

№ 10/1964.

FINANSUTSKOTTETS betänkande № 10/1964 med anledning av Ålands landskapsstyrelses framställning till Ålands landsting angående vissa befogenheter för landskapsstyrelsen i samband med ett planerat hamnbygge i Klemetsby by av Lumparlands kommun (17/1964).

Med anledning av ovannämnda framställning, varöver Landstinget inbegärt utskottets utlåtande, får utskottet, som i ärendet hört lantrådet Hugo Johansson, vägingeniören Bo Wilenius, stadsfullmäktiges ordförande i Mariehamn bankdirektör Nils Dahlman, stadsdirektören Aron Häggblom och ordföranden i stadens hamnkommitté, landskapsarkeolog Matts Dreijer, sjökaptenerna Gunnar Eklund, Henning Rundberg samt skeppsredaren Carl B. Myrsten och konsul Nils Wetterstein, värdsamt anföra följande:

I sitt betänkande № 8/1963 med anledning av landskapsstyrelsens framställning angående ordinarie budgeten för år 1964 redogjorde utskottet för det då aktuella läget i frågan om en ny färjhamn för landskapet, varvid utskottet konstaterade bl.a. följande:

"Utskottet har tidigare vid behandlingen av med trafiken till riket och till Sverige sammanhängande spörsmål framhållit, att Långnäs hamn icke synes erbjuda de bästa möjligheter för en färjhamn och att man, i väntan på en klarare bild av situationen, bör ty sig till Mariehamns Västerhamn. Den nu uppkomna situationen synes dock påskynda ett definitivt ställningstagande i frågan, då i annat fall en hamn kunde bliva anlagd i Långnäs ehuru förutsättningarna därför icke äro de bästa. Dessutom önskar utskottet uttryckligen framhålla, att utskottet icke anser sig kunna föreslå byggande av väg på landskapets försorg till en privat hamn, vare sig den anläggdes i Långnäs eller på Föglö Björkö, utan en absolut förutsättning för sådan medverkan från landskapets sida är, att det är fråga om en allmän hamn, där intet rederiföretag har företräde framom andra."

Sedan dess har landskapsstyrelsen i brådskande ordning föranstaltat en undersökning av främst alternativen Långnäs, Föglö-Björkö och Justerskar medan Mariehamns stad undersökt alternativet Järsö-Börkö (Lemland). Dessa undersökningar har på den gångna tiden förts rätt långt men kunna likväl icke anses så fullständiga, att man på grund av dem kunde taga ställning till de olika alternativen för en anslutningshamn för trafiken Sverige-Finland.

Dessutom har Siljarederiet vidtagit med hamnbygge i Långnäs, Lumparland på det område, som rederiets härvarande agent inköpt på Långnäsuddens norra sida. Enligt den utredning, som förnärvarande föreligger

beträffande hamnmöjligheterna i Långnäs, är det alternativ, som Siljarederiet avser att fullfölja, icke tillfredsställande. På grund härav ansåg utskottet det vara angeläget att höra en representant för rederiet, innan utskottet tager slutlig ställning till det aktuella ärendet. Utskottet hörde konsul Nils Wetterstein, som meddelade, att det i Långnäs påbörjade hamnbygget kommer att slutföras oberoende av, vilka åtgärder landskapet kommer att vidtaga i hamnfrågan. Hamnen beräknas bliva färdig till den 1 november detta år. Rederiet har för avsikt att tillåta jämväl främmande båtar att angöra hamnen mot gängse hamnavgifter då plats finnes. Ifall en hamn bygges av landskapet i Långnäs med utnyttjande jämväl av Vikinglinjens område, är Siljarederiet villigt att överlåta sin hamn till landskapet. Rederiet räknar dock med att avtal kan träffas om fasta angöringstider för rederiets båtar, såväl färjor som de s.k. nattbåtarna.

Konsul Wetterstein uppgav vidare, att avsikten är att utbygga hamnen i Långnäs för såväl Aranda och den planerade nya statsfärjan som för landskapets skärgårdsbåtar och att sjöfartsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsmyndigheterna i riket ha ställt sig positiva till dessa planer.

Utskottet har med förvåning tagit del av sistnämnda uppgift, som ger intryck av att mellan Siljarederiet och riksmyndigheter redan träffats avtal om utnyttjande av Långnäshamnen på detta sätt. Det är ju klart stadgat i självstyrelselagen, att beträffande samtrafiken mellan landskapet Åland och fastlandet landskaps- och riksmyndigheterna skola samråda, vilket förutsätter, att riksmyndigheter aldrig på eget bevåg bestämma härom. Beträffande åter landskapets skärgårdsbåtar är det alldeles klart, att riksmyndigheterna icke ha möjlighet att bestämma om deras angöringsplatser och att i detta avseende måtte ha avtalats om frågor, över vilka de icke ha bestämmanderätt.

Vidare har utskottet inhämtat, att Mariehamns stad gått i författning om att undersöka möjligheterna att förbättra farleden från Åbo-hället in till Mariehamns Västerhamn. Man kan dels tänka sig en upprensning av farleden, sådan den för närvarande är dragen, eller också en flyttning av densamma, vilket skulle medföra en rymligare farled och eliminerande av de besvärligaste passagen i trakten av Stegskär. Då det uppenbarligen enligt samtliga undersökta förslag om helt nya hamnar blir fråga om mycket betydande utgifter, synes möjligheterna att förbättra infarten till Mariehamn böra tagas med i beräkningen, även om det skulle bli fråga om omfattande åtgärder.

Beträffande Siljarederiets framtida trafik på Mariehamns Västerhamn ville konsul Wetterstein icke giva bestämda uppgifter och hänvisade han

till att turlistorna uppgörs endast för ett år åt gången, varför beslut i den frågan tillsvidare icke fattats. Personligen trodde han dock, att såväl bilfärjor som de s.k. nattbåtarna skulle angöra Mariehamns Västerhamn ännu under sommaren 1965. I vad mån de i fortsättningen skulle angöra Mariehamns Västerhamn sommartid blev förmodligen beroende på utvecklingen av kommunikationerna.

Trafiken västerut från Mariehamn synes dock icke ge anledning till bekymmer, då skeppsredare Myrsten i maj detta år kommer att insätta den nybyggda bilfärjan Apollo i trafik året om mellan landskapet och lämplig svensk hamn, varförutom det nyligen av Vikinglinjen inköpta passagerarfartyget Drottin kommer att trafikera linjen Mariehamn-Stockholm. Under sådana omständigheter är det närmast bilfärjetrafiken österut, som i detta skede kan bliva i fara om icke från landskapets sida vidtages åtgärder, som tryggar trafikens fortsatta upprätthållande. Främst med tanke på godstransporterna med långtradare anser utskottet det vara nödvändigt, att vägförbindelserna till Långnäs förbättras så, att dessa vagnar kunna framföras till och från Långnäs hamn. Då emellertid den nuvarande tillfartsvägen är så smal och krokig, att en helt ny väg borde byggas också ifall vägen skulle få samma sträckning som den nuvarande, anser utskottet det troligt, att vägen utan väsentligt högre kostnader kunde byggas enligt landskapsstyrelsens för ändamålet projekterade sträckning med ny väg ända från Svinö vägskal. Denna väg skulle ett stycke söderom Klemetsby förenas med en c. 1 km lång förbindelseväg med den nuvarande landsvägen till Klemetsby. Dessa vägbyggnader beräknas approximativt kosta 400.000 mk, vartill framdeles, om Långnäs hamn kommer att bliva den slutliga angöringsplatsen för trafiken Finland-Sverige, skulle komma permanentbeläggning av körbanan till en kostnad om c. 100.000 mk.

Förutsättning för att landskapet på detta sätt skall kunna anlägga väg till Långnäs hamn är dock, att hamnen blir en allmän hamn. Utskottet anser därför, att ett avtal borde uppgöras mellan landskapet, Siljarederiet och Vikinglinjen, enligt vilket landskapet berättigas inlösa de områden, som rederierna förfoga över på Långnäs udde, jämte de anläggningar, som uppförts på områdena. Vidare borde den av Siljarederiet anlagda hamnen från början bli en allmän hamn och anläggningarna uppföras i samråd med landskapsstyrelsen. Då extraordinarie anslag för detta ändamål borde kunna utverkas inom fem års tid, skulle avtalet berättiga landskapsstyrelsen till inlösen under en så lång tid. Kapten Henning Rundberg har på Vikinglinjens vägnar förklarat, att de äro villiga att

överlåta sitt område för en allmän hamn i Långnäs.

Utskottet anser, att hamnfrågan för bilfärjetrafiken Finland-Sverige på detta sätt blir interimistiskt löst till dess den utredning, som landskapsstyrelsen och Mariehamns stad för närvarande arbetar med, slutförts så att ett slutligt ställningstagande kan komma till stånd. Långnäs lämpar sig också som hamnplats för skärgårdstrafiken till Sottunga och Kökar och under svårare isförhållanden jämväl för den statliga bilfärjan för norra skärgården. Genom att sammanföra skärgårdstrafiken till samma punkt som den internationella bilfärjetrafiken kan trafiken samordnas utan svårighet. Skulle angöringsplatsen för bilfärjetrafiken Finland-Sverige framdeles flyttas till Mariehamns Västerhamn eller någon annan plats, torde Långnäs fortfarande ha betydelse som angöringsplats för trafiken till och från skärgårdskommunerna.

