

N:o 24/1935.

L a n d s k a p s n ä m n d e n s framställning till Ålands landsting angående inrättandet av färjförbindelse mellan Vårdö och fasta Åland.

I enlighet med en till landstinget av landstingsmännen Paul Påvals, Jac. Lundqvist m.fl. den 22 februari 1932 ingiven petition har landstinget i skrivelse av den 21 mars nyssnämnda år givit landskapsnämnden i uppdrag att låta undersöka möjligheterna för inrättandet av färjförbindelse mellan fasta Åland och Vårdö och får landskapsnämnden till fullgörande av detta uppdrag framhålla följande:

Den 12 april 1932 uppdrog landskapsnämnden åt A.B. Vägförbättringar, vilket tidigare preliminärt undersökt möjligheterna och kostnaderna för ett vägbygge över Prästö och Töftö till Vårdö, att inkomma med anbud å byggandet av de ifrågasatta vägarna samt nödiga färjfasten, vilka tidigare utelämnats ur beräkningarna, ävensom å en enkel bro över Bomarsund. På hösten samma år erhöll landskapsnämnden de begärda anbuden, men i anledning av då rådande ekonomiska depression voro utsikterna att erhålla bifall till anslag för ändamålet då mycket små, varför någon framställning i ärendet icke till landstinget överlämnades.

Nu är den ekonomiska situationen en annan och företaget på flere sätt så förberett (dels har ju ortsborna byggt eller håller på att bygga största delen av de behövliga vägarna och dels blir en färja disponibel i och med Färjsundsbrobyggets förverkligande) att skäl kan anses föreligga att eventuellt skrida till åtgärder för förslagets förverkligande.

Färjförbindelse mellan fasta Åland och Vårdö kan teoretiskt anordnas på tre eller fyra olika huvudlinjer, nämligen: 1) Bomarsund-Vårdö "fastland" antingen direkt eller över Prästö eller över både Prästö och Töftö, 2) Lumpar~~land~~^{land}-Vårdö "fastland" över Mickelsö-Töftö och 3) Lumparland-Vårdö "fastland" över Ängö-Bussö och Balderö ävensom 4) längs den inom Sunds kommunalfullmäktige föreslagna linjen Mångstekta-Vargata.

Av dessa linjer har emellertid endast den första, som uppenbart är den naturligaste och ur de flesta synpunkter lämpligaste och som sedan lång tid tillbaka använts och fortfarande faktiskt användes, ansetts böra bli föremål för närmare utredning. Trafik å denna huvudlinje kan emellertid tänkas anordnad enligt åtminstone tre olika alternativ:

1) En färja insättes på linjen Bomarsund-Vargata via Prästö och Töftö.

2) Bro bygges över Bomarsund och en färja insättes på linjen Prästö-Vargata via Töftö.

3) Bro bygges över Bomarsund och en färja insättes i trafik över Prästö sund och en annan över Kunäs-ström, antingen mellan Töftö och Vargata landen eller mellan Töftö och Gärsholm som via Gärsholmsören med bank och bro förbindes med Vargata landet.

Förverkligandet av de olika alternativen skulle nödvändiggöra följande anläggningar och anskaffningar:

Alternativ I. Anskaffandet av en ny större färjpråm att kopplas till nuvarande bogsermotorbåten för Marsundstrafiken, beräknad att kosta 15.000 mark. Anläggandet av färjfästen vid Bomarsund, Prästö, Töftö och Kunäs, å i genomsnitt 10.000 mark per styck samt en vaktstuga vid Kunäs beräknad att kosta c:a 40.000 mark. Sammanlagd engångskostnad alltså c:a 95.000 mark. Vid Töftö borde emellertid, om detta alternativ skall följas, anläggas ett landfäste vid Kunäs ström och ett vid Prästö sund, detta med anledning av att Töftö-Mickelsöbornas trafik är riktad åt två håll, dels österut och dels västerut. Alternativ I erfordrar sålunda egentligen 5 landfästen och totala engångskostnaden blir c:a 115.000 mark.

Alternativ II. Färjpråm 15.000 mark och vaktstuga 40.000 mark samt färjfästen å 10.000 mark som i alternativ I, utom att färjfästet vid Bomarsund bortfaller; alltså 40.000 mark. En enkel hängbro av trä över Bomarsund beräknad till 200.000 mark, tillfartsväg till bron vid Bomarsund c:a 10.000 mark, tillfartsväg till bron på Prästö och väg till färjfästet vid Prästö sund c:a 20.000 mark. Sammanlagt sålunda 325.000 mark.

Alternativ III. Såsom alternativ II, men dessutom en vaktstuga på Töftö vid Prästö sund å 40.000 mark, en andra färjpråm å 15.000 mark och en bogsermotorbåt c:a 60.000 mark. Sammanlagt 440.000 mark, varifrån avgår 100.000 mark, som Vårdö kommun förbundit sig att giva i bidrag, ifall detta alternativ^{följes}, alltså slutlig kostnad 340.000 mark.

Sistnämnda alternativ skulle avsevärt kunna förbättras genom vägens utdragande över Gärsholmsören och Gärsholm till sistnämnda holms sydvästra strand, varigenom färjsträckan reducerades från cirka 800 meter till cirka 300 meter. Detta skulle möjliggöra färjans styrande med kabel.

och dess drivande med handkraft såsom dragfärja, varigenom bogsermotorbåten bortförelle och 60.000 mark inbesparades. Men å andra sidan skulle vägbygget ut till Gärsholm, även om en bank och bro av samma art som mellan Öra och Eckerö komme till användning, draga en approximativ kostnad av 250.000 å 300.000 mark och alternativet sålunda i verkligheten innebära en med åtminstone 200.000 mark förstörad anläggningsutgift samt sålunda en sammanlagd engångskostnad av minst 540.000 mark.

Tages emellertid drifts- och underhållskostnaderna i betraktande, ställer sig saken något annorlunda. Enligt approximativa beräkningar skulle dessa bli följande:

Alternativ I och II cirka 55.000 mark och alternativ III 110.000 mark, medan dess variant med väg till Gärsholm och användande av dragfärja över Kunäsström skulle kunna genomföras för en årlig färjhållningskostnad av cirka 75.000 mark och sålunda i förhållande till huvudalternativet innebära en besparing av cirka 35.000 mark per år, varigenom bro- och bankbygget komme att amorteras.

Ur trafiksynpunkt är givetvis alternativ I sämst, i det att färjsträckan blir så lång, cirka 7 km., att en enkel färd med motorbåt och pråm komme att taga cirka en timme i anspråk. Detta innebär att fordon skulle kunna överföras endast vissa turer per dag, medan motorbåten där emellan, eventuellt emot fastställd avgift, borde stå till disposition för personbefordran. Enligt detta alternativ komme trafiken att vara inställd under menförestiden, alltså vid den tidpunkt på året, då den bäst behöves, dock icke i fråga om Kunäsström, där trafiken på grund av färjans placering och strömförhållandena även under dessa tider kan upprätthållas. Alternativ II innebär förbättringar dels därigenom att färjsträckan avsevärt förkortas (genom byggande av väg till Prästö holms östra udde skulle den kunna reduceras till cirka 3 km., merkostnad cirka 80.000 mark) och dels därigenom att endast Prästö sund sedan kunde bereda trafikanterna svårigheter under menförestider och dels slutligen därigenom att Prästö bleve förbundet med fasta Åland och sålunda bättre kunde utnyttjas samtidigt som dess bebyggare ernådde största möjliga bekvämlighet.

Gemensamt för alternativen I och II är, att hårda vindar mellan nord och väst kunna avbryta trafiken. Detta gäller även delvis för alternativ III, om färjan över Kunäs-ström insattes på linjen Töftö-Vargata

landet men icke om väg bygges ut till Gärsholm.

Liksom nordlig storm nu kan hindra trafiken över Färjsundet, kommer sydvästlig eller nordöstlig storm att kunna hindra färjtrafiken över Prästö sund och sydöstlig storm att eventuellt förorsaka avbrott i densamma över Kunås-ström, även enligt sistnämnda alternativ, som dock avlägsnar alla de olägenheter, som trafikanterna nu under menförestider icke kunna undslippa.

Gemensamt för alternativen II och III är bl.a. att Bomarsund måste överbyggas med bro på låg höjd, varigenom sjöfart genom detsamma blir förhindrad. Följaktligen måste en ny ångbåtsbrygga för kustångarna uppföras antingen vid inre vågbrytaren på Bomarsunds strand eller vid Prästö sund. Var den än bygges torde kostnaden härför, uppskattad till cirka 25.000 mark, bära utgå ur det eventuella anslaget till anordnande av färjtrafik till Wårdö. Genomförandet av alternativen II och III erfordra sålunda cirka 350.000 mark respektive cirka 365.000 mark eller för det sistnämnda i dess dyraste form cirka 565.000 mark.

Olägenheten av Bomarsunds stängande för kustångarna är icke nämnvärd. Förlägges ångbåtsbryggan till Prästö sund, blir detta en sådan förbättring för dessa, att den väl uppväger olägenheten av att vägen till Delvik förlänges. Ty denna brygga angöres endast några gånger per seglationsperiod. Visserligen förlänges vägen från Finby till bryggan, men denna olägenhet är obetydlig i jämförelse med de förbättringar, som åstadkommas för Prästö i Sund och för så gott som hela Wårdö. En blick på kartan visar att sundets stängning inte förorsakar segelfartygstrafiken någon nämnvärd olägenhet vare sig den går i öst-västlig eller nord-sydlig riktning.

Anskaffandet av de nödiga medlen till ifrågavarande färjtrafiks anordnande anser landskapsnämnden bära ske i extra ordinarie väg, oberoende av vilket alternativ, som kommer till utförande.

I anslutning till ovanstående utredning får landskapsnämnden föreslå att landstinget måtte taga frågan om anordnande av färjtrafik till Wårdö enligt något av förenämnda alternativ till avgörande och, sedan sådant beslut fattats, hos Ålandsdelegationen anhålla om behövt extra ordinarie statsbidrag för dess genomförande.

Mariehamn den 14 november 1935.

På landskapsnämndens vägnar:

Samuel J. J. J.

Henner J. J.