

Landskapshänsynens framställ-

N:o 9/1935.

ning till Ålands landsting angående byggande av
bro över Färjsundet.

Frågan om ordnandet av trafiken över Färjsundet på ett fullt tillfredsställande sätt har sysselsatt den av denna trafik beroende befolkningens tankar sedan århundraden tillbaka. År 1809 väcktes visserligen frågan om bro över sundet av ryssarna, som även byggde en provisorisk sådan över detsamma, men ända fram till slutet av 1800-talet gingo befolkningens strävanden främst ut på att få tillfarterna förbättrade eller kostnaderna för underhållet rättvisare fördelade.

Först på 1890-talet kom frågan om byggandet av en bro över Färjsundet på tal genom befolkningens eget initiativ, i det att de av Färjhållningen betungade kommunerna Finström, Saltvik och Geta hos guvernören anhöllo om tillstånd att bygga en flottbro över sundet. Överstyrelsen för väg- och vattenbyggnaderna ville emellertid inte vara med om en sådan bro, inte ens en pontonbro, emedan den skulle hindra sjötrafiken, och frågan förföll. År 1900 upptogs den ånyo, och 1902 inlämnades till kejsarliga senaten en anhållan om utarbetande på statens bekostnad av ritningar och kostnadsförslag till en fast bro. Förslaget, som tillkom följande år, innefattade en fackverksbro i ett spann, om 112 meters längd, till en vid Haraldsby sidan projekterad pelare och en svängbro mellan denna och stranden och beräknades komma att kosta 510.000 mark eller mellan 6 och 7 miljoner mark, en-

ligt nuvarande markvärde. Förslaget kom emellertid aldrig under öfverhetlig prövning, emedan kommunerna avskräcktes av de motsedda underhållskostnaderna.

Redan 1912 är brofrågan åter under behandling och denna gång gäller det en pontonbro. Öfver en dylik uppgjordes även ritning och kostnadsförslag, vilket steg till 80.000 mark i dåvarande markvärde, men en motorfärja ansågs av överstyrelsen vara att föredraga, emedan en sådan kunde erhållas för 39.000 mark. Men även förslaget om motorfärja föll på omkostnaderna, som av de underhållsskyldiga kommunerna beräknades till 6.000 mark, medan överstyrelsen hade beräknat dem till 4.000 mark.

År 1919 inbegärde den så kallade Ålandskommittén förslag icke blott till motorfärja för Färjsundet utan även till bro öfver detsamma. Något förslag till sådan synes emellertid icke ha blivit uppgjort, men väl olika alternativ till ordnandet av trafiken förmedelst motorfärja, av vilka ett sedermera kom till utförande.

Kommitténs uttalande vid behandlingen av dessa alternativ är emellertid av ett visst intresse, varför en del av detsamma här återges. Efter att ha uttalat sig om trafiken öfver Färjsundet och statens skyldighet att tillgodose dess krav yttrade kommittén:

"Ett fullt tillgodoseende af dessa trafikkrav kan likväl enligt kommitténs åsikt icke ernås med mindre än att en fast bro anlägges öfver Färjsundet på en sådan höjd, att skutor och skärgårdsångare kunna passera underbron, en anordning, som, såvidt kommittén kunnat finna, på grund af strändernas höjd

och den fasta berggrunden väl låte sig utföra. Då emellertid, oaktadt de anvisningar för de tekniska undersökningarna, som af kommittén lämnats vederbörande tekniska expert, något broprojekt icke framlagts, kan kommittén icke närmare inlåta sig på frågan om en lösning af trafikproblemet förmedelst en fast bro. Med hänsikt härtill och i betraktande af statsverkets ansträngda ekonomiska läge har kommittén ansett, att frågan om en fast bro öfver Färjsundet måste tillsvidare lämnas å sido för att lösas under ekonomiskt tryggare tider, och har kommittén så mycket hellre kunnat förorda det af öfverstyrelsen för väg- och vattenbyggnaderna framlagda, förut anförda förslaget beträffande anskaffandet af en motorfärja samt förbättrande af tilllägsplatserna för färjan och anslutningarna på ömse sidor om sundet, som detta förslag på intet sätt förhindrar, att framdeles en fast bro bygges öfver sundet."

Således har Ålandskommittén redan 1921 vid behandlingen av frågan om Färjsundstrafikens ordnande kommit till uppfattningen: "Ett fullt tillgodosende av dessa trafikkrav kan likväl enligt kommitténs åsikt icke ernås med mindre än att en fast bro anlägges ----- o.s.v."

Utvecklingen sedan 1921 är landstinget välbekant men till belysande av densamma må anföras att enligt färjhållarens dagbok under 1933 icke mindre än något öfver 13.000 motorfordon och öfver 20.000 personer transporterades öfver Färjsundet medan dessa tal under 1934 stego till respektive 16.000 och 28.000.