En medlem av utskottet (Lindfors) har ansett, att det i detta skede är för tidigt att taga ställning till Långnäshamnens lämplighet som slutlig hamn, varför Landstinget icke förrän utredningen är slutförd borde besluta om inlösen av hamnområden eller byggande av tillfartsväg, utan borde med beslut härom anstå till Landstingets stundande höstsession.

Med hänvisning till det ovan anförda får utskottet värdsamt föreslå,

att Landstinget måtte hemställa om fortsatt utredning beträffande landskapets anslutning till bilfärjetrafiken Finland-Sverige med beaktande jämväl av möjligheterna att förbättra infarten till Mariehamns Västerhamn, samt

att Landstinget måtte berättiga landskapsstyrelsen att med utnyttjande av anslaget 10 Ht. V:1 anlägga landsväg till Långnäs i Lumparlands kommun på följande villkor:

1) Landskapet berättigas före den 1 maj 1969 inlösa av Siljarederiet och Vikinglinjen disponerade områden på Långnäs jämte byggnader och kajanläggningar till ett pris, motsvarande anskaffningskostnaderna höjda enligt eventuella indexstegringar;

2) Det av Siljarederiet påbörjade kajbygget slutföres i samråd med landskapsstyrelsen så, att kajen jämväl lämpar sig för angöring med den planerade statliga skärgårdsfärjan och landskaps skärgårdsfärjor samt att för hamnen nödiga magasins- och förvaltningsbyggnader uppföras li-

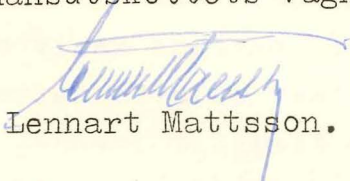
kaså i samråd med landskapsstyrelsen;

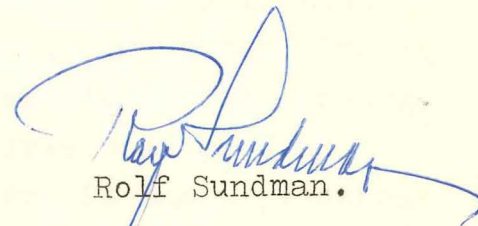
3) Inga andra än de i 2 punkten nämnda anläggningarna och byggnaderna byggas på området före den 1 maj 1969 utan landskapsstyrelsens samtycke; samt

4) Hamnen från och med den 1 november 1964 betraktas som en allmän hamn och får angöras mot erläggande av gängse hamnavgifter.

Mariehamn, den 6 april 1964.

På finansutskottets vägnar:


Lennart Mattsson.


Rolf Sundman.

Närvarande i utskottet, ordföranden Lennart Mattsson, viceordföranden Evald Häggblom samt ledamöterna Gunnar Häggblom, Leandersson och Lindfors.

STADSFULLMÄKTIGE

I
MARIEHAMN

Mariehamn,

den 13.3 19 64

N:o 180

Till Ålands landskapsstyrelse

300

D. b. $\frac{342}{42-61}$ - Ark 14
3-64
Vidi
Vag

Sedan Landskapsstyrelsen i skrivelse av den 10 januari a.c. inbegärt stadsfullmäktiges yttrande i anledning av den såkallade hamnkommitténs utlåtande rörande lämpligheten att förlägga Ålands tullhamn till någon av vissa angivna platser nära huvudfarleden mellan Finland och Sverige söderom fasta Åland, har stadsfullmäktige den 23 sistlidne januari tillsatt en kommitté för att granska ifrågavarande hamnproblem icke blott ur nautiska utan även ur hamntekniska och samhällsekonomiska synpunkter. På basen av denna stadskommittés utredning får stadsfullmäktige, med hänvisning till närslutna bilagor, såsom sitt utlåtande i saken värdsamt framhålla följande:

Landskapsstyrelsens hamnkommitté, som har bestått av nautiska sakkunniga, har inte strävat efter annat än att belysa hamnfrågan ur enbart nautisk synvinkel med hänsyn endast till de stora turbatarnas och bilfärjornas möjligheter till snabb och riskfri angoring så nära huvudfarleden som möjligt. Betänkandet är baserat på okulär besiktning av olika ifrågakommande platser, men av ordalydelsen att döma förefaller det som om hamnkommittén inte allvarligt skulle ha övervägt möjligheterna att bygga hamnen på sydöstra sidan av Lemlands Järsö innanför Kvarngrund. Sedan lotsfördelningschefen, sjökaptten Yrjö Sjöroos framkastat tanken på att man möjligen kunde anlägga en hamn på nämnda plats, har stadskommittén låtit ingenjörsfirman Orrje & Co verkställa en preliminär undersökning av området. Nämnda firma, som är specialist på hamnprojekteringar, säger i sitt utlåtande, att ifrågavarande hamnläge "ur trafikekonomisk och de flesta hamntekniska synpunkter bör betraktas som mycket gott". Det måste sålunda stå klart, att en för ändamålet duglig hamn kan byggas på Lemlands Järsö.

Sedan detta blivit klarlagt, har en granskning av de reella möjligheterna verkställts för att få ifrågavarande hamnprojekt realiserat. Man fann, att följande fakta måste tagas i betraktande:

1. Siljarederiets och De Samseglande rederiernas beslut att

upphöra med trafiken på Mariehamns Västerhamn redan från och med ingången av nästa vinterseglationsperiod.

2. Nämnda rederiers beslut att bygga en privat hamn i Långnäs i Lumparland.

3. Landskapets behov av en hamn på fasta Ålands östkust för de lokala färjtrafiken österut.

4. De samhällsekonomiska faktorerna.

5. Kostnaderna.

6. Tiden.

Frågan om en ny tullhamn på Åland är sålunda ett invecklat problemkomplex, som redan för flera år sedan borde ha varit föremål för undersökningar och långtidsplanering. Man måste nämligen ha klarat för sig, att omläggningen av huvudtrafiken på så sätt, att angöringen av fasta Åland kommer att ske på en plats, som ligger avlägset från den åländska tätorten och huvudbygden, innebär ett allvarligt ingrepp i det åländska samhällets produktionsbetingelser och utvecklingsmöjligheter. Under sådant förhållande borde därför ännu i siststund ett försök göras att inarbeta de momentana faktorerna i ett långtidsprogram som, i den mån detta kan förverkligas, skulle göra den nya tullhamnen till en värdefull utvecklingsfaktor på Åland.

För att utröna Siljarederiets inställning till ett dylikt långtidsprogram har kommittén därför i en skrivelse av den 22 februari a.c. vänt sig till rederiet och erhållit ett välvilligt svar daterat den 3 mars. I betraktande av att man vet så litet om tullhamnen på Lemlands Järsö måste man anse att svaret är tillmötesgående.

Kommittén har även i en skrivelse av den 24 februari vänt sig till statens riksplaneringsbyrå, som i sitt utlåtande av den 5 mars säger, att innan frågan om tullhamnens placering avgöres en noggrann utredning borde verkställas, för att få utrönt, huru hamnens lokalitet kommer att inverka på hela Ålands framtida ekonomiska och samhällsliga utveckling. Byrån säger vidare bl.a., att kommunikationerna bör ordnas så, att landskapets naturliga centrum förstärkes, så att det kan erbjuda befolkningen ökade arbetstillfällen. Byrån förordar därför att tullhamnen placeras i närheten av Mariehamn.

Vid argumenteringen rörande den åländska tullhamnsfrågan bör samhällsekonomiska faktorerna, enligt kommitténs mening, obetingat väga tyngst. Det är ju det åländska samhället som helhet som främst skall betjänas. Hamnen bör dock förläggas så, att en angöring av fasta Åland inte ger de rederier, som trafikerar huvudrutten mellan

Bil. I.

P.M.

rörande en planerad tullhamn på Lemlands Järsö.

En orientering.

1. Ålands trafikpolitiska situation.

