

17.

Vissa befogenheter för landskapsstyrelsen i samband med ett  
planerat hamnbygge i Klemetsby by av Lumparlands kommun. (N<sup>o</sup>  
 17/1964).

ISKE

Å l a n d s l a n d s k a p s s t y r e l -  
s e s framställning till Ålands landsting an-  
gående vissa befogenheter för landskapsstyrelsen  
i samband med ett planerat hamnbygge i Klemetsby  
by av Lumparlands kommun.

№ 17/1964.

Landskapet Ålands nuvarande trafikförbindelser med det finländska fastlandet och Sverige äro alltför väl kända för landstingsmännen för att i detta sammanhang erfordra redovisning. Däremot torde en relation av vad som har passerat ifråga om anläggandet av en hamn på Långnäs eller på annan plats längs farleden Åbo-Stockholm vara befogad.

I en skrivelse av den 30 juli 1960 meddelade De samseglande ångbåtsbolagen FÅA, Svea och Bore, att de icke med sin under byggnad varande nya bilfärja "Skandia" kunna anlöpa Mariehamn, utan föreslå att landskapet skulle iordningställa en hamn i Långnäs samt bygga en landsväg dit. I andra tilläggsbudgeten för år 1960 upptogs även 500.000 mark för uppgörande av förslag till hamn därstädes. Däremot förkastades en vid samma landstingssession, alltså hösten 1960, en finansmotion om medel för inköp av hamnområde i Långnäs. I skrivelse av den 9 november 1961 framhålla de samseglande bolagen ånyo betydelsen av att väg till Långnäs snarast möjligt bygges.

I november 1961 tillsatte landskapsstyrelsen en kommitté för utrönande av behovet av en hamn i Långnäs, och föreslog landskapsstyrelsen i anslutning till kommitténs utlåtande, att Silja rederiet skulle låta sin trafik på Mariehamn fortgå under förslagsvis 2 år med 3 turer per vecka för utrönande av trafikbehovet av en färjhamn. I skrivelse av den 5 mars 1962 svarade Silja att landskapsstyrelsens förslag ej kan accepteras bl.a. då persontrafiken på Mariehamn vintertid är obetydlig och i och för sig motiverar anlöpningen av staden, som förorsakar en lång invikning.

Slutligen meddelade Silja rederiet att bolaget vintern 1964 kommer att uppföra ett färjläge i Långnäs och anhåller att väg måtte byggas dit.

På grund av detta nya skede gav landstinget under höstsessionen 1963 landskapsstyrelsen i uppdrag att i brådskande ordning undersöka möjligheterna att anlägga en hamn antingen på Lemlands Börkö, Föglö Björkö eller Lumparland Justerskär. Även Mariehamns stad föreslår ungefär samtidigt att landskapsstyrelsen skulle låta verkställa utredning av lämplig vinterhamn, förslagsvis vid Björköklubb i Lemland.

För utredande av de olika hamnalternativens lämplighet tillsatte landskapsstyrelsen hösten 1963 den s.k. "hamnkommittén" som i sitt ut-

låtande ställde Föglö Björkö ur anlöpnings- och tidsutdräktssynpunkt i första rummet, och Långnäs i det andra, under förutsättning att hamnen placeras på det av Vikinglinjen ägda området. Vardera platserna äro lämpliga som anföringsplatser för skärgårdstrafiken. Justerskäl ställdes i tredje rummet på grund av dess läge på sidan om farleden medan Lemlands Björkö ansågs mindre lämpligt på grund av dess öppna läge, isrisk och trånga utrymmen.

Landskapsstyrelsen har låtit uppgöra förberedande förslag och kostnadsförslag för byggandet av väg och hamn Långnäs, Föglö Björkö och Justerskär. För Långnäs finnes tvenne alternativ, nämligen alt. I) där såväl Siljabolagets som Vikinglinjens mark tagits i anspråk samt alt. II) enligt vilket hamnen bygges enbart på Vikinglinjens mark. Byggnads-skede a) omfattar landsväg till hamnen, en 100 m. färjkaj, en 50 m färjkaj samt en 50 m fast kaj, vidare tull- och resandeutrymmen samt magasin och skede b) ytterligare en 100 m färjkaj. Av kajbyggnaderna äro 100 m färjkajerna avsedda för de stora färjbåtarna och passagerarfartyg, 50 m färjkajen för den blivande statsfärjan, som under vissa isförhållanden torde komma att trafikera linjen Gustafs-skärgården-Långnäs, samt för den nya Kökar-färjbåten. Slutligen skall lastkajen betjäna konventionella lastfartyg. Följande sammanställning har uppgjorts:

Hamn	Väggkostnad	Avstånd till Mariehamn.	Skede a	Summa	Skede b	Totalt
Långnäs I	400.000	28	1.720.000	2.120.000	390.000	2.510.000
Långnäs II	400.000	28	1.100.000	1.150.000	240.000	1.740.000
Lemlands Björkö	1.000.000	28	1.790.000	2.790.000	520.000	3.310.000
Justerskär	200.000	27	1.330.000	1.530.000	870.000	2.400.000

Vid underhandlingar mellan landskapsstyrelsen och Rederi AB Vikinglinjen har sistnämnda bolag förklarat sig berett att under vissa villkor överlåta sitt område i Långnäs till landskapet för byggande av en allmän hamn. Vikingbolagets huvudvillkor för denna överlåtelse har varit en differentiering av hamnavgifterna för fartyg i enbart inrikestrafik och för fartyg i både inrikes- och utrikestrafik. Landskapsstyrelsen anser icke detta villkor såsom sådant vara oskäligt.

Såsom ovan redan berörts, synes det område i Långnäs, som A.B. Siljarederiet förfogar över, vara mindre lämpligt såsom allmänt hamnområde för större fartyg än det område, som Vikingbolaget äger. Däremot torde Siljabolagets område ganska väl lämpa sig såsom hamnområde för t.ex. skärgårdsbåtarna, landskapets trafikbåtar, den nya statliga skärgårdsfärjan etc.

Under den mycket korta tid, som stått till landskapsstyrelsens förfogande för bedömning och avgörande av detta ärende har landskapsstyrelsen icke haft möjligheter att grundligt taga del av det utredningsmaterial, som influtit. Landskapsstyrelsen nödgås därför helt allmänt konstatera, att för en hamn på östra Åland, Föglö Björkö och Långnäs synas vara ändamålsenliga och realiserbara alternativ ävensom att såväl Mariehamns stads egen undersökning som en på åtgärd av landskapsstyrelsen föranstaltad utredning givit vid handen, att en hamn på södra Åland ur teknisk, trafik-ekonomisk och näringspolitisk synpunkt mycket sannolikt kan anläggas på Lemlands Järsö. Givetvis måste man dock räkna med att endast en stor allmän färjhamn kommer att utbyggas inom landskapet. Var denna nya hamn skall placeras eller huru trafiken Riket-Åland-Sverige överhuvudtaget i framtiden skall anordnas är ännu mycket oklart. Uppenbarligen vore landskapet i detta skede måhända bäst betjänt av en färjhamnanläggning, som kunde betecknas såsom antingen preliminär eller provisorisk ur landskapsmyndigheternas synpunkt sett. Enligt landskapsstyrelsens uppfattning borde självstyrelsemyndigheterna därför tillsvi-dare se tiden an förrän beslut om ett definitivt engagemang i någon ny hamnanläggning fattas. Däremot bör landskapet, under förhandenvarande omständigheter, måhända icke heller undandraga sig sina allmänna skyldigheter att samarbeta med det rederibolag, som ombesörjer den nuvarande huvudtrafiken med bilfärjor till landskapet, ett bolag, som tydligen under alla förhållanden nu planerar en omdisposition av sin angoringsplats på Åland.

Resultatet av landskapsstyrelsens övervägande i dagens läge skulle innebära dels att landskapsstyrelsen fortsätter undersökningarna för att få fram det ur alla synpunkter mest lämpliga och ändamålsenliga alternativet till huvudhamn på Åland och dels att självstyrelsemyndigheterna nu besluter om vissa förfoganden och dispositioner, som utan orimliga kostnader dock tillförsäkrar såväl landskapet som andra berörda parter vissa fördelar. I sådant avseende anser landskapsstyrelsen, att överenskommelse borde träffas med Vikingbolaget om inlösen av bolagets område på Långnäsudden. Möjligtvis kunde man också tänka sig ett avtal om framtida rätt för landskapet till inlösen av området. Samtidigt skulle avtal träffas med Siljabolaget om rätt för landskapet till framtida inlösen av bolagets nu planerade hamnanläggningar i Långnäs. Såsom en form av motprestation skulle landskapet förbinda sig att anlägga väg till hamnområdet i Långnäs, varvid dock, för att tillförsäkra alla trafikanter rätt och möjligheter att använda Siljabolagets hamnanläggningar, i avtalet med detta bolag skulle överenskommas, att hamnen skall förk

