

LANDSKAPSSTYRELSENS FRAMSTÄLLNING till
Landstinget med förslag om utverkande av
extraordinarie anslag för byggande av lands-
vägsbro mellan Töftö och Gersholm i Vårdö
kommun.

Trafiken mellan Vårdö kommun och fasta Åland upprätthålles sedan år 1962 med en frigående landsvägsfärja m/s Vårdö, som maximalt kan ta 17 personbilar och 99 passagerare. Körtiden för färjpasset, som går från Prästö i Sund till Töftö i Vårdö och därifrån till Kurnäs i samma kommun, är ca 25 minuter för enkel resa.

Sedan m/s Vårdö inledde sin trafik har trafikintensiteten ökat efterhand. Under de första åren transporterade färjan sålunda årligen i medeltal ca 50.000 passagerare och 12.000 motorfordon och under de senaste åren ca 115.000 passagerare och 40.000 motorfordon per år. Färjans transportkapacitet är otillräcklig sommartid och tidvis under hösten.

Samhällsutvecklingen har medfört att Vårdö kommun för sin nyttrafik är i behov av bättre trafikförbindelser. Kommunen är för sin försörjning med bränsle, byggnadsmaterial och andra förnödenheter beroende av tunga transporter. Sedan trafiken på Åbo med skärgårdsbåtarna helt har upphört måste även jordbruksprodukterna transporteras med färja till fasta Åland. På grund av att trafikmängderna vuxit har numera årligen under perioden september-oktober en reservfärja insatts för att fylla behovet av trafik huvudsakligast för transport av jordbruksprodukter. Trafiken måste även anpassas så att skolskjutsarna fungerar utan störningar. Isförhållandena på färjrutten Prästö-Töftö-Kurnäs är emellertid i allmänhet sådana att färjan inte kan hållas i trafik under hela vinterperioden. Sedan färjan sattes i trafik har endast under exceptionellt milda vintrar isförhållandena varit sådana att färjan kunnat upprätthålla trafiken året om. En förbättring av trafikförhållandena måste redan mot bakgrunden av det ovan sagda anses synnerligen angelägen och brådskande.

Redan år 1938 utförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en planering för lösning av Vårdö kommuns trafikproblem. Dessa planer aktualiserades ånyo 1946. Planerna gick ut på att leda trafiken

från Bomarsund på fasta Åland över Prästö och Töftö via Gersholm till Vårdö-Kurnäs. Vägsträckningen på land var i stort sett densamma som nu aktualiseras. År 1958 kunde en del av trafikprojektet förverkligas, då bron mellan Bomarsund och Prästö samt vägen över Prästö byggdes. Därefter kunde en landsvägsfärja insättas i trafik mellan Prästö och Vårdö-Kurnäs via Töftö.

Då det visat sig att de nuvarande trafikförbindelserna är otillräckliga och mycket kostnadskrävande vore det naturligt att fullfölja den påbörjade utbyggnaden av förbindelsen till Vårdö. Enligt nu föreliggande förslag skulle trafiken gå över Prästö på befintlig väg, med kabelfärja över sundet mellan Prästö och Töftö, på nybyggd väg över Töftö, på bro mellan Töftö och Gersholm samt därifrån på vägbank till Kurnäs. Vägsträckningen framgår av bilagd karta (Bilaga 1).

Av arbetena föreslås att endast själva brobyggnaden skulle finansieras med extraordinarie statsanslag. För övrig del av projektet skulle erforderliga kompletteringsanslag upptas i landskapets ordinarie årstat.

Den projekterade bronns huvudmått är: längd 364 m, bredd 8,5 m, varav körbanan 7,0 m. Den fria höjden under bron är 8,0 m. Spännvidden för samtliga spann är 52,0 m. Bron är hittills planerad att byggas i stålbetong och beräknad för trafiklast I och tung speciallast II. Vid inbegäran av anbudshandlingar skulle entreprenörerna dock lämnas frihet att framföra egna konstruktionslösningar under förutsättning att dessa fyller hållfasthetskraven, att huvudmåttene i stort sett är desamma och att den fria höjden och spännvidden inte minskas. Under nuvarande förhållanden kan en stålbro bli ett konkurrenskraftigt alternativ.