Sedan det nu definitivt blivit klarlagt, att de stora isbrytande färjorna och passagerarfartygen på linjen Finland - Sverige inte mera kommer att anlöpa Ålands i samhällsekonomiskt avseende tjänligaste hamn, Mariehamns Västerhamn, året runt, måste man på Åland söka anknytning till denna förstaklassiga trafikrutt någonstans invid huvudfarleden söder om fasta Åland. Fem platser har nämnts: Långnäs och Ljusterskär i Lumparland, Björkö i Föglö Jersö, Västerånga i Lemland och Lemlands Jersö söder om Mariehamn. Den av landskapsstyrelsen tillsatta hamnkommittén har av nautiska skäl uteslutit de två sistnämnda. Närmast farleden ligger Föglö Björkö, men denna hamnplats har uteslutits av de Samsseglande rederierna på grund av att den ligger för öppet att döma av ett intervjuuttalande av Siljarederiets chef. De nämnda rederierna, som för närvarande har monopol på åretrunttrafiken mellan Sverige och Finland önskar synbarligen själva få hamnen förlagd till Långnäs, där deras ombud på Åland förvärvat ett strandområde. Den tjänligaste platsen för ett färjläge i Långnäs är emellertid ett strandområde längre ut på udden, som ägs av Vikinglinjen. Om man frånser kostnaderna för tillfartsvägarna, skulle ett färjläge på sistnämnda plats troligen bli det billigaste. Det skulle ligga centralt i skärgården på fasta Ålands östligaste udde och vore samtidigt den lämpligaste angöringshamnen för de planerade lokala färjorna till östra skärgården och Finlands fastland. Då denna färjtrafik kommer i gång, måste ändå ett mindre färjläge byggas någonstans på östra Åland och den tjänligaste platsen för detta blir utan tvivel Långnäs.

Den trafikpolitiska situationen formas emellertid inte enbart av de geografiska och nautiska komponenterna, utan i väsentlig grad av ekonomiska faktorer. För en trafik av större omfattning året runt saknar Åland på grund av sin ringa storlek underlag. Endast under ca två månader om sommaren bildar turisttrafiken ett bredare underlag, som emellertid kan svikta, om försäljningen av varor ombord på båtarna inskränks. Genom de s.k. uppsköpsresorna från Stockholm till Åland, som emellertid i allt högre grad gäller inköpa av varor om skeppsbord än i butiker i Mariehamn, har trafikunderlaget avsevärt förbättrats även under höst och vår, men här inverkar så många osäkra faktorer, att man inte kan bygga några trafikpolitiska beräkningar på dem. Ett säkert och beräkningsbart underlag utgör däremot Ålands lokala behov av utrymme för transport av varor och

passagerare. Detta behov är under större delen av året så begränsat att det inte utövar någon dragningskraft på de rederier, som har hand om den mäktigt svällande trafiken mellan Sverige och Finlands fastland. De nya bilfärjor, som efter hand sätts in på denna huvudrutt, blir samtidigt allt större, snabbare och dyrbarare. Och huvudmassan av passagerarna och långtradarförarna önskar så fort som möjligt nå fram till destinationshamnen utan fördröjande uppehåll på vigen. Allt detta bidrager till, att Ålands trafikpolitiska situation ständigt försämras. Om det knappa åländska trafikunderlaget därtill splittras på flera transportföretag, ökas givetvis obenägenheten att angöra Åland hos de rederier, som med förstklassiga fartyg trafikerar huvudruttens året runt. Det åländska samhället har dock för sin utveckling ett oavvisbart behov av en prima bilfärjetur i dygnet i vardera riktningen. Det är likgiltigt om angörningen i den åländska tullhamnen sker om dagen eller natten eller var ruttens ändhamnar är belägna på Sveriges och Finlands fastland.

2. Samhällsekonomiska synpunkter.

Den planerade nya tullhamnen skall emellertid huvudsakligast betjäna den del av fasta Ålands befolkning, som bor i Mariehamn och på den fasta åländska landsbygden. Redan nu omfattar denna del över 80% av befolkningen och det finns anledning förmoda att mindre än 10 % av Ålands befolkning efter 25 à 30 år kommer att vara bosatt i skärgårdskommunerna. Dessa omständigheter talar onekligen för, att hamnen bör förläggas så nära Mariehamn och fasta Ålands huvudbygder som möjligt och så, att invikningen till hamnen inte vållar nämnvärd tidsförlust eller extra navigationsrisker. En hamn och särskilt en hamn med förstklassiga dagliga förbindelser utgör därtill en mäktig utvecklingsfaktor som, tillsammans med den produktionsfaktor, som Ålands enda tätort utgör, skapar gynnsamma betingelser för en modern industriproduktion av den art som redan begynt uppspira i Mariehamn och på närliggande landsbygd. En tullhamn på sydöstra sidan av Lemlands Jersö skulle komma att ligga drygt 7 kilometer från stadsgränsen och $1\frac{1}{2}$ kilometer från Jersö by, som, jämte Nåtö by, oberoende av denna hamnfrågas lösning bör få en landsväg in till Mariehamn. Denna rikt förgrenade skärgård erbjuder, förenad med Mariehamns stad, på grund av sitt enastående gynnsamma läge tätt invid Ålands hav med vatten, som vissa vintrar inte alls fryser, annars fryser sent och går upp tidigt, så betydande ekonomiska utvecklingsmöjligheter och möjligheter till bosättning att dess fulla utnyttjande bör räknas till det åländska samhällets kärnproblem just nu. Här finns plats för oljehamn och frihamn, där industrier, som arbetar för export på Sverige, kan etablera sig. För turistnäringen lämpliga fritidsområden kan anläggas här i en vacker omgiv-

ning. Och eftersom isdagarnas antal endast utgör ca 30, kan fiskekuttrar-
na utnyttja denna uthamn längre än någon annan på Finlands kuster. Svaga
fraktfartyg, som överraskas av ishinder, kan likaså nå Jersö hamn och
lossa sin last för vidare transport på turbåtar österut.

Alla samhällsekonomiska synpunkter talar för, att den åländska tull-
hamnen förläggs till Lemlands Jersö, för så vitt att det finns tekniska
möjligheter att bygga en bra hamn här. Dessa argument har en sådan tyngd,
att de uppväger den större engångsutgift, som ett hamnbygge här skulle
medföra, jämfört med Långnäs eller vilket annat förslag till hamnplats
som helst.

3. Tullhamnens geografiska läge.

Den plats vid Lemlands Jersö, som kan tänkas vara lämplig för byggande
av fasta Ålands tullhamn, utgör den lilla havsbukten mellan Jersölandet
och Björkö innanför Kvarngrund. Hamnen skulle här ligga i innersta delen
av en ca $3\frac{1}{2}$ sjömil vid fjärd, som skyddas av vidsträckta gördelbågar av
holmar, skär och grynnor i söder och väster mot den egentliga havsvågen.
Avvikelsen från huvudfarleden in till hamnen i Jersö blir 4 à 5 sjömil,
tur och retur. Farleden in till hamnen är bred och ren och hamnbassängen
ger rum även för stora fartyg att navigera. Bilfärjorna och de stora pas-
sagerarfartygen kan sålunda utan nämnvärd tidsutdräkt och navigationsrisk
besöka denna hamn. Men samtidigt ligger hamnen tjänligt till för de mind-
re fartygsenheter, som trafikera hamnar i Sverige och utlandet över huvud.
Dessa fartyg begagnar sig vanligen av den ca 5 sjömil kortare Degerbyle-
den vid färden genom den östäländska skärgården. Om Degerby tullkammare
flyttas till Långnäs, blir alla dessa fartyg tvungna att göra omvägen
upp till Långnäs eller göra en invikning till Mariehamns Västerhamn för
klarering. Denna viktiga synpunkt talar för, att tullhamnen inte bör för-
läggas längre österut än till Herrö, emedan farleden förgrenar sig på
Ledfjärden. Man måste därtill ännu räkna med den eventualiteten, att en
ny farled någon gång trallas upp öster om Föglö Jersö, där moderna snabba
flatbottnade bilfärjor och fartyg kan komma fram, en farled, som skulle
bli ännu kortare än Degerbyleden. Dessutom går en farled förbi Lemlands
Jersö genom Lemströms kanal in i Lumparen. Placeras tullstationen på Lem-
lands Jersö, kan den förenas med tullkammaren i Mariehamn och stå alla
fartyg och båtar, även nöjesbåtar, till tjänst med visitering och klare-
ring, oberoende av vilken farled de önskar begagna sig av vid färden ge-
nom Ålands östra skärgård. Och fråga är, om det inte vore rationellt,
att hamnen även administrerades av hamnförvaltningen i Mariehamn.

Mariehamn den 6 februari 1964.

M. Dreijer.

Mariehamns Stadsfullmäktige

Preliminär bedömning av
möjligheten att anlägga hamn
vid Lemlands Järsö

54.668

14.2.1964



ORRJE & CO
RÅDGIVANDE INGENJÖRER OCH ARKITEKTER

54.668
SHj/IB1 14.2.64

På uppdrag av stadsfullmäktige i Mariehamn har undertecknade gjort en preliminär bedömning av möjligheterna att anlägga en hamn S O om Järsö i Lemlands kommun på Åland och får häröver avge följande utlåtande:

Uppdragets
omfattning

Vissa uppgifter som måste ligga till grund för en noggrann bedömning av områdets lämplighet för hamnändamål finnes ej att tillgå. Uppdraget har därför begränsats till att omfatta en översiktlig bedömning av förhållandena på platsen vad avser fartygsmanövrering, vind, is- och djupförhållanden.

