

L a n d s k a p s n ä m n d e n s fram-
ställning till Ålands landsting med förslag om
utverkande av extra ordinarie statsbidrag till
täckande av kostnaderna för Öra vägbygge.

Frågan om förbättrande av kommunikationerna mellan Eckerö och fasta Åland har åtminstone under ett sekel varit föremål för såväl Eckerö sockenbors som vederbörande myndigheters intresse. Redan 1828 framställdes förslag om byggandet av bro över Marsundet men föranledde då till ingen åtgärd från senatens sida. År 1845 göres en ny hänvändning i saken, byggd på ett nytt förslag, gående ut på anläggande av väg till Öra holme och insättandet av en färja med 11-
na mellan denna och Frebbenbys strand. Landsvägsbroarna förutsattes utbyggda till en längd av 145 alnar på Frebbenby och 80 alnar på Ö-
ra sidan. Ett annat förslag gick ut på att å Öra holme leda vägen norrut till Allvarsholm, varifrån färjan skulle gå till Karrholms-
grynnan och en väg därifrån byggas över Mörby bys ägor till Frebben-
by. Kostnaden beräknades till 7156 rubel och 86 kop. silver. Då ärendet 1849 föredrogs för kejsaren beviljades för arbetets utförande 8000 rubel silver. Flere entreprenadauktioner anställdes men först 1850 erhöles ett anbud på 12,000 rubel silver. Den stora kostnaden föranledde emellertid att arbetets utförande uppskötts på obestämd tid.

År 1910 återupptogs frågan om förbättrandet av kommunikationer

na mellan Eckerö och fasta Åland, denna gång av Eckerö kommun. På dess anhållan undersöktes 1913 möjligheterna till åstadkommandet av förbättringar av biträdande distriktsingenjör J.V. Leinonen. Undersökningarna slutfördes först år 1918 och kostnaden för genomförandet av förslaget, som innefattade ny väg till Öra holmes östra strand och insättande av en motorfärja mellan denna och Frebbenby bys strand, beräknades till 190,000 mark. Ett år senare kom frågan genom landshövding Isakssons i saken vidtagna åtgärder under behandling av den s.k. Ålandskommittén, som föreslog att för byggandet av en fast bro emellan Eckerö landet och Öra benämnda holme, för anläggandet av en väg över sagda holme, för anordnandet av tvenne färjlägen samt anskaffande av en motorfärja ävensom förändring av en del av landsvägen å Eckerö, måtte av statsmedel anslås 1,172,000 mark. Då emellertid ingen vidare åtgärd från statens sida i denna fråga avhördes, gjorde kommunalfullmäktige i Eckerö år 1922 en ny framställning till regeringen, vilken ledde till att för trafikens över Marsundet behov byggdes och insattes en motorbåt jämte färja med avsikt att framdeles draga landsvägen fram till Öra holmes östra strand och hit förflytta färjtrafikens västra slutpunkt.

I februari 1924, sedan väghållningsbesväret övertagits av landskapet, beslöto kommunalfullmäktige i Eckerö hos Landskapsnämnden göra framställning om fortsättandet av det påbörjade arbetet för omordnade trafiks slutliga ordnande genom byggandet av vägen från Marby

till Öra holmes östra stand, varvid Ekerö kommun förband sig att med 15,000 mark bidraga till arbetets utförande. I sin inlaga yttrar fullmäktige bl. a.

"För närvarande utgör avståndet mellan samfärdselbryggorna i Frebbenby och Marby omkring 2 1/2 km. Mellan dessa bryggor förmedlas persontrafiken med en motorbåt och övrig trafik med en roddfärja. vid hårdare blåst kan detta långa pass emellertid icke trafikeras med denna primitiva färja och är all annan trafik, utom persontrafik, vid sådana tillfällen stoppad såväl som vid menförestid, vilken på Marsund allmänt är mycket lång på grund av starka strömdrag på östra sidan om Öra holmen.

Fullmäktiges beslut avser i främsta rummet att möjliggöra för landskapet en inbesparing uti de dryga kostnader, som upprätthållandet av färjtrafiken å detta långa pass medför för detsamma, samtidigt som olägenheterna i trafikförhållandena i avsevärd grad minskas. I fall fullmäktiges förslag ginge igenom, skulle färjpasset bliva förkortat till cirka en halv kilometer samt, då sträckan Frebbenby - Öra i motsats till sträckan Frebbenby - Marby, är rak, möjliggöra inrättandet av en ny tidsenlig färja. Samtidigt skulle gästgiveriet i Marby, vars upprätthållande kostar landskapet en rundlig summa årligen, kunna helt och hållet indragas.