Brons tekniska data framgår av bilagda huvudritning utförd av Ingenjörbyrå Oy P.Kaista & L-O Sebbas Ab (Bilaga 2). Kostnaderna för brobygget beräknas till 10.100.000 mark (Bilaga 3). Byggnadstiden beräknas till ca 18 månader under förutsättning att bygget kan starta senast i oktober/november 1978. En förutsättning för att bygget skall kunna starta vid sagda tidpunkt är dock att anslag beviljats före maj månads utgång innevarande år.

Då projekteringen och grundundersökningarna till ett belopp av ca 500.000 mark redan finansierats med ordinarie medel erfordras för brobyggnaden i extraordinarie anslag 9.600.000 mark.

Såsom tidigare framgått insattes m/s Vårdö i trafik år 1962 och blir år 1979 17 år och borde antingen byggas om och förstärkas eller ersättas av en ny färja med större förmåga att ta motorfordon och att forcera ishinder. Sådan har utvecklingen varit också för de åboländska färjorna. M/s Nagu, byggd år 1955, ombyggdes efter 11 års trafik, m/s Korpo, byggd år 1957, efter 12 år och m/s Nagu II, byggd år 1960, efter 8 år. Och landskapets färja m/s Föglö, byggd år 1957 och systerfartyg till m/s Vårdö, ersattes år 1971 av m/s Grisslan. Orsakerna till ombyggnaderna och utbytena har varit dels att färjorna slitits ned och dels att trafikbehoven på rutterna vuxit. På grund av näringslivets omstrukturering har året-runt-trafik blivit oundgänglig.

För Vårdö kommuns del är en tryggad trafik året om ett livsvillkor. Kommunen är ett typiskt u-område och behöver verksamma stödåtgärder för att inte avfolkas. En brobyggnad, som medför snabbare och säkrare trafik, skulle påtagligt underlätta befolkningens utkomstmöjligheter och företagsetableringar i kommunen.

Den föreslagna bron skulle icke blott trafiktekniskt utan även rent samhällsekonomiskt utgöra en god lösning. Av bilaga 4, Jämförande kostnadskalkyl, framgår att byggandet av bron skulle leda till årliga inbesparingar om ca 1,5 miljoner mark för landskapet och därmed även för statsmakten.

Byggandet av Vårdö-bron skulle utbjudas till endast inhemska entreprenörer, varigenom dess sysselsättningseffekt i hemlandet blir den bästa möjliga. På Åland emotses en stark avmattning av sysselsättningsläget inom byggnadsverksamheten under vinterhalvåret 1978-79. För landskapets egen befolkning är sysselsättnings-effekten likväl beroende av vilken brokonstruktion som slutligen väljes. De omfattande arbetena med bropelarna kommer att bidra till sysselsättningen på Åland även vid alternativet med en stålbro.

Hänvisande till ovanstående får landskapsstyrelsen värdsamt

föreslå

att Landstinget skulle ingå till
Ålandsdelegationen med en sålydande
framställning

Till Ålandsdelegationen

från Ålands landsting

"Trafiken en stålbro.

Med hänvisning till ovanstående får Ålands landsting vördsamt
anhålla

att Ålandsdelegationen skulle be-
vilja landskapet Åland ett extraordi-
narie anslag om 9.600.000 mark för
byggande av en landsvägsbro mellan
Töftö och Gersholm i Vårdö kommun.

Mariehamn den

Talman

Vicetalman

Vicetalman

- Bilagor:
1. Karta över vägsträckningen
 2. Huvudritning Ingenjörbyrå Oy P.Kaista & L-O Sebbas Ab
26.6.1975
 3. Kostnads kalkyl 20.1.1978
 4. Jämförande kostnads kalkyl"

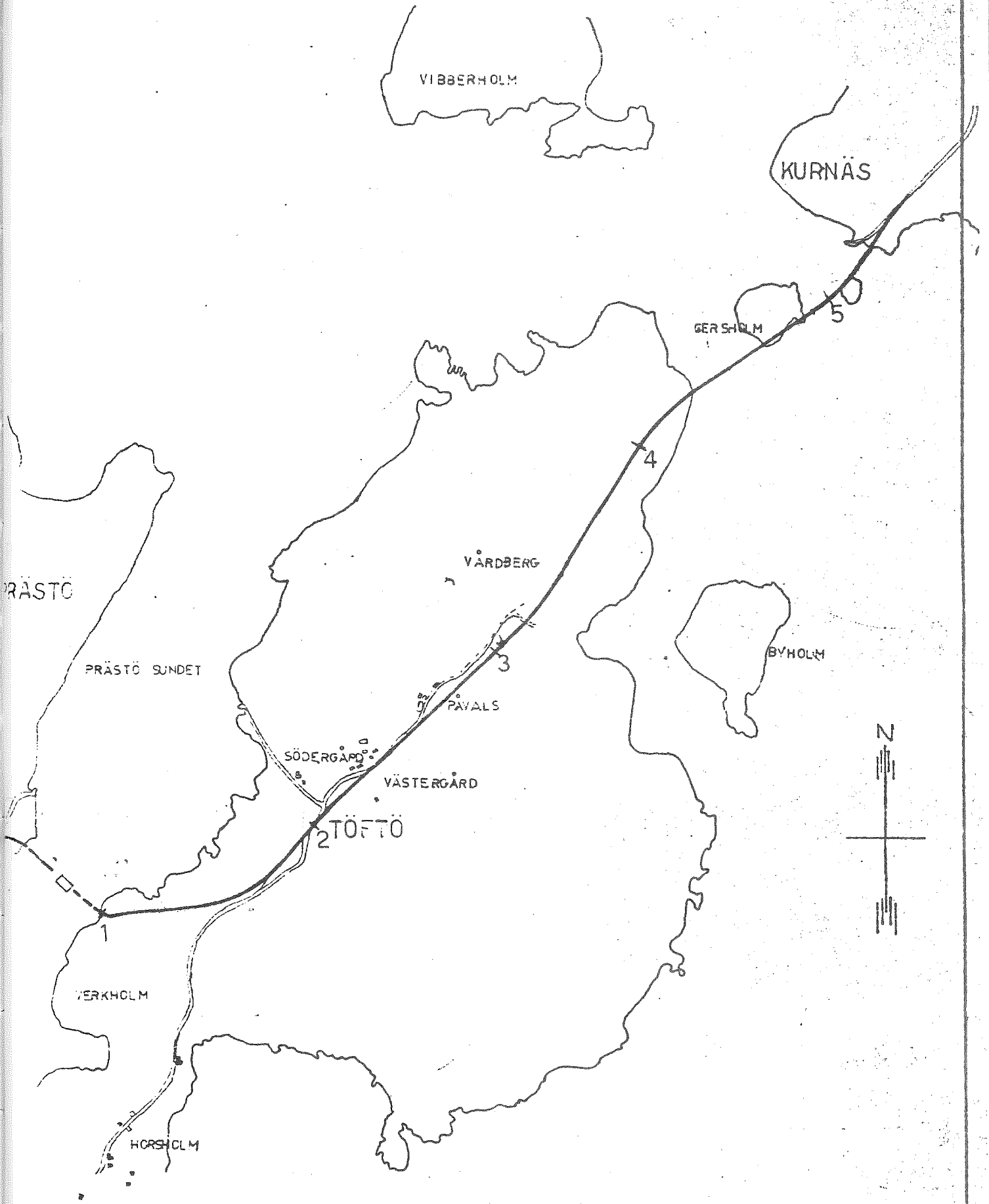
Mariehamn, den 24 januari 1978.