Förutsättningar

Färjor av den storlek som trafikerar Mariehamn skall året runt riskfritt kunna trafikera den nya hamnen. I första hand skall hänsyn tagas till färjor av minst Skandias storlek. Denna färja har en största längd av 101,6 m, en största bredd av 18,5 m och ett displacement av 4.000 t och är försedd med styrpropeller och två akterpropellrar. Det maximala djupgåendet är 4,6 m, varför erforderligt vattendjup torde vara 6 - 6,5 m, något beroende på vilken våghöjd och våglängd som kan uppträda inom det aktuella området.

Vid utformningen av hamnen bör hänsyn tagas till behovet av plats för en eventuell, framtida handelshamn och till möjligheten att under svåra vintrar plats kan erfordras för viss del av fiskeflottan.

Slutligen skall plats här beredas för en tullstation, som kan stå alla fartyg och båtar, även nöjesbåtar, till tjänst med visitering och klarering.

Läget av den föreslagna hamnen

Läget av det aktuella området framgår av sjökortsutdraget, bilaga 1. Platsen ligger ca 11 km från Mariehamns centrum och ca 2 sjömil från huvudfarleden söder om Rödhamn. Den begränsas i N V av Lemlands Järsö, i N O av Björkholm och i S V av Kvarngrund.

Vindförhållanden

I utredningsuppdraget ingår att bedöma huruvida färjorna på den föreslagna platsen är tillräckligt skyddade för vind. Av bilagda skisser framgår att fartygen ej får något vindskydd av betydelse. Så är emellertid också fallet i ett mycket stort antal hamnar. Som exempel på färjelägen utan vindskydd kan nämnas Varberg, Halmstad,

Hälsingborg och Malmö på Sveriges västkust, Trelleborg på sydkusten, Grankullavik på Öland och Visby på Gotland. Samma sak gäller ett betydande antal större färjelägen i Danmark.

Man måste sålunda i allmänhet acceptera vindbelastningen på färjan och får i stället utforma hamnbassäng, kajer och pollare på ett sådant sätt att möjligheter till säker manövrering finns vid alla vindriktningar.

Isförhållanden

Av sjökort och tillgänglig vindstatistik framgår att risken för packis i hamnbassängen måste bedömas som liten. Samma bedömning har gjorts av representanter för Ålands kustbevakning, som året runt befar området. Risken för ishinder bedöms sålunda som liten så länge huvudfarleden är öppen och fartyg regelbundet trafikerar hamnen.

Djupförhållanden

De på sjökortet angivna djupen i den föreslagna hamnbassängen hänför sig till äldre mätningar och kan på alla platser ej betraktas som helt tillförlitliga. Vid nyligen företagna översiktliga ekolodningar har det visat sig att ett djup av 7 - 8 m kan erhållas efter en ganska rät linje längs stranden norr om Kvarngrund. Samma förhållande råder vid stranden i bassängens nordvästra del mot Järsö. Väster om Kvarngrunds nordspets finnes däremot ett grundare parti som torde bryta de vågor som från sydsydväst vill komma in i hamnen. För att ytterligare öka skyddet mot dessa vågor kan en jämförelsevis billig utfyllnad av vågbrytare göras inom det grunda området.

Manövreringsförhållanden

Som framgår av bilagorna finnes i den aktuella viken utrymme för en hamnbassäng med de ungefärliga dimensionerna 700 x 800 m. Inseglingen till hamnen sker från S O. Som framgår av vindrosorna, bilaga 4, är frekvensen av sydostlig vind relativt liten. Efter utfyllnad av den ovan under "djupförhållanden" omnämnda vågbrytaren är hamnen skyddad i alla övriga riktningar. Den grova havssjön från sydost torde bryta vid det band av grund och skär som är beläget söder om huvudfarleden. Den sjö som från sydost kan komma in i bassängens yttre del bedöms vid en vindstyrka av ca 20 m/s ha en höjd från vågtopp till vågdal av maximalt ca 1,7 m och en våglängd av 30 - 35 m.

Innan en definitiv bedömning kan göras av vågornas inverkan på fartyg i hamnbassängen bör mätningar av vågor vid olika vindstyrkor göras. Om mätningarna ger ett därför gynnsamt resultat, föreslås färjelägena placerade enligt alternativ I, bilaga 2. Om sjöhävningen skulle visa sig grövre än vad som antagits, kan färjorna få ett mer skyddat läge om de placeras enligt alternativ II, bilaga 3,

Beträffande fartygens manövrering till och från kaj är enligt vår uppfattning förhållandena goda. Härtill bidrager bl a den omständigheten att en färja, om hård vind skulle försvåra en vändningsmanöver i hamnbassängen, kan backa praktiskt taget rätt ut i fritt vatten norr om farleden vid Rödhamn.

Sammanfattning

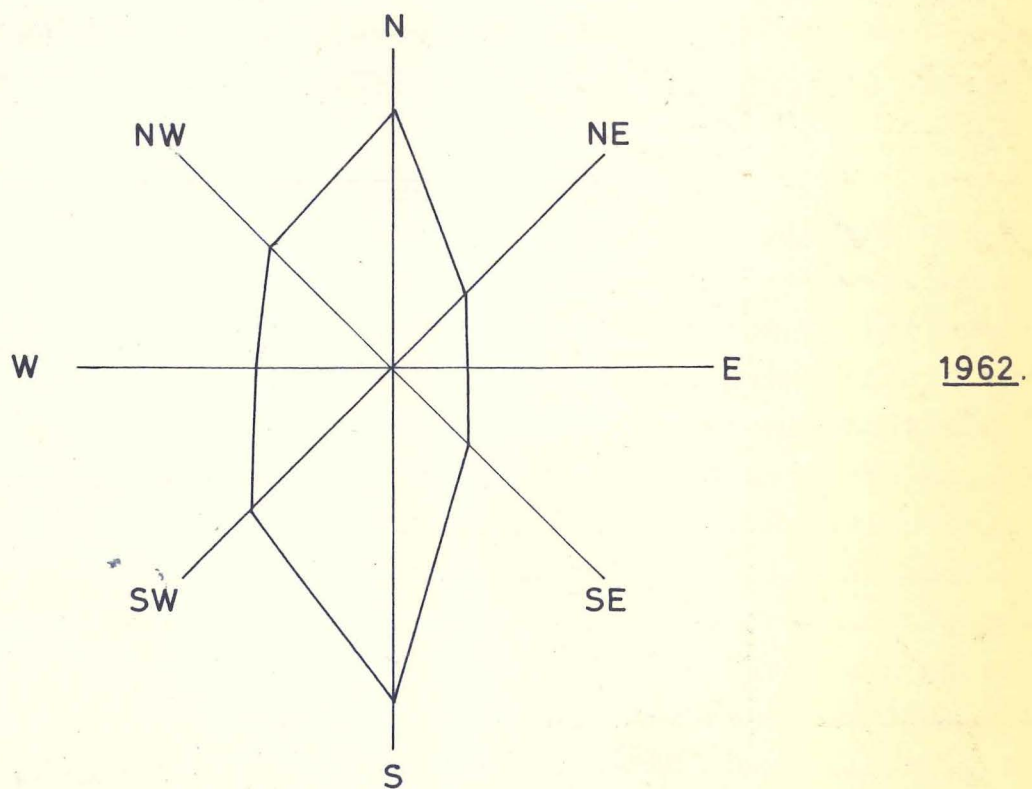
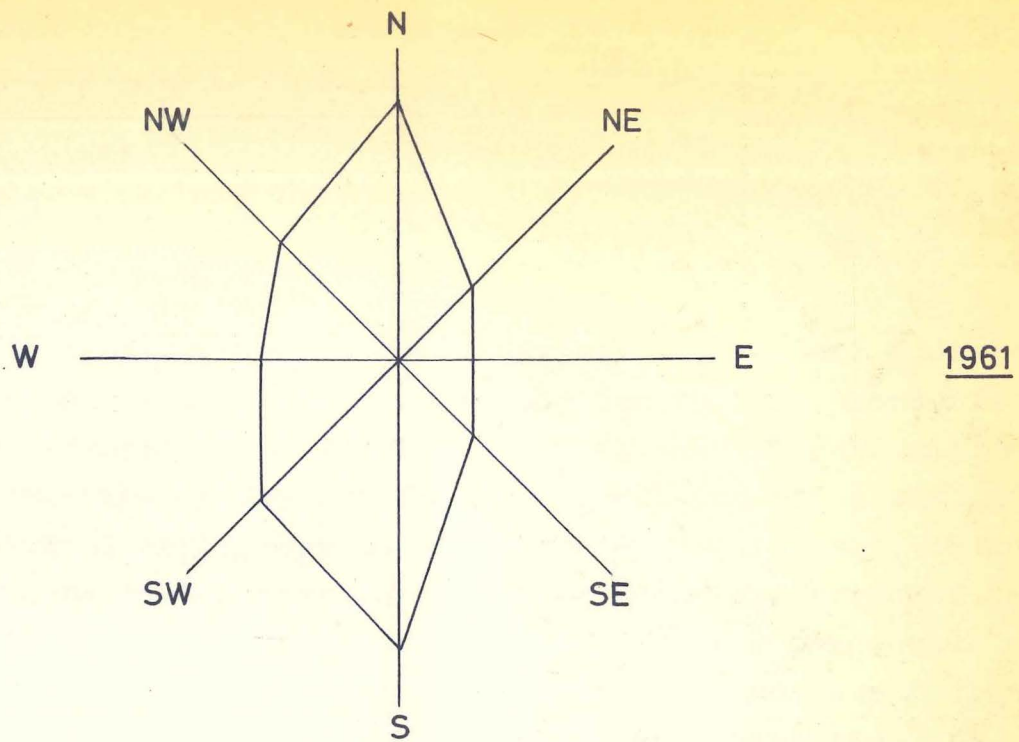
Med hänsyn till att det föreslagna hamnläget ur trafikekonomisk synpunkt och ur de flesta hamntekniska synpunkter bör vara att betrakta som mycket gott är en närmare undersökning av förhållandena på platsen befogad. Vid ett slutligt utlåtande om platsens lämplighet måste dock även hänsyn tagas till kostnader för eventuellt erforderliga vågbrytare m m. Detta kräver ytterligare fältarbeten. I första hand bör en bestämning göras av våghöjder och våglängder. För att kunna bedöma kostnaderna för den föreslagna vågbrytaren bör samtidigt ytterligare pejlingar av bottendjupet inom vågbrytarområdet utföras.