Det är således en avsevärd trafik färjan har att förmedla och färjan blir inte heller billig att hålla i gång. I runt tal har

färjehållningen vid Färjsundet de senaste åren kostat landskapet cirka 100.000 mark per år, däri är då större och mindre reparationer å färjor och anläggningarna i övrigt inberäknade. Just nu är anskaffningen av en ny motor till färjan under förberedelse, och kommer ensamt denna utgift att stiga till mellan 30 och 40 tusen mark. Underhållet förvaras inte blott av den livliga trafiken, som gör att färjan aldrig kan hållas på slip så länge önskligt vore, utan än mer av den tilltagande vikten hos motorfordonen, vilken i hög grad ökar de förut stora trafikriskerna över sundet vintertid och så gott som omöjliggör trafikens ledande över isen någon längre tid, så att grundligare motorreparationer kunde utföras.

Här nämnda och andra omständigheter ha bibragt landskapsnämnden en uppfattning som nära ansluter sig till Ålands kommitténs tidigare angivna. Och då landskapsnämnden under 1930 erford att riksdagen uppmanat regeringen att överallt där sådant låter sig utföras, överväga frågan om färjornas ersättande med landsvägsbroar och att man flerstades i Sverige med jämförelsevis små kostnader byggt hängbroar över vattendrag av ungefär samma bredd som Färjsundet, bl.a. en bro över Vindelälven i norra Sverige med ett 120 meters spann och en total längd av 136 meter med 2,75 meters bredd för endast 21.200 kronor, ansåg nämnden skäl föreligga att närmare utreda, huruvida icke Färjsundet, vars smalaste ställe är cirka 130 meter, kunde med ekonomisk fördel för landskapet och riket överbyggas med en liknande hängbro. I sådant avseende ha preliminära förslag uppgjorts av professorerna

Otto Linton och Carl Forsell i Stockholm. Vid uppgörandet av dessa förslag ha bägge utgått ifrån att bron skulle utföras så billig som möjligt, men dock motsvarande de rimliga krav, som kunna framställas från trafikanternas sida. Bron projekterades sålunda med en bredd av endast 3,6 meter. Professor Forsell har därjämte uppgjort alternativförslag, enligt vilka bron i framtiden skulle kunna breddas till 5 meter så att nödigt utrymme för möte med fordon förefunnes.

Det billigaste av professor Lintons förslag utgår ifrån att bron bygges strax söder om de nuvarande färjlägena på endast några meters höjd över vattenytan. Dess mittspänn skulle bli cirka 150 meter långt och kostnaden för densamma med bär- och förstärkningsbalkar samt körbana av trä och en bredd av 3,6 meter har beräknats till cirka 400.000:-, med balkar av järn och körbana av trä till cirka 550.000:-. Då dess förverkligande skulle innebära att trafiken med ång- och segelfartyg till ovanliggande vikar bleve omöjliggjord, hade landskapsnämnden tänkt sig att bron, om den komme till stånd enligt detta förslag, i varje fall skulle höjas så att en segelfri höjd av åtminstone 10 meter erhöles. Under förutsättning att brobanan gjordes lutande, skulle sådan höjd kunna erhållas med jämförelsevis ringa ökning av kostnaderna.

Professor Lintons andra förslag avser en bro byggd mellan höjderna på båda sidor om sundet och för nående av lämplig plats för tillfartsväg på Godby sidan något snett över detsamma. Brospannets längd bleve cirka 140 meter och dess höjd över vattnet på Haraldsby

sidan cirka 13 meter samt på Godby sidan mellan 19 och 22 meter beroende på i vilken lutning man anser att brobanan kan läggas, varjämte brons bredd bleve 3,6 meter. Kostnaderna för denna bro hade av professor Linton beräknats till cirka 800.000 mark, om förstyrknings- och tvärbalkarna samt körbanan gjordes av trä. Utfördes bron med balkar av järn, komme kostnaden att ökas med cirka 150.000 mark. Samma bro med körbanan av betong beräknade professor Linton till cirka 1.500.000 mark. Tillfartsvägarna för denna bro liksom för en bro efter professor Forssells nedannämnda fullständiga förslag kunna enligt ingivna preliminära anbud beräknas till cirka 130.000 mark men skulle ett sådant vägbygge samtidigt innebära en väsentlig uträtning och förbättring av landsvägen Godby-Haraldsby och borde kostnaden för dessa tillfartsvägar sålunda kunna hänföras under rubriken vägförbättringsarbeten.

