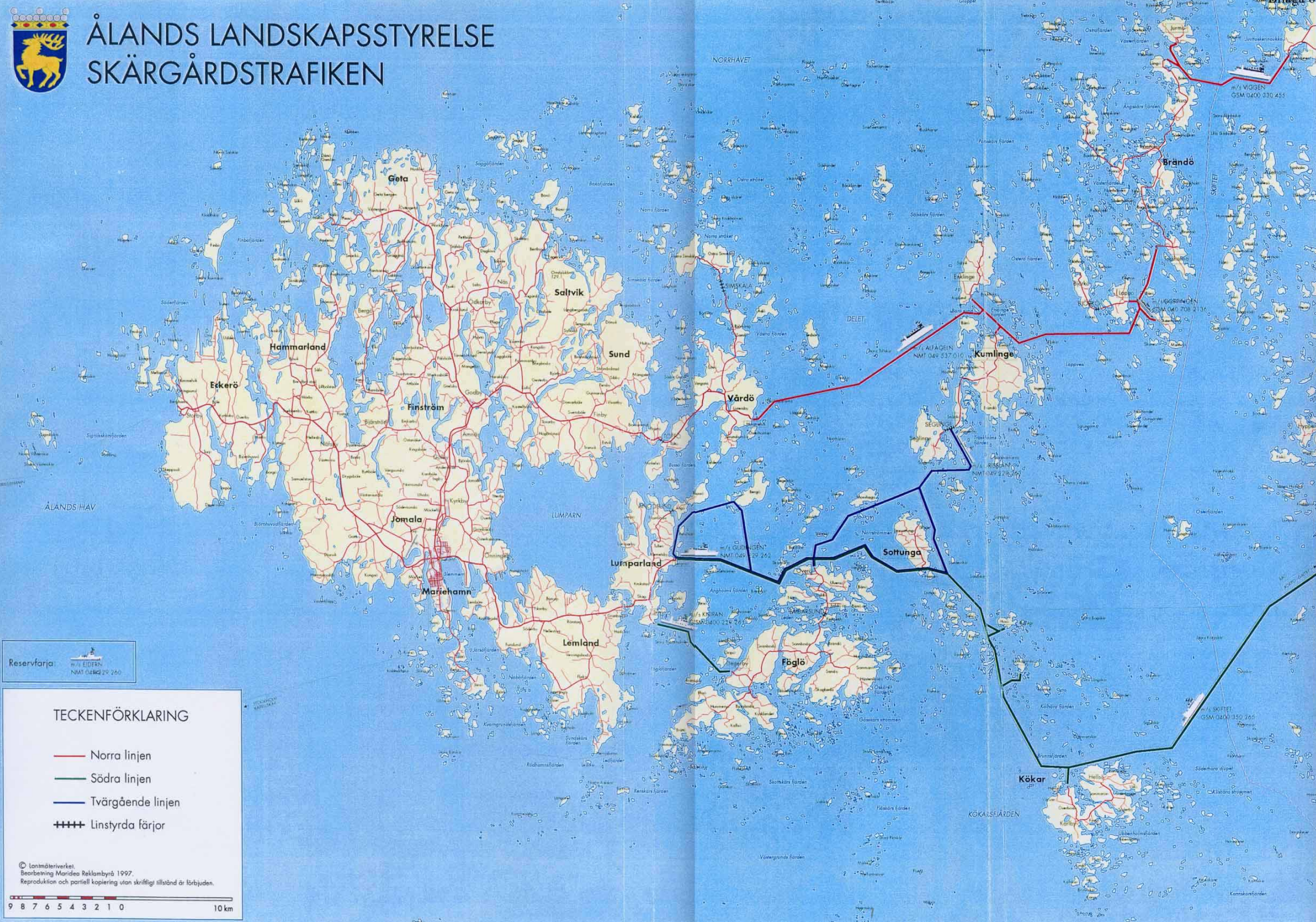
Trafikområde 3											
Gc-tunnel Nabben		17		170							187
Söderby - Bistorp	2,4	351	119								470
Bistorp - Bäckäng	2,6	20	100	510							630
Bäckäng - L-sund	3	20		130	400						450
Svinö - Klemetsby	2,9			25	200	250					475
Klemetsby - Långnäs	1,4				30				370		400
Långnäs hamnområde + pir		97	120	100							317
Föglö korttrutt		84									84
Sottunga färjfäste o farled			10	230					100		340
Husö ff.		165									165
Harparnäs färjfäste ombygg.		149	130								279
Lv 760 Överboda - Karlby	3				10			200	220		420
Kyrkogårdsö ff		135		50							185
Hamnö ny bro								80			80
Degerby tullbrygga									160		160
Trafikområde 4											
Bartsgårda bryggväg			9								9
Muddring Äppelö		50									50
Övrigt											
GC-leder		20	10	20	20	20	20	20	20	20	170
Grundförbättring av											
glesbygdsvägar			160	210	210	250	250	250	250	250	1 830
Beläggingskostnader			480	550	550	600	600	600	600	600	4 580
Trafiksäherhetsåtgärder			85	90	95	100	100	100	100	100	770
ADB och övr. kost.			30	30	30	40	40	40	40	40	290
Vägförrättningar och											
marklösen mm.			150	150	150	150	150	150	150	150	1200
Reservklaff till färjfästen		60	40								100
Dispositionsmedel			45	45	45	50	50	50	50	50	385
Summa		2806	2139	2550	2803	2755	2660	2720	2640	2610	