=====

=====

Då räntorna på det kapital landskapet skulle nedlägga i företaget väl skulle komma att täckas med inbesparingarna i utgifterna för fär- och skjutshållningen vid Marsundet, innebär detta förslag icke blott ett stort framsteg i landskapets kommunikationer, utan även och i främsta rummet en besparing för landskapet. I anseende härtill emot se vi med tillförsikt att Landskapsnämnden efter beredning av ärendet och prövning av omständigheterna går i författning om förslagets förverkligande."

Med anledning av denna ansökan beslöt Landskapsnämnden låta upptaga förslaget och kostnadsförslag till ifrågavarande väg och upptog i 1925 års utgiftsstat 30,000 mark för arbetets påbörjande. Då vägarna i allmänhet inom landskapet emellertid genom den tilltagande bilismen erfordrade skyndsamma åtgärder och betydande kostnader till förebyggande av en hotande förstöring, ansåg Landskapsnämnden det riktigare att tillsvidare koncentrera sin verksamhet på de gamla vägnas förstärkande och först sedan dessas användbarhet säkerställts återupptaga frågan om ytterligare förbättrande av kommunikationerna till Eckerö. Landskapsnämnden hade därför för avsikt att lämna ovannämnda anslag obegagnat och upptog icke i sitt förslag till inkomst- och utgiftsstat för 1926 något anslag för detta ändamål. Emellertid omfattade Landstinget en annan mening och anslog ånyo för sagda år 30,000 mark för detta arbete, vilket därför i slutet av år 1925 igångsattes. Hittills har på åstadkommandet av banken över Lillsundet nedlagts

60,000 mark. För färdigställandet av densamma erfordras enligt av landskapets vägmästare uppgjort kostnadsförslag c. 35,000 mark samt för färjfastet vid Öra 42,000 mark, sammanlagt således 77,000 mark. För att bringa den nya vägen i brukbart skick, erfordras utom Eckerö kommuns bidrag minst 38,000 mark. Sammanlagt komme vägen sålunda att kosta landskapet 175,000 mark. Visserligen är detta belopp rätt avsevärt, men jämfört med kostnadsförslaget 278,000 mark och det av den s.k. Ålandskommittén föreslagna beloppet 1,172,000 mark, inkl. färja, för nämnda trafiks ordnande, torde det dock böra anses rätt anspråkslöst.

Det anslag om 30,000 mark för 1925, vilket nedlagts på ifrågasvarande väg har enligt vad Landskapsnämnden erfarit, i anseende till arbetets omfattning och karaktär, icke av Ålandsdelegationen godkänts till kompensation såsom ordinarie utgift, varigenom landskapet hänvisats till att i extra ordinarie väg anskaffa de medel som härför använts och naturligtvis då även de belopp som ytterligare behövas. Då det syntes Landskapsnämnden lämpligast att sammanslå de olika beloppen, d.v.s. 1925 och 1926 års anslag med ytterligare behövlige medel till en summa, för att som sådan i extra ordinarie väg utverkade, får Landskapsnämnden med stöd av vad ovan framhållits vördsamt föreslå

att Landstinget måtte till Ålandsdelegationen ingå med framställning om utverkande av ett mi-

1951

nimibelopp stort 175,000 mark i extra ordinarie statsbidrag för färdigställandet av Öra vägbygge.

Mariefhamn, den 19 februari 1927.

på Landskapsnämndens vägnar:

Handwritten signature: J. J. J.

Werner Stark

L.B.J. 2/192-2p

Beslut av Republikens President i anledning av Ålandsdelegationens i skrivelse av den 18 november 1927 gjorda hemställan om stadfästelse å delegationens med stöd av 26 § 3 mom. i lagen om självstyrelse för Åland, given den 6 maj 1920, och på därom av Ålands landsting gjord framställning samma dag fattade beslut att ett extra ordinarie statsanslag till belopp av etthundrasjuttiofemtusen (175.000) mark skall till landskapet utgivas för ombyggnad av landsvägen och förkortning av färjleden från Eckerölandet över Öra holme i Marsundet till Hammarland enligt av landskapsmyndigheterna omfattade projekt; givet i Helsingfors, den 20 januari 1928.

Detta ärende, vari Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit utlåtande, har jag tagit under omprövning samt finner, med stöd av ovanåberopade § och dess 4 mom, gott stadfästa Ålandsdelegationens omförmälda beslut jämte det jag uppdrager åt Statsrådet att vidtaga härav påkallade åtgärder. Det, alla, som vederbör, till efterrättelse länder.

Republikens President

L a u r i K r. R e l a n d e r .

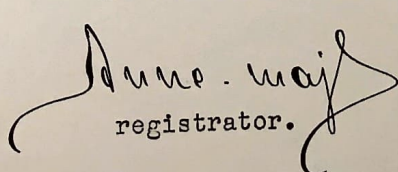
(sigill)

Minister för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena

E m i l H y n n i n e n .

Avskriftens riktighet bestyrker: Mariehamn, å Landskapsnämndens registratorskontor, den 16 november 1928.

Ex officio:

Anne. Maj  Johansson
registrator.