

r e l s e s framställning angående ord-

N:o 5/1956.

andet av trafiken över Brändö ström,

Föglö.

Trafiken mellan å ena sidan Degerby och å andra sidan den s.k.

Östersocknen, dvs. byarna Sanda, Skogboda, Horsholma, Brändö, Sommarö

och Hastersboda, ledes nu över Bofjärd förmedels en färja. Denna, som

är av trä, drages av en motorbåt över det 450 m breda färjläget. För-

utom att färjningen är tidsdryg, uppstå årligen under varje vinterpe-

riod två eller ännu flere avbrott i trafiken, beroende på att färjan

ej orkar ta sig fram genom isen, som då icke bär ens de lättaste for-

don. Sålunda var t.ex. vid årsskiftet 1955-56 all hästtrafik avbruten

under en tid av en månad och all biltrafik under $1\frac{1}{2}$ månad, beroende

på att Bofjärden ej kunde överfaras.

På grund av dessa svårigheter upptog landskapsstyrelsen i förslaget

till 1953 års budget ett första anslag för byggande av väg från Son-

boda by till Brändö ström och 320 m väg på Brändö sidan samt för in-

rättande av ett färjläge därstädes. Vidare erhöll inbyggarna i Öster-

socknen landskapsbidrag för byggandet av en kommunalväg från Brändö

till kommunalvägen invid Sanda folkskola. Genom förflyttning av färj-

läget till Brändö ström skulle detsamma förkortas till 90 m. Då strömsättningen vid det nya färjläget i allmänhet är betydlig, förefinnas stora möjligheter att upprätthålla trafiken med färja till dess isen över Bofjärd bär fordon.

Från ortsbefolkningens sida har emellertid förslag väckts om färjans ersättande med bro och har även frivilliga dagsverken m.m. utlovats för tankens realiserande.

Efter år 1953 har planen på färjförbindelse Degerby-Lumparland tagit fastare form. Ålandsdelegationen har den 10.6. -55 godkänt landstingets framställning om anslag för bussbärande färja, varför man måste räkna med betydligt större trafik över Brändö ström än vad utan denna färjförbindelse skulle varit fallet.

Även trafiken på Kökar kommer att röna inflytande av färjförbindelsen Degerby-Lumparland i det att resande till Kökar komma att använda sig av möjligheten att i bil färdas ända till Hastersboda ström varifrån det endast är $1\frac{1}{2}$ timmes sjöpass till Kökar. Man kan på dessa grunder antaga att trafiken även på Östersocknen kommer att öka betydligt.

På grund av ovan relaterade orsaker ha vissa undersökningar gjorts i avsikt att ev. ersätta det planerade färjläget med en bro. Med hänsyn till sundets stora vattendjup och bredd samt att stränderna ut-

göras av berg, ger en hängbro den billigaste lösningen. Landskapsstyrelsen beslöt även senaste vår att preliminära ritningar till en hängbro skulle anskaffas. Utgående från dessa har sedan beräknats kostnaderna för bron och anslutningsvägar på vardera sidan om denna i den utsträckning dessa äro beroende av bron. Kostnadsförslaget stiger till 13.400.000 mark. Då förslaget för färjläget stiger till 3.300.000 mark, föranleder brobygget följaktligen en extra kostnadsökning om 10.100.000 mark. Men skulle alternativet "färjläge" utföras nu och bro senare byggas, skulle härigenom förorsakas en extra kostnad om c:a 3.500.000 mark, enär det för färjalternativet utförda arbetet så gott som i sin helhet skulle gå förlorat och vissa extra arbeten skulle erfordras dessutom.

De årliga färjhållningskostnaderna inkl. amortering och ränta på själva färjan ha erfarenhetsmässigt stigit till c:a 750.000 mk/år, vilket kapitaliserat således motsvarar c:a 15.000.000:-. Redan i och för sig skulle färjans ersättande med bro vara ekonomiskt lönande. Men om härtill ännu lägges den nytta trafiken drager genom att en tidskrävande färja ersättes med en bro, torde brobygget kunna anses fullt motiverat.

I Östersocknen bo c:a 230 personer. Den nuvarande färjan gjorde

t.ex. under år 1954 c:a 5000 turer, varvid den bl.a. transporterade

c:a 2000 bilar och över 1000 hästfordon.

Enär för anskaffning av ritningar samt kablar m.m. åtgår hela

denna byggnadssäsong, kan arbetet på själva bron ej vidtaga detta

år. Emellertid finns medel för vägbygget reserverade, men kan vägen

på vardera sidan sundet ej byggas innan brofrågan blivit avgjord.

