

Nr 46/1962.

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
med förslag om utverkande av extraordinarie
anslag för anskaffande av en bilbärande färja
för Ålands sydöstra skärgård.

Vid vårsessionen år 1953 beslöt Landstinget ingå till Ålandsdelegationen med anhängan om extraordinarie anslag för anskaffande av en kombinerad fiskeforsknings- och menföresbåt, vilken avsågs erhålla en längd av 18 meter och en maskinstyrka om 100 hk. Sedan handels- och industriministeriet förordat denna anhängan, beviljade Ålandsdelegationen i september samma år det begärda anslaget, 19.600.000 mk. I april år 1956 meddelade emellertid Republikens President, att Ålandsdelegationens beslut härom hade lämnats utan stadfästelse. Enligt uppgift hade rikets fackmyndigheter ansett den planerade båten vara för liten och rekommenderat ett fartyg om 28 - 30 m längd och med 300 - 400 hk maskinstyrka.

I framställning av den 3 december 1956 anhöll Landstinget ånyo hos Ålandsdelegationen om ett 35.270.000 mk stort extraordinarie anslag för anskaffande av ett något större fartyg, som bl.a. skulle upprätthålla menförestrafiken på rutten Kökar-Sottunga, varjämte det skulle tjänstgöra som fiskeforskningsfartyg. Denna framställning återtog dock av Landstinget hösten 1960, sedan det framgått, att det planerade fartyget inom en snar framtid kunde befaras bliva oändamålsenligt.

Vid den förnyade projekteringen av ifrågavarande fartyg har landskapsstyrelsen tagit bl.a. följande förhållanden i beaktande.

Trafikbåten "Kökar" har under de senaste åren på grund av den ökade trafiken, speciellt under sommarmånaderna, visat sig alldeles för liten och kan icke mera anses fylla skäligen krav.

Sedan mekaniseringen vunnit insteg även i skärgården, har behovet av fartyg för transport av bilar, traktorer och andra redskap alltmer gjort sig gällande. I riket har under de senaste 10 åren allt flera även avlägsna skärgårdsbygder förbundits med fastlandets vägnät genom bilbärande färjor. Sålunda har bl.a. Nagu, Korpo, Houtskär, Replot och Björkö samt Bergö redan erhållit dylika förbindelser, medan en färja för Karlö (Hailuoto) som bäst projekteras.

På Åland har Föglö och Vårdö förenats med huvudön medels landsvägsfärjor och Eckerö erhållit broförbindelse. Skärgården i övrigt har däremot icke erhållit några nämnvärda trafikförbättringar, utan tvärtom har trafiksituationen försämrats genom att Ångbåts Ab Åland övergått till att hålla fartyg uteslutande av lastbåtstyp. Tillkomsten av menföresfartyget Aranda år 1953 innebar givetvis ett betydande framsteg,

men för såväl mjölk- och fisktransporterna som för persontrafiken är det långtifrån tillräckligt med den enda veckotur i vardera riktningen, som Aranda vintertid förmår upprätthålla på Kökar.

Också trafiken på Föglö upprätthålls numera om vintern normalt endast av Aranda, ty Stockholms-båtarna angör ej mera Degerby, och Föglöfärjan förmår i vanliga fall icke forcera isen på Föglöfjärden.

Ifråga om Brändö och Kumlinge kan emotses en avsevärd förbättring i trafiken, då den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen projekterade färjeförbindelsen Åland-Gustavs kommer till stånd. Därefter torde Kökar vara den enda större ön i hela landet, som ej har tillgång till bilbärande färja.

Med hänsyn till dessa omständigheter har landskapsstyrelsen, som i frågan hört de berörda kommunerna och Ålands skärgårdsnämnd, funnit den mest ändamålsenliga lösningen vara att anskaffa ett nytt fartyg av färjbåtstyp för trafiken i den sydöstra skärgården. Denna färja skulle sommartid trafikera rutten Kökar-Sottunga-Lumparland, alternativt Kökar-Sottunga-Vargskär, såvida trafikfrekvensen på färjan mellan Föglö och Lumparland medger detta. Vintertid skulle den vid sidan av Kökar-Sottungatrafiken göra turer mellan Föglö och Lumparland, under den tid Föglöfärjan är upplagd på grund av ishinder. Avsikten är nämligen att denna färjbåt skall ges avsevärt bättre isbrytande förmåga än nyssnämnda landsvägsfärja.

