

## LANDSKAPSSTYRELSENS FRAMSTÄLLNING

till Landstinget med förslag om utverkande av extraordinarie anslag för byggande av landsvägsbro mellan Töftö och Girsholm i Vårdö kommun.

Trafiken mellan Vårdö kommun och fasta Åland upprätthålles sedan 1962 med en frigående landsvägsfärja med en kapacitet om 17 st. personbilar och 99 st. passagerare. Körtiden för färjpasset är 22 minuter för enkel resa. Trafikintensiteten och samhällsutvecklingen har avsevärt förändrats sedan färjan togs i trafik. År 1973 transporterade färjan 122.224 passagerare och 39.141 motorfordon, av vilken trafik c. hälften inträffat under de tre sommarmånaderna, vilket medfört att färjans kapacitet är otillräcklig.

Samhällsutvecklingen har medfört att Vårdö kommun för sin nyttrafik är i behov av bättre trafikförhållanden. Kommunen är beroende av tunga transporter för sin försörjning med bränsle, byggnadsmaterial och andra förnödenheter. Sedan trafiken på Åbo med skärgårdsbåtarna inte längre har anslutning till Vårdö måste även jordbruksprodukterna transporteras med färjan. Vidare måste trafiken ordnas så att skolskjutsarna fungerar utan störningar. Isförhållandena på färjrutten Prästö - Töftö - Vårdö är i allmänhet sådana att färjan inte kan hållas i trafik under hela vinteperioden. Sedan färjan sattes i trafik år 1962 har endast under två exceptionellt milda vintrar isförhållandena varit sådana att färjan kunnat upprätthålla trafiken året om. En förbättring av trafikförhållandena måste mot bakgrunden av det ovan sagda sålunda anses synnerligen angelägen och brådskande. Kommunen är vidare ett typiskt u-område, som behöver stödåtgärder. Ett brobygge skulle påtagligt underlätta företagsetableringar. För trafiken till och från Kunlinge och Brändö skulle tillkomsten av den föreslagna bron möjliggöra en betydligt kortare anknytning än tidigare till fasta Åland.

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 Girsholm till Vårdö. 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. Denna bro byggdes med extraordinarie anslag. Därefter kunde en landsvägsfärja

insättas i trafik mellan Prästö och Vårdö via Töftö.

Då det visat sig att nuvarande trafiksystem är otillräckligt och kostnadskrävande faller det sig naturligt att fullfölja den påbörjade utbyggnaden av förbindelserna till Vårdö. Enligt 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 Girsholm samt därifrån på vägbank och väg till Vårdö. (Se karta över vägsträckningen. Bilaga 1.)

Av de ovan nämnda projekter är brobygget mellan Töftö och Girsholm av sådan storleksordning att det i likhet med bron mellan Bomarsund och Prästö bör bekostas med extraordinarie anslag. Övrig del av trafikprojektet bör kunna inrymmas i ordinarie årsstat.

Vårdöfärjan drog under år 1973 en driftskostnad om c. 550.000 mark, medan motsvarande driftskostnader för en kabelfärja enligt här föreslagna trafiklösning jämte underhåll av bro och vägar understiger 150.000 mark. I stället för en ökning av årskostnaderna, vilket en utökning av färjtonnaget skulle innebära kommer driftskostnaderna att minska med c. 400.000 mark beräknat enligt 1973 års prisnivå. I jämförelsen ingår icke ränta och avskrivning vare sig på färjtonnaget eller broförbindelserna. En utbyggnad av trafiken på föreslaget sätt är redan under nuvarande förhållanden väsentligt mera ekonomisk. En lösning av trafikfrågan genom insättande av mera färjtonnage kommer att ytterligare öka driftskostnaderna. Mot bakgrunden av allt detta är den föreslagna trafiklösningen bäst både i trafiktekniskt och ekonomiskt avseende.

Den föreslagna bronns huvudmått är: längd 312 m, bredd 8,5 m, varav körbanan 7,0 m. Den fria höjden under bron är på mitten 8,0 m och vid landfästena 6,48 m. Spännvidden för samtliga spann är 52,0 m. Bron är planerad att byggas i stålbetong och beräknad för trafiklast II och tung speciallast III. Vid inbegäran av anbudshandlingar bör entreprenörerna dock lämnas viss frihet att framföra egna lösningar under förutsättning att dessa fyller hållfasthetskraven, att huvudmått i stort sett är desamma och att den fria höjden och spännvidden inte minskas.

Bronns tekniska data framgår av bilagda huvudritning utförd av ingenjörbyrå P. Kaista & L-O. Sebbas Kommanditbolag (Bilaga 2).

Kostnaderna för brobygget beräknas till 5.050.000 mark. (Bilaga 3).

Med hänvisning till ovanstående får landskapsstyrelsen förtydligt förslå

-3-

att Landstinget skulle ingå till Ålandsdelegationen med en sålydande framställning

Till Ålandsdelegationen

från Ålands landsting.

"Trafiken mellan .....beräknas till 5.050.000 mark.(Bilaga 3)"

Under hänvisning till ovanstående samt närslutna bilagor får Ålands landsting förty vördsamt hemställa

att Ålandsdelegationen skulle bevilja landskapet Åland extraordinarie anslag om 5.050.000 mark för byggande av landsvägsbro mellan Töftö och Girsholm i Vårdö kommun.

Mariehamn, den .....

På landstingets vägnar:

Talman

Vicetalman

Vicetalman.

- Bilagor: 1. Karta över vägsträckningen.  
2. Huvudritning 17.8 1973. Ingenjörbyrå P.Kaista & I-O.Sebbas.  
3. Kostnadskalkyl 11.3 1973. Ingenjörbyrå P.Kaista & I-O.Sebbas.

Mariehamn, den 20 mars 1974.

På landskapsstyrelsens vägnar:

L a n t r å d

*Alarik Häggblom*  
Alarik Häggblom

Finanschef

*Åke Bamberg*  
Åke Bamberg.