för en allmän hamn, tillgänglig för alla fartyg och farkoster, och att landskapsstyrelsen tillförsäkras medbestämmanderätt över hamnavgifternas storlek. Kunde dessa planer realiseras, skulle myndigheterna beredas möjligheter att överväga hamnfrågan i hela dess vidd på grundvalen av införskaffat material utan att för den skull den för landskapet så betydelsefulla bilfärjetrafiken ur rederiernas synpunkt skulle hämmas eller negligeras. Skulle slutligen hamnärendet taga en sådan vändning att Långnäs icke skulle anses vara det bästa alternativet, skulle alla förberedande åtgärder förfalla, d.v.s. avtalen med Viking- och Siljabolagen hävas och - om så skulle påkallas - Vikingbolagets område återförsäljas till bolaget, varvid rederibolagen skulle försättas i samma situation, som nu är rådande. Dock skulle vederbörande bolag ha ernått den stora fördelen, att en väg blivit byggd till området. Skulle åter undersökningarna utvisa, att Långnäs vore det mest ändamålsenliga alternativet, skulle landskapsstyrelsen vidtaga åtgärder för erhållande av extraordinarie medel ej mindre för inlösen av Siljabolagets område med anläggningar som framförallt för inlösen och utbyggnad av Vikingbolagets område till en modern färjhamn, som kunde emottaga också större fartyg.

Landskapsstyrelsen har i detta sammanhang också diskuterat möjligheten att nu förvärva Vikingbolagets område och låta Siljabolaget s.a.s. för landskapets räkning omedelbart utbygga den yttre färjhamnen, varvid bolagets kostnader härför skulle stanna landskapet till last såsom ett långfristigt lån till dess landstinget och Ålandsdelegationen beviljat nödiga medel för erläggande av betalning åt Siljabolaget, men landskapsstyrelsens majoritet har förkastat detta alternativ såsom dels riskfyllt och osäkert för landskapet och dels medförande bundenhet till Långnäsalternativet redan i detta skede.

Ledamoten Aspbäck har motsatt sig, att en positiv framställning till landstinget i detta skede överhuvudtaget skulle göras och har motiverat sitt ståndpunktstagande med att hittills influtna undersökningar och utredningar, i den mån de hunnit bliva föremål för närmare studium, givit vid handen, att såväl alternativet Föglö Björkö som alternativet Lemlands Järsö synas vara fördelaktigare ur flere synpunkter än alternativet Långnäs. På grund härav har han ansett, att självstyrelsemyndigheterna icke - blott därför att ett enskilt bolag påbörjat vissa kajbyggnadsarbeten i Långnäs - borde för närvarande skrida till åtgärder för att understödja detta projekt, utan i stället fortsätta och slutföra undersökningarna av det lämpligaste alternativet till färjhamn på Åland och först därefter inleda påkallade underhandlingar i ärendet med samt-

liga de trafikföretag, som i en eller annan form upprätthålla båttrafik på landskapet.

Under hänvisning till ovanstående hemställer landskapsstyrelsen vördsam

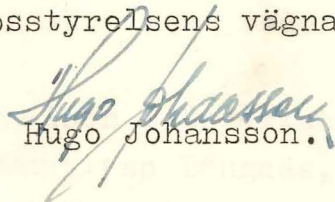
att landstinget skulle berättiga landskapsstyrelsen att till pris och på villkor, som landskapsstyrelsen äger närmare överenskomma om, av Rederiaktiebolaget Vikinglinjen antingen inlösa eller avtala om framtida inlösen av lägenheten Långnäsudden RN<sup>o</sup> 1<sup>18</sup> i Klemetsby by av Lumparlands kommun;

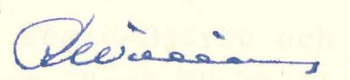
att landstinget skulle berättiga landskapsstyrelsen att med AB Siljarederiet träffa sådan överenskommelse, att hamnområdet jämte särskilda hamnanläggningar och nödiga förvaltnings- och magasinsbyggnader, som på bolagets försorg och bekostnad uppförts på bolagets område i Långnäs, får inlösas av landskapet Åland efter det landstinget och vederbörande statsmyndigheter på särskild framställning av landskapsstyrelsen beviljat härför nödiga medel;

att landstinget skulle berättiga landskapsstyrelsen att med utnyttjande av anslaget under budgetens moment 10 Ht. V-1 anlägga en väg till ifrågavarande hamnområde, under ovillkorlig förutsättning att tillfredsställande överenskommelse såsom ovan och i motiveringen blivit anfört kan uppnås med Rederiaktiebolaget Vikinglinjen och med AB Siljarederiet.

Mariehamn den 25 mars 1964.

På landskapsstyrelsens vägnar:

Lantråd  Hugo Johansson.

  
Vägingeniör Bo Wilenius.