L a n t r å d

Finanschef

Alarik Häggblom
Alarik Häggblom

Åke Bamberg
Åke Bamberg



VÄGPLAN
 PRÄSTÖ — VÄRDÖ ÖVERSIKTSKARTA

14.11 - 73

S. Andersson

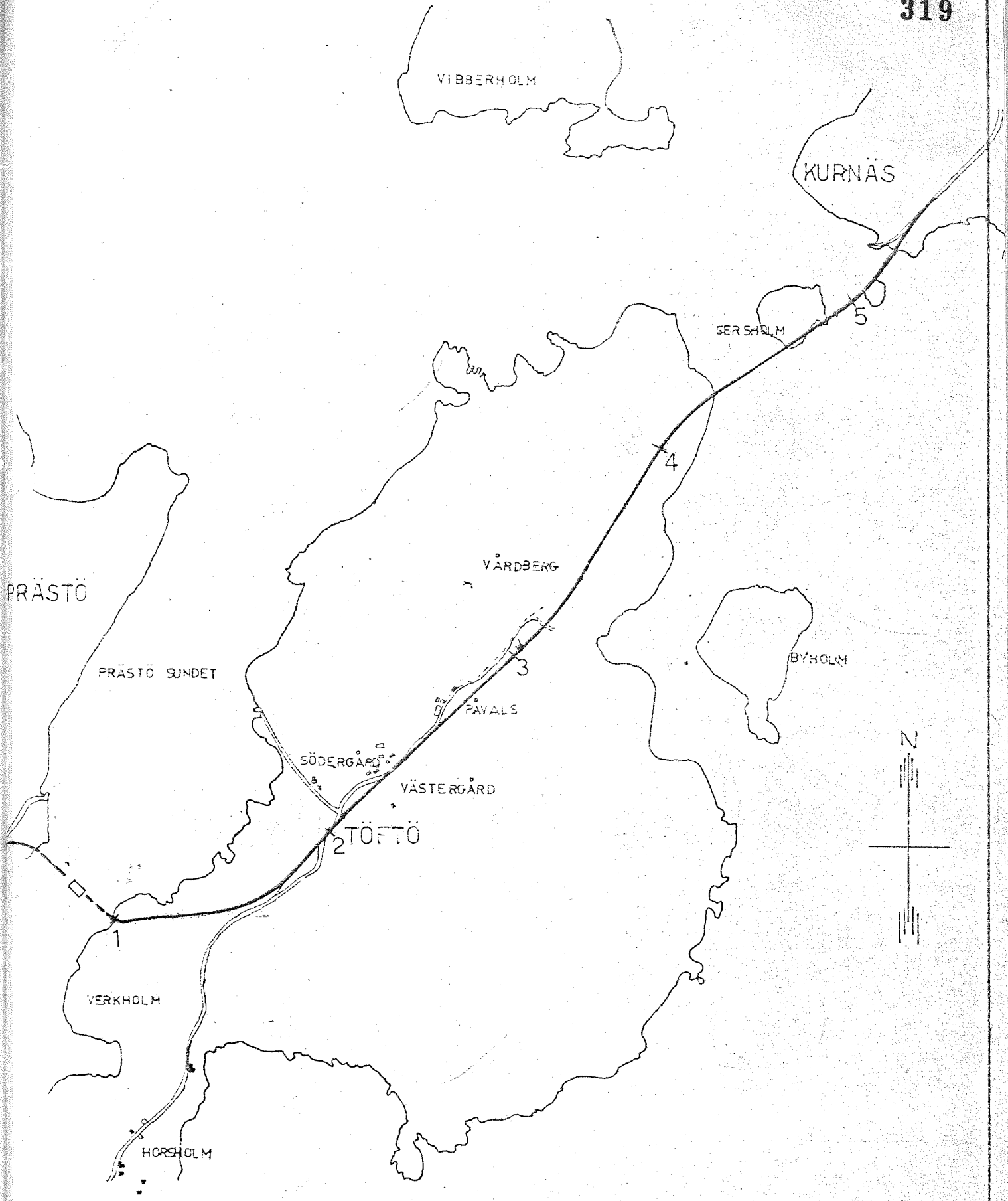
11.11.73

1:20000

1:20000

11.11.73

48



VÄGPLAN
 PRÄSTÖ — VÄRDÖ ÖVERSIKTSKARTA

14.11-73
 15.11-73
 17.11-73

Svenner Anders
Prästö
PA

1:20000

ÅLANDS LANDSKAPSSTYRELSE

Trafikavdelningen

Nr 28 Ta

Mariehamn 1978-01-20

Hänvisning

Finanschef Åke Bamberg

Ärende

Kostnadsberäkning för Vårdö - bro, uppgjord för alternativ enligt ritningar från Ingenjörbyrå Oy Kaista & Sabbas Ab