Enligt professor Forssells ovannämnda preliminära förslag komme bron på Haraldsby sidan att utgå från ungefär samma ställe som närmast föregående, men borde höjas till 15 meters höjd över vattenytan och föras över sundet på dess smalaste ställe, varför mittspannet bleve endast någon meter över 130. Förslagsställaren har beräknat kostnaden för densamma till 800.000 å 900.000 mark och förutsätter tvärbalkar av järn men förstyrkningsbalkar och körbana av trä. Terrängen på Godby sidan om sundet är visserligen sådan, att tillfart på 15 meters höjd endast med relativt stora kostnader kan åstadkommas, men stiga enligt erhållna anbud dock icke till mer än cirka

70.000 mark. En bro av nyssnämnda höjd men med 5 meters bredd och i övrigt av den beskaffenhet nedannämnda förslag vid handen ger torde med säkerhet kunna erhållas för högst 1.250.000 mark.

Sedan landskapshövdingen införskaffat dessa förslag översändes de till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för erhållande av utlåtande. I sitt sedermera afgivna yttrande framlägger överstyrelsen ett program för brobygget, vilket i vissa stycken avviker från de föreliggande förslagen, bl.a. föreslås bronns bärighet och bredd ökade. Detta överstyrelsens program har legat till grund för det fullständiga förslag, som professor Carl Forssell senare upgjort i tre alternativ, nämligen, 1) en bro med 3,6 meter bred brobana av trä, 2) brobanan breddad till 5 meter och 3) brobanan av trä utbytt mot sådan av betong. Förslaget innebär att bron skulle byggas på samma plats som professor Lintons andra förslag med något lutande brobana sålunda, att den segelfria höjden vid Haraldsby sidan bleve cirka 13 meter och vid Godby sidan 18-20 meter. Trafik genom sundet skulle således kunna försiggå som hittills med kustångare och jakter och galeaser, men icke med större fartyg. Denna inskränkning saknar emellertid numera varje betydelse, då större fartyg knappast ha anledning att söka sig hit upp och för övrigt redan äro avstängda därifrån av de elektriska högspänningsledningarna.

Utarbetandet av ett fullständigt förslag till bro på cirka 20

15 meters höjd har skett med anledning av ett av Finströms kommunalfullmäktige 1931 uttalat önskemål om en bro av denna höjd. En bro med omkring 15 meters segelfri höjd skulle emellertid möjliggöra obehindrad genomfart av linjen trafikerande kustångare och segelskutor av den storlek, som kan betingas av de transporter, vilka ske till och från stränderna vid ovanliggande vatten och sålunda motsvara det verkliga behovet i ekonomiskt avseende redan nu men i framtiden än mer, emedan segelskutorna med stormsteg försvinna och ersättas av motorskutor med endast låg rigg eller utan egentlig sådan.

En bro på 15 meters höjd innebär sålunda en tillfredsställande lösning både ur sjö- och landtrafik synpunkt.

Professor Forssell har icke uppgjort något kostnadsförslag för sitt senaste broförslag, men landskapsnämnden har av A.B. Crichton-Vulcan och A.B. Vägförbättringar inbegärt anbud å brons utförande enligt detsamma.

Det förra erbjöd sig 1933 att leverera behövliga järndelar till bron monteringsfärdiga för cirka 495.000 mark och det senare förklarade sig våren 1934 villigt att bygga bron i sin helhet enligt alternativ 1) för Fmk. 1.550.000:-. I dessa dagar har bolaget på grund av järnprisets stegring höjt detta sitt anbud till 1.635.000 mark samt erbjudit sig att utföra bron enligt alternativ 2) för 1.725.000 mark. Ur trafiksynpunkt är en bro enligt alternativ 2) likvärdig med en sådan enligt alternativ 3), men sistnämnda bro är givetvis att föredraga ur den synpunkten att brobanan är av be-

ständigt material och därför icke kräver underhåll, men en sådan bro blir cirka 1/2 miljon mark dyrare.

Frågan om byggandet av bro över Färjsundet aktualiseras nu genom att en ny färja snarast måste anskaffas till Marsundet. På grund av att trafiken där icke blott ökat i mängd vad antalet fordon vidkommer, utan även och särskilt med avseende på tyngd. Vederbörande besiktningsmän ifrågasätta redan förbud mot användande av det nuvarande färjaggregatet.

Genom förverkligandet av brobyggnadsförslaget bleve Färjsundets färjan ledig och kunde förflyttas till Marsundet. En nybyggnad av färja för Marsundstrafikens ordnande, vilken enligt föreliggande kostnadsförslag för en färja av stål skulle stiga till cirka 250.000 mark, kunde sålunda i varje händelse genom förenämnda brobygges utförande nu undvikas, varjämte en högst avsevärd förbättring av trafiken över såväl Färjsundet som Marsundet samtidigt komme till stånd.