Landskapsstyrelsen har låtit utarbeta ritningar och anskaffat anbud för byggande av ett för ifrågavarande trafik lämpligt fartyg. Biläggande dessa handlingar får landskapsstyrelsen härmed vördsamt föreslå, att Landstinget måtte ingå till Ålandsdelegationen med en framställning av följande lydelse:

Till Ålandsdelegationen

från Ålands landsting.

Trafikförhållandena i Ålands östra skärgård har under en längre tid varit synnerligen otillfredsställande. Planer på åtgärder för avhjälpande av detta missförhållande har varit föremål för utredningar dels av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en tilltänkt trafik mellan Vårdö och Gustavs, varigenom Kumlinge och Brändö skulle få sin trafikfråga bättre ordnad, och dels av landskapsstyrelsen för förbättrade trafikförhållanden för Kökar och Sottunga. För de sistnämndas vidkommande har trafiken hittills under sommarhalvåret upprätthållits av landskapets trafikbåt m/s Kökar. M/s Kökar är en ca 18 m lång motorbåt av stål, numera rätt gammal och otidsenlig. Utvecklingen mot ett ökat trafikbehov

har lett till att båten speciellt under sommarmånaderna visat sig vara alldeles för liten och den kan således icke längre, vare sig i fråga om standard eller storlek, anses fylla skäligen krav. En av Ångbåts Ab Ålands trafikbåtar på rutten Åbo-Mariehamn har under sommarhalvåret angjort Sottunga med tvenne veckoturer i vardera riktningen varigenom nämnda kommun haft något bättre förbindelser än Kökar, men som bekant har Ångbåts Ab Åland övergått till att hålla fartyg uteslutande av lastbåtstyp, varför förhållandena i fråga om passagerarbefordran är långt ifrån tillfredsställande.

Vintertid är Ålands östra skärgård helt hänvisad till menföresfartyget Aranda, som normalt medhinner tvenne turer i veckan i vardera riktningen mellan Åbo och Mariehamn. Arandas stora arbetsbörda gör att den inte hinner med mera än högst en tur per vecka i vardera riktningen till Kökar. Sjöfartsstyrelsens fartyg, Valvoja, har visserligen tidvis varit insatt som hjälp för Aranda på sträckan mellan Kökar och Sottunga, men då ju Valvoja har andra uppgifter att sköta har detta arrangemang endast utgjort en tillfällig nödhjälp. Såväl med avseende på framfördran av passagerare som transport av mjölk och andra varor är den glea vintertrafiken fullkomligt otillfredsställande för skärgårdens välkommande. Mjölkleveranserna till mejeriet i Mariehamn har under senare tid varit en av skärgårdens viktigaste inkomstkällor, men med nuvarande trafikförhållanden föreligger stor risk för att leveranserna delvis måste inställas då mjölken blir för gammal. Vanskliga isförhållanden gör det även omöjligt att räkna med någon trafik med landfordon över de större havsfjärdarna.

För att uppnå erforderlig förbättring av nämnda förhållanden är det nödvändigt att anskaffa en båt, som är större än m/s Kökar och dessutom isgående. Detta fartyg borde bliva av typen färjbåt, ty sedan mekaniseringen vunnit insteg även i skärgården, gör sig behovet av transportmedel för bilar, traktorer och andra redskap alltmer gällande. Fartyget måste givetvis utrustas så, att det även kan taga ombord last direkt från isen och vanliga bryggor.

Denna nya färja skulle sommartid trafikera rutten Kökar-Sottunga-Lumparland, alternativt Kökar-Sottunga-Vargskär, så länge trafikfrekvensen på färjan mellan Föglö och Lumparland medger detta. Då den nya färjbåten avses få betydligt bättre isbrytande förmåga än nyssnämnda färja, bör den vintertid vid sidan av Kökar-Sottungatrafiken kunna göra turer även mellan Föglö och Lumparland, under den tid Föglöfärjan är upplagd på grund av ishinder.

Vägingenjör Bo Wilenius.