Enligt kostnadsnivå 1978.

| | |
|---|--------------|
| - Jordarbeten, brofästen, grävpålar och tvärbalkar på dessa | 3.700.000,- |
| - Pelare, övre tvärbalkar och huvudbalkar med montering | 4.020.000,- |
| - Stödbalkar mellan huvudbalkarna och brolockets betongkonstruktioner | 940.000,- |
| - Körbanans ytskikt, räcken och lager under huvudbalkarna | 840.000,- |
| - Projektering, kontroll och grundundersökningar | 600.000,- |
| | <hr/> |
| | 10.100.000,- |

Överingenjör


 Anders Lindholm
B.D. 4077/483-72

Jämförande kostnadskalkyl.
=====

Trafiklösning med brobyggnad

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Brobyggnadskostnader | 10.100.000 |
| Anslutande vägar + färjfasten | 2.900.000 |
| Kabelfärja | <u>1.700.000</u> |
| | 14.700.000 |

Kapitalkostnader genomsnittligt per år (Ränta 9 %)

| | | |
|-----------------------------------|---|----------------|
| Bro + vägar (avskrivnes på 50 år) | | |
| annuitet = 9,12 % x 13.000.000 | = | 1.185.600 |
| Kabelfärja (avskrivn.tid 20 år) | | |
| annuitet = 10,96 % x 1.700.000 | = | <u>186.320</u> |
| | | 1.371.920 |

Driftskostnader för kabelfärja år 1980 = 340.000

Vägunderhåll år 1980 = 30.000 370.000

Trafiklösning med brobyggnad - kostnader: mk 1.741.920

Färjförbindelse enligt nuvarande förhållanden.

Driftskostnader:

M/s Vårdö år 1980 = 1.500.000

Kostnad för parallellfärja

2 mån/år år 1980 = 320.000 1.820.000

Kapitalkostnader:

Färja av Grisslan-typ 13.000.000

Ränta 9 %

Avskrivningstid = 20 år

Annuitet = 10,96 %

Kapitalkostnad per år 10,96 % av 13.000.000 1.424.800

Nuvarande trafiklösning - kostnader: mk 3.244.800

Sammandrag:

Årliga kapital- och driftskostnader för färjförbindelse till Vårdö år 1980 enligt nuvarande trafiklösning 3.244.800

Årliga kapital- och driftskostnader år 1980 sedan Vårdö-broprojektet genomförts 1.741.920

Merkostnad enligt nuvarande trafiklösning mk 1.502.880

ÅLANDS LANDSKAPSSTYRELSE

Trafikavdelningen

Nr 28 Ta

Marhamn 1978-01-20

Anvisning

Finanschef Åke Bamberg

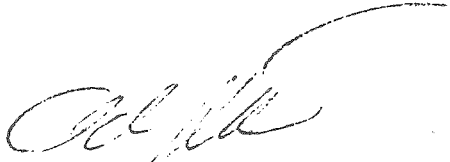
Ärende

Kostnadsberäkning för Vårdö - bro, uppgjord för alternativ enligt ritningar från Ingenjörbyrå Oy Kaista & Sabbas Ab

Enligt kostnadsnivå 1978.

| | |
|---|--------------|
| - Jordarbeten, brofästen, grävbjälkar och tvärbalkar på dessa | 3.700.000,- |
| - Pelare, övre tvärbalkar och huvudbalkar med montering | 4.020.000,- |
| - Stödbalkar mellan huvudbalkarna och brolockets betongkonstruktioner | 940.000,- |
| - Körbanans ytskikt, räcken och lager under huvudbalkarna | 840.000,- |
| - Projektering, kontroll och grundundersökningar | 600.000,- |
| | <hr/> |
| | 10.100.000,- |

Överingenjör


 Anders Lindholm

B.D. 4077/433-72