På grund härav får landskapsstyrelsen vördsamt föreslå

att Landstinget ville besluta att

över Brändö ström i Föglö skulle byggas

en hängbro enligt vägavdelningens förslag

av den 1 februari 1956 samt att nödiga

medel för brobygget upptages i 1957 års

budget under mom. 10-V-2 (Extra anslag

för vägbyggnads- och vägförbättringsar-

beten samt brobyggnader).

Mariehamn den 29 februari 1956.

På landskapsstyrelsens vägnar:

Lantråd

Hugo Johansson

Vägingeniör

Bo Wilenius

Kostnadsförslag

för ordnandet av trafiken över Brändö ström, Föglö.

Alt. I.

Byggnad av bro över Brändö ström jämte väg mellan piketterna 92 och 330.

Hängbro, spännvidd 96,0 m

Brons bredd 4,0 "

Belastning: 8,0 tons axeltryck +

0,8 ton/m jämt fördelad last.

Alt. II.

Inrättande av färjtrafik över Brändö ström.

Mängd	Kostnadens art	Enhetspris Mk	Kostnad Mk	Summa Mk
	<u>Norra landfästet.</u>			
2				
30 m	Pallsprängning	500	15.000	
60 m	Betong	4.000	240.000	
	<u>Södra landfästet.</u>			
2				
30 m	Pallsprängning	500	15.000	
47 m	Betong	4.000	188.000	
	<u>Norra ankarena.</u>			
3				
30 m	Sprängning för ankare, 2 st.	2.500	75.000	
30 "	Betong	5.000	150.000	
50 m	Borrhål, 1 1/2"	400	20.000	
600 kg	Stål 1 1/2", till förstärkning av berg	100	60.000	
2 st	Södra ankarena som ovan		305.000	
32 m	Pyloner, betong	18.000	576.000	
	<u>Brons ståldelar.</u>			
27.200 kg	I N 50, 193,2 m till huvudbärare	90	2.448.000	
2.200 "	Tvärbärare, 23 st x 5,2 m INP 16	90	198.000	
1.600 "	Vindförband, c/c 4 m INP 14, l=4,4 25 st	90	144.000	
7.800 "	Räck, 38 kg/m	110	858.000	
1.540 "	Hängstavar, 385 m Ø 1"	80	123.200	
250 "	Stavarnas fästeanordningar 23x2x5,5 kg	200	50.000	
1.400 "	Pylonernas lager, 4 st	250	350.000	
576 m	Kablarna 4-152,5 m, Ø 68 m/m	4.700	2.707.200	
3.500 kg	Kablonernas stag	90	315.000	
320 "	Kabelhuvud	250	80.000	
750 "	Stagens plattor	200	150.000	
56 ton	Ståldelarnas målning	5.000	280.000	
95 m	Järnbetong till körbanan	15.000	1.425.000	
405 m	Asfalt till körbanan (d = 2 cm)	600	243.000	11.015.400
	Sociala kostnader, 10 % på lönerna		150.000	
	Transport:		150.000	11.015.400

Mängd	Kostnadens art	Enhetspris Mk	Kostnad Mk	Summa Mk
	Transport:		150.000	11.015.400
	Diverse utgifter, 5 % på kostnaderna		592.600	742.600
	Väg mellan pik. 92 och 300			
	Vägbredd 5,0 - 4,0 m			
370 m	Bergsskärning	1.200	444.000	
500 "	Bankfyllning	450	225.000	
70 "	Körbana	500	35.000	
90 m	Räck	1.000	90.000	
50 m	Konrevitering	500	25.000	819.000
	Sociala utgifter m.m. (10 % + 5 %)			123.000
	Arbetsledning för bro och väg, 6 mån.			300.000
	Broritningar			400.000
				13.400.000
	<u>Alt. II. "Färjtrafik".</u>			
	Byggandet av väg på vardera sidan om Brändö ström,			
	Föglö kommun, samt för inrättande av färjläge därstädes.			
	Väg mellan pik. 92 och norra stranden samt södra stranden och			
	pik. 330 = 61+85 = 146 m.			
2.000 m	Bergsskärning	1.200	2.400.000	
120 "	Radad sprängsten	400	48.000	
90 "	Körbana	500	45.000	
2 st	Färjfasten	90.000	180.000	
	Flyttning av färjstugan		80.000	2.753.000
	Arbetsledning, sociala utgifter m/m (5%+10%+5%)			547.000
				3.300.000
	Mariehamn den 1 februari 1956.			
	<i>Bo Wilenius</i>			
	Bo Wilenius			
	Vägingeniör.			