

FINANS- och EKONOMIUTSKOTTETS betänkande N^o

18/1950 med anledning av Ålands landskapsnämnds
N^o 18/1950. framställning till Ålands landsting med förslag om
utverkande av extraordinarie anslag för byggande av
en bro över Marsund jämte tillfartsvägar på lands-
vägen Hammarland-Eckerö i Hammarland och Eckerö
kommuner. (21/1950).

Med anledning av förenämnda framställning får utskottet härmed
vördsamt framhålla följande:

Utskottet har varit i tillfälle att taga del av en av Monberg
& Thorsen A.B. benämnda väg- och vattenbyggnadsfirma i Stockholm
uppgjord promemoria, som här bifogas. Enligt denna promemoria
skulle de beräknade årliga utgifterna för en bro bli ungefär de-
samma som för färjförbindelse över Marsund. Emellertid har ut-
skottet erfarit, att finländska sakkunniga anse de beräknade år-
liga utgifterna för färja för låga och att de borde vara c:a
4 miljoner mark, medan utgifterna för brobyggnad givits fullt
vitsord. Den nuvarande färjförbindelsen kostar visserligen inte
mer än ungefär en miljon i året, men den motsvarar inte heller
trafikens krav. Färjan är för svag och förmår inte gå över sun-
det vid stark motström och motvind. Färjpersonalens bostad är
även under all kritik. En ny och större färja samt en ny bostad
för färjpersonalen med tillhörande uthus och magasin för tillbe-
hör och bränsle till färjan måste omedelbart anskaffas om färj-
trafiken skall fortsättas. Under sådana omständigheter anser ut-
skottet att en brobyggnad vore den ur ekonomisk synpunkt på
lång sikt fördelaktigaste lösningen samtidigt som den ur trafik-
synpunkt kommer att bli den bästa.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet härmed vördsamt
föreslå,

att Landstinget måtte hos Ålandsdelegationen utverka ett extraordinarie statsbidrag om 50.000.000 mark för byggande av en bro över Marsundet jämte tillfartsvägar enligt det uppgjorda förslaget.

Mariehamn, den 17 november 1950.

På finans- och ekonomiutskottets vägnar:

K. A. Helin.

K.A. Helin.

Rolf Sundman
Rolf Sundman.

I ärendets behandling ha deltagit ordföranden Helin samt ledamöterna Bengtz, Häggblom, Lennart Mattsson och Andersson.

P.M.

av den 1.11.50

betr. trafikled över Marsundet, Åland.

A. Färjförbindelse vid Alvarsholme.

Där räknas med en linfärja med kapacitet för 2 bussar c:a 20 m lång och med c:a 25 hkr motor, jämte 2 st. tillfartsbryggor. Avskrivningstid 40 år, ränta 6 %. Personalen uppskattas till 2 å 4 man då trafikfrekvensen må antagas öka i framtiden.

	Anskaffning mill. mk	Årlig utgift mill. mk.
Färja	7,00	0,47
Bryggor	2,80	0,19
Personallöner		0,80
Bostäder	3,30	0,20
Drivmedel		0,25
Rep. underhåll av färjor och bryggor		0,35
Extra väglängd (c:a 2 km)	4,00	0,26
Vägunderhåll för d:o		0,10
Ökad trafik kostnad		0,30
	<u>17,10</u>	<u>2,92</u>

B. Broförbindelse över Örfilen.

Där räknas med det å Monberg & Thorsen A.B.'s bifogade ritn. nr 12 visade utförande. Priser enligt landskapsnämndens genom Vägingenjör Bo Wilenius uppgjorda kostnadsförslag av den 5 juli 1950. Avskrivningstid 80 år, ränta 6 %.

	Anskaffning mill. mk.	Årlig utgift mill. mk.
Brobyggnader	32,00	1,94
Banker	15,60	0,94
Rep. underhåll		0,05
	<u>47,60</u>	<u>2,93</u>

Av ovanstående framgår att man med de antagna förutsättningar får årliga utgifter av samma storleksordning. Broförbindelsen är dock förmånligare med avseende på följande punkter: Ökad trafikmängd ger större driftskostnader för färjan, och samtidigt ökad utgift för vägtrafiken.

Bron medför avsevärda tidsbesparingar för trafiken.

Penningförsämringen medför ökade utgifter för färjförbindelsen.

I Sverige räknar man att det kapitaliserade värdet av en broförbindelse får överstiga motsvarande värde på en färjförbindelse intill flera gånger och man ser ändå fördel i att välja broförbindelse.

Stockholm den 1.11.1950.

MONBERG & THORSEN A.B.

Holger Bruun.