Marsunds färjaggregat bleve därigenom ledigt och kunde detsamma lämpligen i sin tur användas för att försöksvis anordna färjeförbindelse till Wårdö. Trafik med tyngre fordon bleve visserligen inte möjlig, men behovet därav torde inte heller att börja med vara så stort. Förbindelse med fasta Ålands buss- och biltrafik skulle i varje händelse kunna ernås vad person- och lasttrafiken vidkommer med aggregatets motorbåt, och erfarenhet och vägledning för den slutliga lösningen av frågan om trafikens

till Wårdö ordnande runner utan större direkta kostnader.

Genom anordnande av färjeförbindelse till Wårdö skulle denna kom-
mun kunna utelämnas ur menföresångaren Arandas turlista och därigenom
bleve det möjligt att ordna menförestrafiken så att hela skärgården
finge två turer i vardera riktningen i stället för en nu, vilket
eljest blir möjligt endast genom anskaffande av en andra ångare af
cirka 6 miljoner mark; därjämte skapades även härigenom direkt för-
bindelse från hela skärgården till sjukstugan i Kumlinge. Då sålun-
da icke blott trafikförhållandena i centrum av fasta Åland utan även
i västra och östra delen av detsamma och särskilt i skärgården skol-
le kunna i högst avsevärd grad förbättras genom att brobygget komme
till stånd, borde frågan nu upptagas till allvarlig prövning. Tra-
fiken till Wårdö och i skärgården kan givetvis i lika hög grad för-
bättras genom en nybyggnad av färja för Marsundstrafiken.

Den ekonomiska sidan av saken kan lösas på följande sätt, som
redan tillämpats flera gånger under självstyrelsens tid på andra
förvaltningsområden t.ex. hästavelns, nämligen så att landstinget
anvisar nödigt belopp till brobygget och samtidigt besluter att det
årliga anslaget till vägbyggnads- och förbättringsarbeten, nu 210.000
mark, uteslutes ur budgeten, tills brobyggnadskostnaden därigenom
inbesparats.

Ett sådant ordnande av saken synes så mycket mer möjligt som för-
bättringsarbetena icke under tiden behöva helt avstanna, emedan

den del av entreprenadsurman som i varje fall utgöres till A.B.

Vägförbättringar för grundförstärkningar delvis kan användas även för andra förbättringar av vägarna. Bygdevägsanslaget komme alls icke att beröras genom detta förslags genomförande.

Då såsom ovan anförts en ny färja till Marsundet i en snar framtid måste byggas, om brobyggnaden ej kommer till stånd, bör den beräknade kostnaden för densamma kunna frändragas liksom kostnaden för behövt trävirke, som landskapet kunde leverera och som beräknas till cirka 100.000 mark för en bro med träbalkar och bänkar och skulle således vid en byggnadskostnad för bron av cirka 1.250.000 mark återstå cirka 900.000 å 1.000.000 mark och betingade vägbyggnadsanslagets i fråga indragande för 4 å 5 år eller för den tid kontraktet med A.B. Vägförbättringar gäller, vilket utan större olägenhet bör kunna ske.

Utgår man ifrån att den högre bron skall komma till utförande blir brokostnaden cirka 1.600.000 mark, alternativt cirka 1.700.000 mark och enligt tidigare beräkningsgrund betingade ifrågavarande anslags indragande 7 å 8 år.

Landskapsnämnden vill inte framställa ett direkt förslag till utförande av brobygget, utan överlåter härmed åt landstinget att taga frågan i noggrant överbäggande, samtidigt landskapsnämnden dock vill framhålla önskvärdheten av ett principiellt beslut i frågan. Ett beslut i negativ riktning innebär planens framskjutande till en obestämd framtid, men med hänsyn till färjbygget för

Marsundet måste frågan såsom, nämnts, nu åtminstone i princip avgöras.

Brobygget borde med hänsyn till Marsundsfärjans förestående utdömande ifrågasättas så, att bron kunde tas i användning sommaren 1936 eller senast vintern 1937. Lämpligen kunde anslaget beviljas i tre rater sålunda, att en tredjedel beviljades som tillägg till innevarande års stat, en tredjedel i budgeten för 1936 och resten 1937.

I anslutning till vad ovan framhållits får landskapsnämnden härmed vördsamt föreslå

att landstinget måtte taga frågan om byggande av bro över Färjsundet till avgörande och, om landstinget anser företaget lönda till landskapsnyttan, bevilja nödigt anslag för ändamålet i sådana rater, som landstinget finner lämpligt.

Mariehamn den 14 februari 1935.

På landskapsnämndens vägnar:


