

Å l a n d s l a n d s k a p s s t y -

r e l s e s utredning angående anskaffan-

N:o 14/1953.

de av en bussbärande färja mellan Föglö

och fasta Åland.

Ålands landsting gav under höstsessionen 1951 i uppdrag åt landskapsstyrelsen att verkställa utredning angående anskaffande av en bussbärande färja som skulle trafikera rutten Föglö - fasta Åland och får landskapsstyrelsen härmed anföra följande:

Goda kommunikationer för skärgårdskommunerna har blivit ett livsvillkor för dessas befolkning. Glesa och osäkra förbindelser, som dessutom förutsätta omlastningar och tidsutdräkt, verka hämmande och fördyrande på transporten av skärgårdens produkter till andra orter samt verka även höjande på prisen på de varor skärgårdsbon måste hämta från annat håll. En färjtrafik, som utan omlastning av den transporterade varan möjliggör daglig samfärdsel med fasta Åland bör vara målet för trafikutvecklingen på den nu ifrågavarande linjen.

Befolkningsunderlaget för den planerade trafiken utgöres i första hand av innevånarna i Föglö, vilka uppgå till c:a 1200 mantalsskrivna personer. Men vidare skulle Käkars kommun med 700 personer och Sot-

tunga kommun, 300 personer, få sina förbindelser med fasta Åland betydligt förbättrade. Utan större arrangemang kunde nämligen dessa kommuner få sådan förbindelse med Mariehamn att en resa tur och retur skulle kunna företagas på en dag och att 2-3 lägenheter per vecka skulle stå till buds härför.

Den nu gjorda utredningen förutsätter att färjläget förlägges till linjen Degerby - Lumparsundstrakten. Alternativet Bråttö - Herrö har även framförts, men talar mot detsamma:

- 1) ny eller fullständig ombyggnad av minst 15 km väg,
 - 2) ett för stormar utsatt färjpass,
 - 3) förekomsten av packis vid inloppen till vardera färjhamnarna
- och 4) tidsförlust på grund av en landsvägsfärja över Kyrksunden, vilken färja skulle ingå i rutten.

Till färjhamnen i Föglö lämpar sig, åtminstone i detta första utbyggnadsskede, Degerby bäst. Där kan i skydd av Tullbron en tillläggsplats för färjan utan egentliga vägbyggen anordnas. Röster ha höjts för att färjan skulle anlöpa även Flisö, som då skulle utgöra ändpunkt för busslinjen från Hastersboda. Detta projekt skulle dock medföra extra kostnader för ett färjställe i Flisö, vilket inklusive nödvändig vågbrytare skulle draga en kostnad av ett par miljoner samt

kostnaden för ombyggnad av c:a 6 km väg för minst lika många miljoner. Vidare skulle restiden tur och retur för bussen, med beaktande av att vägen skulle bli c:a 6 km längre än till Degerby, att i vägen skulle ingå färjan över Kyrksunden samt att färjrutten skulle bli något längre, bli c:a en timme längre vid en färd till Mariehamn över Flisö än över Degerby. Ytterligare kan i detta sammanhang framhållas att kommunalfullmäktige i Föglö år 1951 i en skrivelse till dåvarande landskapsnämnden uttalat sig för en färja Degerby - Svinö samt landsvägsförbindelse till Vestra socknen. Med all säkerhet kommer den planerade bilfärjan, en allmän förbättring av vägnätet i Föglö och ett ökat bilbestånd att i grund omställa trafikförhållandena här, varför en tillbakagång i trafikförhållandena, som i Vestra socknen på visst håll befarats, om färjan ej skulle anlöpa Flisö, icke torde vara att vänta.

På fasta Åland kunna som ändpunkter för färjläget komma i fråga Svinö i Lumparland och Lövholmen i Haddnäs by i Lemland. För alternativ Svinö talar ett kortare sjöpass, 4,5 sjömil, mot 5,5 sjömil för Lövholmen och 6 sjömil om färjan söker sig i lä om holmarna söderom Svinö. Detta innebär vid öppet vatten en tidsförlängning vid enkel

resa om 7,5 resp. 11 minuter under förutsättning att färjan gör 8 knop. Å andra sidan blir landvägen till Mariehamn c:a 5 km kortare från Lövholmen än från Svinö, där vägen dessutom besväras av en betydande backe. Vidare är vägen mellan Svinö och Granboda, Lemland, synnerligen dålig och i behov av förbättring om färjlägets ena ändpunkt förlägges till Svinö. Ur kostnadssynpunkt äro vardera förslagen nära nog likvärdiga i det att Svinöförslaget beräknats till 9.750.000:- och Lövholmsförslaget till 8.450.000:-. Till nu beräknade kostnader måste eventuellt läggas utgifterna för byggande av vågbrytare vid vardera färjhamnarna.

Själva färjan har projekterats 21 m lång, 7 m bred och 2,5 m djupgående och är utrustad med en 260 hkr dieselmotor, som ger färjan en hastighet om 8 knop. På däck rymmes samtidigt två långa lastbilar eller bussar samt två personbilar. Priset på färjan stiger till 34.800.000:-. Från utlandet kunde möjligen erhållas lägre anbud, dock är det osäkert, med beaktande av valutabrist och arbetslöshet, om importlicens kan erhållas.

Totalkostnaden för företagets realiserande stiger följaktligen till 47 å 48 miljoner mark. Förutsatt at färjan gör 3 turer om dagen kan färjtrafikens årskostnader beräknas på följande sätt:

Besättningens löner, 3 man	1.000.000:-
Underhållskostnader, exklusive motor	300.000:-
Motorunderhåll	400.000:-
Motorns amortering	500.000:-
Bränsle och smörjmedel, 1300 timmar	1.300.000:-
Underhåll av färjhamnar	250.000:-
Vägunderhåll, 2,5 km	<u>200.000:-</u>

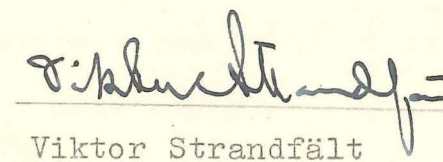
Summa mk 3.950.000:-
=====

I riket äro färjor av nu ifrågavarande slag avgiftsfria, varför inkomster från den nu planerade färjan i allmänhet icke är att påräkna.

Mariehamn den 11 mars 1953.

På landskapsstyrelsens vägnar:

Lantråd


Viktor Strandfält

Vägingeniör


Bo Wilenius