LANDSVÄGSFÄRJORNAS TRANSPORTKAPACITET

				
 M/S VIGGEN GSM: 0400 330 455 Fax: 0400 330 355	300	52	4	Café
 M/S ALFÅGELN GSM: 040 76 82 108	300	52	4	Café
 M/S SKIFTET GSM: 0400 350 265	250	42	4	Café
 M/S GUDINGEN GSM: 040 76 93 687	250	30	4	Café
 M/S KNIPAN GSM: 0400 229 261 Fax: 0401 229 261	200	36	4	–
 M/S EJDERN GSM: 0400 229 260	200	30	4	–
 M/S GRISSLAN GSM: 0400 229 263	150	27	4	–
 M/S DOPPINGEN GSM: 040 70 82 136	70	18	2	–
 M/S SPOVEN GSM: 0457 3613 394	70	18	2	–
 M/S FRIDA II GSM: 0400 492 739	70	18	2	–



ÅLÄNDS LANDSKAPSSTYRELSE SKÄRGÅRDSTRAFIKEN



Reservfärja
M/A EIDERN
NMT 0400 20 260

TECKENFÖRKLARING

- Norra linjen
- Södra linjen
- Tvärgående linjen
- Linstyrda färjor

© Lantmäteriverket.
Bearbetning Maridea Reklambyrå 1997.
Reproduktion och partiell kopiering utan skriftligt tillstånd är förbjuden.

9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 10 km

Ålandsmodellen

för trafikavdelningens organisation

Lagtinget

Landskapsstyrelsen
Ansvarig ledamot

Trafikavdelningen
Avdelningschef

Väg och bygg
Väg- och byggchef

- projektering
- entreprenader väg
- entreprenader bro och hamn
- entreprenader färjfasten
- underhåll färjfasten
- underhåll väg, bro, hamn och byggnader

Allmänna byrå
Byråchef

- administration
- ekonomi
- trafiksäkerhet
- myndighetsutövning
- juridik
- EU-frågor

Ålandstrafiken
Trafikchef

- nybyggnader
- entreprenader
- farleder
- drift och underhåll av lin- och frigående färjor
- Ålandstrafiken
- flygtrafiken

Möckelö verkstad
Verkstadschef

- verkstad
- inköp
- lager
- Möckelö fastigheter
- Möckelö hamnen
- oljeskyddslager och -materiel
- fordon för uthyrning ("fordonsbank")