Stockholm den 14 februari 1964
INGENJÖRSFIRMAN ORRJE & CO AB

Bertil Rudhagen

Stig Hjerpe

Bil



FREKVENSEN AV OLIKA VINDRIKTNINGAR UNDER ÅRET
 VID MARIEHAMNS FLYGFÄLT.
 UPPGIFTERNA ÄR HÄMTADE FRÅN
 "MÅNADSÖVERSIKT AV VÄDERLEKEN I FINLAND"

Bil. III.

Till Riksplaneringsbyrån

Snellmansgatan 4-6

Helsingfors.

Hänvisande till överläggningar, som undertecknad Dreijer, sjökaptén Sigurd Danielsson och ekonom Viktor Arvidsson den 19 innevarande februari hade med Eder byråchef Väinö Paavilainen m.fl. har stadskommittén för undersökning av lämpligaste platsen för en ny tullhamn för Åland härmed äran anhålla om Riksplaneringsbyråns utlåtande över förslaget, att denna tullhamn måtte byggas på Lemlands Järsö, strax söder om Mariehamn, Då det ankommer på Ålands landsting, som sammanträder 2-20 inkommande mars, att fatta avgörande beslut i ärendet och Mariehamns stad senast i början av nämnda månad måste avgiva ett utlåtande till landskapsstyrelsen, an- håller stadskommittén att Riksplaneringsbyrån avger sitt svar i brådskan- de ordning. Den korta tiden gör att svaret knappast kan bli uttömmande, men med hänsyn till frågans vikt och art är det troligt att även ett principellt ställningstagande från Riksplaneringsbyråns sida kan få en avgörande betydelse för ärendets fortsatta behandling.

För att belysa problemet ber undertecknad stadskommitté få framhålla följande:

Åland, en hushållningsregion.

Finlands yta är indelad i olika stora och olikartade hushållnings- eller produktionsregioner, som omfattar en tätort, vanligen en industri- ort, och en kringliggande landsbygd. De tekniska framstegen har emeller- tid medfört en omvärdering av produktionsfaktorerna, vilket i sin tur åstadkommer en snabb omgestaltning av samhällsstrukturen. Bosättningen koncentreras allt mera till superstäder och större industristäder, under det att småstäder och den egentliga landsbygden mister en del av sin arbetande befolkning. Orsaken till denna flyttningsrörelse är som bekant tätorternas betydelse som en avgörande produktionsfaktor. Den organise- rade bebyggelsen i en tätort med skolor, välfärdsanstalter och nöjen ut- övar redan i och för sig en dragning på den arbetssökande ungdomen. Men det viktigaste är givetvis att en rörlig arbetskraft här står till indust- riens förfogande och att kommunikationerna är goda. Den fortgående ratio- naliseringen inom industrien leder samtidigt till uppkomsten av kapital- starka storföretag, vilka på grund av produktionsbetingelserna har en benägenhet att söka sig till superstäder och stora industristäder. Om inte myndigheterna vidtager lämpliga motåtgärder kommer därför landets befolkning i en snar framtid att på ett onaturligt och osunt sätt vara bosatt på ett fåtal orter.

Åland som föremål för samhällsplanering.

Modern riksplanering vill därför bevara en del av de gamla produktionsregionerna genom att systematiskt söka främja produktionsbetingelserna på vissa tätorter, vars befolkningstillskott bör komma från den kringliggande landsbygden. För Finlands del fästes uppmärksamheten särskilt på de tre regioner, där befolkningsminskningen är störst: Åland och södra och mellersta Österbotten. I industriellt avseende utgör dessa regioner landets mest underutvecklade.

Befolkningsrörelsen på Åland negativ.

På Åland minskade befolkningen under 1950-talet från 21.690 personer till 20.981 eller med 3,3 %. Och år 1970 beräknas Ålands befolkning utgöra 19.556 personer, vilket innebär en ytterligare minskning med 6,8 % under 1960-talet. Den åländska landsbygden uppvisade under 1950-talet en bokförd folkminskning av 22,3 % eller vida mer än någon annan del av Finlands produktionsprovinster. För 1960-talet beräknas minskningen på landsbygden komma att uppgå till 8,4 %. I någon mån har denna folkavtappning uppvägs av folkökningen i Ålands enda stad och tätort, Mariehamn, delvis genom inkorporering av vissa områden i Jomala landskommun. Men för hela 1960-talet förutses en folkminskning även i Mariehamn.

Befolkning och ekonomisk aktivitet koncentrerad till Mariehamn.

För bedömande av frågan om placeringen av Ålands nya tullhamn invid djupleden söder om fasta Åland är det av betydelse att studera befolkningsfördelningen inom de åländska kommunerna. År 1970 beräknas 85% av Ålands befolkning vara bosatt i Mariehamn och på fasta Åland. Se befolkningspolitiska forskningsanstaltens undersökning av "Befolkningen och arbetskraften i landskapet Åland", Helsingfors 1960, som föreligger i ett antal hektograferade exemplar. På 1990-talet kan man förmoda att över 90% av Ålands befolkning bor inom detta område. Av Ålands fasta produktionsinrättningar med mer än en anställd arbetar 120 på fasta Åland och 1 med 2 anställda i skärgårdskommunerna. Affärer och serviceföretag är till överväldigande del lokaliserade till Mariehamns stad och fasta Ålands kommuner. Mängden av till fasta Åland under år 1963 infört och utfört gods belöpte sig till 17.360 ton per turbåtar, 4.907 ton per långtra-dare och lastbil och 33.577 ton per fartyg i oregelbunden trafik. Persontrafiken omfattade samma år 216.000 resande per turbåtar, nöjesbåtar och flyg, därav 182.000 turister, huvudsakligast eller ca 80 % svenskar, som besökte Åland om sommaren.

Den åländska produktionsregionen är av ringa omfattning både till areal och folkmängd, men utgör på grund av sin geografiska avskildhet i rätt hög grad en ekonomisk enhet. I och kring tätorten Mariehamn grupperar

sig bosättningen, industriproduktionen, servicenäringarna osv. på samma sätt som vid andra liknande orter. Mariehamn utövar sålunda genom sina produktionsbetingelser en dragning på företagsamheten och därmed också på den ungdom, som söker sig bort från de små jordbrukslägenheterna på landsbygden för att finna en ny och bättre utkomst. Liksom varje tätort utgör sålunda staden Mariehamn i och för sig en viktig produktionsfaktor, men en icke oväsentlig detalj härutinnan är de goda kommunikationerna året runt. Det är klart att en omläggning av trafiklederna förbi staden måste verka hämmande på dess ekonomiska liv och därmed försvaga landskapet Ålands utvecklingsmöjligheter.

Den förstklassiga trafiken mellan Finland och Sverige med anlöpande av Mariehamn upprätthålles året runt av Siljerederiet och de samseglande rederierna Bore, F.Å.A. och Svea med kraftiga isbrytande bilfärjor och turbåtar. Då dessa rederier nu har meddelat, att de från och med nästa vinterseglationsperiod inte mera kommer att anlöpa Mariehamn annat än under sommarmånaderna men att de är villiga att angöra en plats någonstans invid huvudleden, t.ex. Långnäs i Lumparland, har tanken uppstått, att man borde söka finna en plats för en färjhamn närmare Mariehamn. En dylik kan enligt utlåtande av experter vid Ingenjörskontoret Orrje & Co i Stockholm anläggas på Lemlands Järsö ca 10 kilometer söderut från Mariehamns centrum.

Skärgården söder om Mariehamn med sina vikar och sund utgör Ålands viktigaste utvecklingsområde. Vattnet tillfryser blott en kort tid av året. På Nyhamn är medelisperioden blott 20 dagar och vid platsen för den föreslagna hamnen på Järsö kan den uppskattas till 40 dagar. Strax invid ligger Nyhamns järngruva, som visserligen för tillfället är nedlagd på grund av de låga malmpriserna, men som vid annan konjunktur åter kommer att tagas i bruk. Gruvans malmskeppningshamn var planerad att anläggas alldeles nära den nu föreslagna hamnplatsen. I denna skärgård med byarna Järsö och Nåtö finns det rum för industrier, fritidsområden, fiskehamnar och bosättning. Att bygga en landsväg över öarna ut till Järsö, erbjuder inga tekniska svårigheter och torde väl ändå, oberoende av huru tullhamnsfrågan löses, förr eller senare komma att ske i överensstämmelse med liknande vägbyggen överallt i den åländska skärgården.

Ålands anknytning till huvudtrafikleden Finland-Sverige.

I den mån någonting har sipprat ut om förhandlingarna mellan finska och svenska myndigheter rörande ordnande av bilfärjetrafiken mellan Finland och Sverige, torde den allmänna uppfattningen vara den, att statshannar för ifrågavarande trafik bör byggas, en i vardera landet samt en liknande hamn för angöring vid farleden på Åland. Den åländska produktionsregionen behöver för sin ekonomiska utveckling åtminstone en daglig för-

bindelse åt vartdera hållet och är sålunda helt beroende av en anknytning till den förstklassiga bilfärjetrafiken. Hittills har bilfärjorna dagligen anlöpt Mariehamns Västerhamn, som ur samhällsekonomisk synpunkt är den ojämförligt bästa. Men då dessa färjor på grund av tidsnöd och navigeringsrisker inte mera ser sig i stånd att anlöpa stadens hamn annat än under sommarmånaderna, talar alla samhällsekonomiska skäl för att angöringshamnen borde förläggas så nära den åländska tätorten som möjligt. En hamn är därtill en viktig utvecklingsfaktor särskilt i samband med en tätort, en omständighet, som måste väga tungt i synnerhet som ifrågavarande hamn är ämnad att byggas med statsmedel.

I den lokala diskussionen om den lämpligaste angöringsplatsen för de stora bilfärjorna har hittills enbart nautiska synpunkter framförts. Här, såsom säkert även i större förhållanden, förbiser man helt och hållet de samhällsekonomiska faktorerna, som i dylika fall bör vara avgörande. Man vet helt enkelt i de flesta fall inte vad samhällsplanering är. Följaktligen är man benägen att lösa problemet med en angöringsbrygga på en plats som ligger närmast farleden och blir billig att bygga. Man glömmer att avsikten med angöringen är att betjäna befolkningen och produktionen på Åland och att angöringsplatsen därför bör förläggas så nära som möjligt till den åländska huvudbygden, även om avvikelser från huvudfarleden blir ett par sjömil längre och engångskostnaderna för hamnanläggningen högre. En dylik hamn bygges ju för decennier och sekler.

Avståndet från Mariehamn till Långnäs utgör 30 kilometer. Om statsmotorfartyget Aranda, som vintertid upprätthåller varutrafiken mellan Mariehamn och Åbo med anlöpande av den mellanliggande skärgården, skulle lossa sin last i Långnäs, skulle transportkostnaderna oskäligen fördyras för huvuddelen av Ålands befolkning. Man räknar att Aranda den tiden av året i medeltal har 120 ton last, mest stycke gods. Transporten av denna varumängd erfordrar 50 à 60 lastbilar för en kostnad av 50 mark per tur. Också de varor, som transporteras på långtradare, skulle draga högre transportkostnader än om fartygen skulle gå ända fram till Mariehamn eller åtminstone till den planerade uthamnen i Lemlands Järsö. De extra kostnaderna för persontrafiken skulle givetvis även bli kännbara.

Vägen från Mariehamn till Järsöhamnen är blott 1/3 av vägen till Långnäs. Men det viktigaste är att Järsöskärgården geografiskt hänger ihop med tätorten Mariehamn och kan utnyttjas för industrier, som får arbetskraften från staden tills stadsbosättningen hinner utbreda sig hit ut. Om det överhuvudtaget skall skapas möjligheter för en industriutveckling på Åland, så får inte de förutsättningar, som redan nu finns härför, försämrans genom att den nya tullhamnen förläggs långt borta från den åländska

tätorten. De industriföretag, som nu arbetar i Mariehamn och i stadens närhet är även beroende av goda kommunikationer och en tätorts arbetskraft.

Hamnens ekonomi och förvaltning.

Om finska och svenska staten bygger hamnar för bilfärjetrafiken mellan Finland och Sverige, ankommer det på de åländska självstyrelsemyndigheterna, att vidtaga motsvarande åtgärder för en hamnanläggning på Åland. Medlen härtill skall enligt självstyrelselagen sökas av Ålands landsting i extraordinarie väg, en procedur, som tar en avsevärd tid. Byggande av vägar och lokala färjfasten finansieras i regel genom anslag i landskapets inkomst- och utgiftsstat. Då inom ett par år ett färjfaste för den lokala färjtrafiken i varje fall måste byggas i Långnäs eller någon annanstans på fasta Ålands östkust, kan måhända ett dylikt anläggas redan till nästa vinter och såsom ett provisorium nyttjas av de stora bilfärjorna, därest rederierna inte kan förmås att fortsätta med invikningen till Mariehamn i väntan på att den nya tullhamnen på Lemlands Järsö skall hinna färdigställas.

Administreringen av denna hamn kan avsevärt rationaliseras och förbilligas, om den handhaves av myndigheterna i Mariehamn. Sålunda kunde tullbehandlingen ske av Mariehamns tullkammare och Degerby tullkammare kunde i stället indragas. Den planerade uthamnen i Lemlands Järsö har ett sådant läge, att tullklarering av alla fartyg kan ske här oberoende av om de begagnar djupvattensfarleden förbi Långnäs i Lumparland, den 5 sjömil kortare Degerbyleden, som är den vanliga rutten för mindre fartyg, eller farleden genom Lemströms kanal in i Lumparn. Avtal om hamnförvaltningen kan sannolikt träffas med stadsmyndigheterna i Mariehamn, även om hamnen bygges såsom en statens eller landskapets hamn. Så sker ju med den under byggnad varande fiskehamnen i Korrvik söder om staden. Härigenom skulle administrationskostnaderna kunna nedbringas. Nyhamns lotsstation ligger alldeles i närheten av den föreslagna tullhamnen och Degerby lotsstation, som planerats bli överflyttad till Långnäs, kan uppgå i Nyhamn.

De samhällsekonomiska argumenten.

Såsom av det ovensagda framgår bör enligt kommitténs mening de samhällsekonomiska argumenten vara de avgörande vid lösningen av frågan om den lämpligaste platsen att bygga en ny tullhamn för anknytning av Åland till den säkra och förstklassiga färj- och turbåtstrafiken mellan Finland och Sverige. Under sådant förhållande bör riksplaneringsmyndigheternas åsikt inhämtas, innan frågan avgöres. Undertecknad stadskommitté anhåller därför vördsamt om att Riksplaneringsbyrån i skyndsam ordning ville giva ett utlåtande rörande placeringen av meromnämnda hamn och hoppas att byrån, trots den korta tidsfristen till början av nästa månad, skall se sig

i stånd att villfara önskemålet. Ärendets vikt i och för sig och dess principiella betydelse kräver detta.

Vi bilägger följande material, som vi ber Eder returnera i sinom tid:

1. Sjökort med hamnarna i Lemlands Järsö och Långnäs markerade.
2. Orrje & Co:s utlåtande.
3. Befolkningspolitiska forskningsanstaltens utredning.
4. Jussi Linnamos befolkningspolitiska utredning.
5. Kommunikationskarta över Åland.
6. Mauno Koivisto, Väkeviäkö lääkkeitä.

Mariehamn den 24 februari 1964.

På stadskommitténs för utredning av Ålands tullhamnsfråga vägnar:

Ordförande M. Preijer

Sekreterare Max Carlberg.

Stadskommittén för utredning av Ålands
tullhamnsfråga

M. Dreijer

Mariehamn

Hänvisning: Eder skrivelse 24.2.1964

Ärende: Utlåtande om placeringen
av Ålands tullhamn

På grund av den begäran om utlåtande, som framfördes i den åberopade skrivelsen, konstaterar riksplaneringsbyrån högaktningfullt, att i enlighet med förordningen den 29 juni 1956 om denna byrå (nr 425/56) riksplaneringsbyråns uppgift är att avge utlåtanden närmast endast till statsrådet och ministerierna. Då avgörandet av Ålands tullhamnsfråga likväl nära ansluter sig till landskapets hela framtida utveckling, har riksplaneringsbyrån ansett sig kunna i denna fråga anföra följande:

Med tanke på att den tid som stått till buds för utlåtandet har varit så kort, har byrån beklagligtvis icke kunnat i tillräckligt hög grad göra sig förtrogen med frågan i hela dess omfattning samt förvissa sig bl.a. därom, huruvida verkligen de nautiska, byggnadstekniska och andra faktorerna av sådan art är så mycket förmånligare i Långnäs än på Järsö, att de absolut kräver att tullhamnen placeras i Långnäs.

Enligt byråns åsikt borde före avgörandet av frågan om tullhamnens placering en detaljerad undersökning ha verkställts, varigenom noggrant hade utretts även hur placeringen av tullhamnen inverkar på hela Ålands framtida ekonomiska och sociala utveckling.

Byrån önskar fästa uppmärksamhet vid, att Åland på grund av bortflyttning proportionellt har förlorat befolkning i större utsträckning än landets övriga ekonomiska regioner och att folkströmmen från landskapet nästan uteslutande går till utlandet. Därtill har helt säkert även den omständigheten medverkat, att landskapet icke har haft något tillräckligt stort och utvecklat centrum, där arbetstillfällen och möjligheter till fritidssysselsättning i tillräckligt hög grad skulle ha kunnat yppa sig för ungdomen.

I hur hög grad befolkningen söker sig till Mariehamn, framgår av landskapets interna flyttningsrörelse. Medan under 1950-talet Ålands hela befolkning minskades från 21.690 personer till 20.981 personer, växte samtidigt stadens befolkning från 3.273 personer till 6.685 personer. Öaktat denna tillväxt, är Mariehamn alltjämt ett så litet centrum, att det icke förmår utveckla sin serviceutrustning tillräckligt

kraftigt för att kunna tillgodose de växande behoven hos invånarna i landskapets övriga delar och bl.a. turisterna. Fördenskull borde enligt byråns åsikt en sådan utveckling av landskapets interna kommunikationer och genomfartskommunikationer eftersträvas, att dessa för sin del skulle komma att främja en förstärkning av landskapets naturliga centrum samt dettas förmåga att erbjuda Ålands befolkning arbetstillfällen.

Ovan åberopade synpunkter av allmän natur förefaller att för sin del förorda, att tullhamnen placeras i närheten av Mariehamn.

Byråchef Väinö Paavilainen

Väinö Paavilainen

Forskare Pauli Linkojoki

Pauli Linkojoki

Siljarederiet AB

Åbo

Vi bekräftar härmed undertecknad Dreijers samt sjökapten Sigurd Danielssons och ekonom Viktor Arvidssons besök i går hos Eder verkställande direktör, vicehäradshövding Nils Wetterstein och de angenäma samtal, som därvid ägde rum rörande den framtida bilfärjetrafiken på Åland.

Såsom av dessa samtal framgick är Mariehamns stad bekymrad över de återverkningar på stadens ekonomiska liv, som Edert rederis beslut att upphöra med de regelbundna bilfärjeturerna året runt på stadens hamn kan komma att medföra. Genom denna åtgärd har emellertid frågan om en ny tullhamn på Åland aktualiserats snabbare än man kunnat emotse, ty det står klart för de flesta, att Åland för sin utveckling är beroende av en anknytning till den förstklassiga bilfärjetrafiken på huvudruten mellan Finland och Sverige. Genom att Ålands landskapsstyrelse, på vilken det ankommer att i dylika fall bevaka landskapets intressen och verkställa åtgärder, har inbegärt utlåtande i saken av Mariehamns stad, har stadsfullmäktige den 23 sistlidna januari tillsatt en kommitté för att verkställa en preliminär utredning av frågan och framkomma med motiverat förslag till tull- och färjhamnens placering. Då kommittén inte har fått längre tid på sig än till början av mars, så att det dåsittande landstinget skall hinna fatta avgörande beslut i saken, har kommittén varit tvungen att inskränka sina undersökningar till förberedande arbeten för att få fram material för en allsidig och saklig bedömning av problemet.

Kommittén har utgått från den teoretiska betydelsen i samhällsekonomiskt avseende av en dylik hamn, som utgör en viktig utvecklingsfaktor. Det är sålunda icke likgiltigt var denna hamn placeras inom en ekonomisk region, som vanligen består av en eller ett par redan existerande tätorter med kringliggande bröstland, ty hamnen bör - om möjligt - infogas såsom en organisk del av den förefintliga produktionsapparaten och bebyggelsen. Detta kan inte betyda annat än att hamnen bör placeras så nära Mariehamn och Ålands huvudbygd på fasta Åland som möjligt, ty redan nu bor över 80 % av befolkningen här och man kan räkna med att över 90 % av denna befolkning på 1990-talet kommer att vara bosatt i Mariehamn och på den fastäländska landsbygden. Då en tätort med sin ordnade bosättning även utgör en oumbärlig produktionsfaktor innebär en omläggning av viktiga kommunikationslinjer en väsentlig försämring i bygdens livsmöjligheter.

Därför har tanken uppkommit att söka finna ett ur samhällsekonomisk

synpunkt bättre läge för en åländsk tullhamn än Långnäs, som ligger på ett avstånd av 30 kilometer från Mariehamn. Sedan lotsfördelningschefen Yrjö Sjöroos i Mariehamn anvisat havsbukten innanför Kvarngrund på sydostsidan av Lemlands Järsö såsom en tänkbar hamnplats, har firmen Orrje & Co i Stockholm gjort en preliminär hamnteknisk undersökning av hamnmöjligheterna här och funnit dem goda. Även stora fartyg skulle enligt dessa specialisters mening kunna navigera här utan risk. Isperioden är kort. Och vägen till Mariehamn skulle bli blott ca 10 km. Därtill kommer att Järsö skärgård på grund av sitt läge invid Ålands hav och närhet till Mariehamn utgör ett av Ålands främsta utvecklingsområden med möjlighet till industriell verksamhet och ökad bosättning. Hammens geografiska läge med hänsyn till förgreningar av farlederna genom Ålands skärgård, är även gynnsamt för en tullstation, som kunde administreras av tullkammaren i Mariehamn. Starka argument talar sålunda för, att den nya tullhamn, där Åland i framtiden bör få anknytning till den förstklassiga året runt-trafiken mellan Finland och Sverige, borde förläggas på antydd plats vid Lemlands Järsös sydöstra kust innanför Kvarngrund. Någon projektering av hamnen och en beräkning av byggnadskostnaderna har ännu inte hunnit utföras men kommittén har för avsikt att föreslå att detta sker med det snaraste. Man har skäl att antaga att byggnadskostnaderna här blir avsevärt högre än t.ex. i Långnäs, men emotsedda högre engångs-utlägg bör i fråga om en dylik långtidsanläggning inte få åstadkomma att man underlåter att skaffa fram allt material och alla data som behövs för ett sakligt ställningstagande.

Av samtalet med Eder direktör Wetterstein framgick, att planerna på ett färjläge i Långnäs avancerat så långt, att anläggningen är färdigprojekterad och att anbud på byggande har inbegärts. Då en färjhamn för den lokala färjtrafiken österut under alla omständigheter inom ett par år behövs på fasta Ålands östra kust och Långnäs enligt kommitténs och mångas uppfattning är den lämpligaste platsen för en dylik hamn, kan man vänta sig att de flesta kommer att acceptera en angränsningsplats för en färja här. Men för den stora trafiken, som även skall betjäna den överväldigande delen av den åländska befolkningen, är hamnen avgjort mindre lämplig än en hamn på Järsö söder om Mariehamn. För de rederier, som upprätthåller färjtrafiken borde en angräning närmare Mariehamn och Ålands huvudbygder också driftsekonomiskt ställa sig mera tilltalande. Men man får därför svårt att tänka sig, att Edert rederi skulle ha något emot att angöra Lemlands Järsö, i händelse en god färjhamn här blir anlagd. Om och när ett dylikt hamnprojekt kan förverkligas kan ingen nu veta någonting. En väntetid på minst 5 år måste under alla omständigheter utmätas. Vi förstår emellertid att Edert rederi inte har möjlighet att vänta längre.

I den mån man fått veta någonting om de diskussioner, som förts mellan finska och svenska myndigheter rörande ordnande av färjhamnar och tillfartsvägar till dem för den svällande färjtrafiken över Ålands hav, har man fått den uppfattningen, att anläggningarna kommer att byggas och förvaltas av staten. I så fall får man räkna med, att motsvarande åtgärder på Åland skall ankomma på de åländska myndigheterna i den ordning som föreskrives i självstyrelselagen. Tyvärr tar denna procedur tid. Saken främjas dessutom ingalunda av, att inga beslut ännu föreligger om byggande av nämnda statshamnar i Finland och Sverige.

För närvarande finns det sålunda intet alternativ till hamnbygget i Långnäs, men för frågans vidare bearbetning vore vi Siljarederiet tack-
samt, om det ville klargöra sin ståndpunkt till följande långtidsplane-
ring.

1. Hamnen i Långnäs utbyggs av Eder provisoriskt för möjliggörande av angöring för bilfärjorna och turbåtarna, som går i regelbunden trafik mellan Finland och Sverige.

2. Landskapet bygger och underhåller tillfartsvägen till färjläget i Långnäs.

3. Landskapet beredes tillfälle att inköpa anläggningen för allmänt bruk, givetvis på för Eder antagbara villkor.

4. Siljarederiet förklarar sig villigt att träda i underhandlingar om anlöpande av en planerad färjhamn på Lemlands Järsö, ifall en sådan i framtiden byggs av landskapet eller staden.

Kommittén anser sig ha gott hopp om att få stöd för detta program inte blott från riksplaneringsmyndigheters sida utan även av åländska myndigheter, varför ett positivt ställningstagande jämväl från Eder sida sannolikt skulle få avgörande betydelse.

På stadskommitténs för utredning av Ålands tullhamnsfråga vägnar:

Ordförande Matts Dreijer

Sekreterare Max Carlberg

AB SILJAREDERIET
Tel.adress: Siljaine Åbo
Telefon 20 300 (växel)
Bank: NFB Åbo
Postgirokonto: TU 117 627.

Stadsfullmäktige i Mariehamn
Stadskommittén för utredning av
Ålands tullhamnsfråga
Mariehamn.

Åbo Slottsgatan 36 3.3.1964

Vi erkänna härmed tacksamt ingången av Eder ärade av den 22.2.1964, innehållet varav under mellantiden övervägts av styrelsen för Ab Siljarederiet.

Vi ha med tillfredsställelse konstaterat att Eder i fyra punkter sammanfattade förslag i princip kan accepteras av oss och uttala vi vår glädje över att den föreslagna lösningen på det aktuella trafikproblemet är ägnad att undanröja de åsiktsbrytningar som tyvärr förekommit. Återkommande till den av Eder framlagda frågeställningen meddelar Siljarederiet härmed, att detsamma är villigt att träda i underhandlingar om anlöpan av en planerad färjhamn på av stadskommittén angiven plats invid Lemlands Järsö under i skrivelsen av den 22.2.1964 givna förutsättningar dvs.

1) att landskapet Åland i samband med en framtida överflyttning av trafiken till den planerade storhamnen på för oss antagbara villkor inlöser den hamn som vi komma att bygga på Långnäs;

2) att landskapet Åland i samband med färdigställandet av färjläget i Långnäs bygger och intill dess trafiken kan överflyttas till Mariehamns planerade storhamn underhåller för tung trafik lämplig tillfartsväg till färjläget i Långnäs.

För den händelse att landskapet Åland är införstått med ovanstående torde det vara av ett allmänt intresse att landskapet nu innan byggnadsarbetena på Långnäs påbörjas överväger huruvida färjläget ur landskapets synpunkt sett lämpligast utbygges från det av oss disponerade strandområdet eller från den söder om detsamma befintliga strandremsan samt i sistnämnda fall omedelbart skrider till de åtgärder som betingas av att vi icke ha rätt att på detta område utbygga hamnanläggning.

Såsom en allmän förutsättning för framtida anlop av den planerade storhamnen gäller att den är navigatoriskt lämplig att angöras av våra färjor samt att tillfartsvägen till hamnen bygges för tung trafik och utan färjpass över de vattenderag som skilja hamnen från Mariehamn.

Vi hoppas att den nu etablerade kontakten skall leda till en överenskommelse, som kan biträdas av landskapet Åland och att samarbetet med Mariehamns stad skall ytterligare befästas.

Högaktningsfullt
AB SILJAREDERIET
Nils Wetterstein.

Till Ålands landskapsstyrelse

från Hamnkommittén.

Sedan Landskapsstyrelsen den 12 december 1963 förordnat undertecknade att i kommitté undersöka och avge utlåtande om Börkö (Björkholm) i Lemlands kommun, Justerskär i Lumparlands kommun och Börkö i Föglö kommun såsom tilltänkta hamnplatser för linjefartygstrafiken mellan riket och Sverige ur anlöpnings- m.fl. synpunkter, har vi med hänsyn till uppgiftens art antagit namnet "Hamnkommittén". Kommittén, som inlett sitt arbete den 2 januari 1964 har besökt förenämnda platser samt beträffande dessa hört befälhavarna på bilfärjorna m/s Skandia och m/s Nordia sjökaptenerna Reijo Lavón och Harry Gustaws.

Angående de förenämnda hamnplatserna med avseende fäst vid främst navigerings- och manövreringssynpunkter har kommittén konstaterat följande:

Börkö (Björkholm), Lemland.

Den enda möjliga placeringen av en tilltänkt hamn i Järsö skärgård i Lemlands kommun utgör den s.k. Märrviken belägen NO på Börkö holme. Övriga delar av denna skärgård ligger helt oskyddade för vind och sjögång från SO - SV.

Inloppet till denna hamn skulle gå mellan Börkö östra udde och därutanför belägna trenne kobbar, Hönskobbarna. Avståndet mellan stränderna i inloppet blir endast ca 250 m men farleden går dock där alldeles rakt. Västerfjärden öster om Börkö medger under gynnsamma förhållanden tillräckligt utrymme för fartygen att vända. Dessutom bör farleden utmärkas och fyrbelysas på ändamålsenligt sätt.

Oaktat denna hamnplats skulle vara någorlunda skyddad för vind, dyning och strömmar kommer dock sugningen av havsdyningen att bliva en olägenhet för hamnen. Svårigheter uppstår säkerligen även att vintertid upprätthålla trafik på grund av packisen söder om Börkö. En ytterligare nackdel utgör den omständigheten att hamnen så gott som saknar möjligheter att utvecklas. Den strandsträcka som lämpar sig för kajbygge är synnerligen begränsad. Manövrering till och från kaj med bilfärja är möjligt men med ett konventinellt fartyg problematiskt.

Justerskär, Lumparland.

Placeringen av kajanläggningarna kunde ske med utnyttjande av kobben Rödakon SO om Justerskär. Utrymme och djup i utanför liggande vat-

ten är tillräckligt för fartygens manövrering till och från kajen.

Genom det grunda vattnet mellan Ådskär och Tviören skyddas hamnen från egentlig sjögång, men stark sydlig vind kan dock försvåra manövreringen. I övrigt torde strömmar och packis icke ha någon inverkan på trafiken i denna hamn.

Björkö, Föglö.

För att eventuellt hamn på denna holme skall bliva mest ändamålsenlig skulle kajen byggas snett in mot strandlinjen från vardera riktningen så att fartygen vid ankomst och avgång icke skulle vara nödgade att svänga. Denna hamn skulle i navigeringshänseende vara synnerligen lämplig och medföra minsta tidsutdräkt för angöring, då den är belägen invid farleden. Hamnen skulle ligga väl skyddad för vind och sjögång från sidan, vilket även underlättar anlöpningen.

Långnäs, Lumparland.

Oaktat Långnäs, Lumparland, icke ingått i kommitténs uppdrag, har denna ansett det påkallat att i sitt utlåtande också beröra denna plats såsom ett alternativ för en planerad hamn.

Den lämpligaste hamnplatsen i Långnäs utgör otvivelaktigt udden mot O inom det område, som tillhör Vikinglinjen. Utanför denna udde finnes tillräckligt utrymme för vändning av konventinellt fartyg. Placeras hamnen på det område Siljabolaget äger synes vinden från N kunna medföra vissa risker för att fartygen vid anlöpning av hamnen pressas upp mot udden och vid avgång få svårigheter att komma ut från kajen.

Sammanfattningsvis får hamnkommittén meddela, att den enhälligt såsom sitt slutliga utlåtande om de föreslagna hamnplatserna beslutat omfatta följande:

Björkö, Föglö, ställes ur anlöpnings- och tidsutdräktssynpunkt i främsta rummet. Dessutom är denna hamnplats en lämplig angöringspunkt för skärgårdstrafiken;

Långnäs, Lumparland, ställes i andra rummet under förutsättning att hamnen utbygges från Vikinglinjens område. Också denna hamn kan betjäna skärgårdstrafiken;

Justerskär, Lumparland, ställes i tredje rummet på grund av att angöring av denna hamn medför en något längre tidsutdräkt än de övriga alternativen;

Börkö, Lemland, anser kommittén vara mindre lämplig såsom hamnplats på grund av dess öppna läge, risken för packishinder och det trånga utrymmet för manövrering.

Såsom komplettering till detta kommitténs slutomdöme få vi meddela att befälhavarna på bilfärjorna "Skandia" och "Nordia" ställer sig po-

sitiva till Björkö, Föglö och Långnäs, Lumparland, och eventuellt till Justerskär, Lumparland, men de voro däremot helt negativa till Börkö, Lemland.

Mariehamn, den 8 januari 1964.

Bo Wilenius
ordförande.

Olof Öström

Y.T. Sjöroos

Gerhard Sjögren.

Sune Carlsson
sekreterare.

Finland och Sverige, anledning att klaga på navigeringsrisk och tidsförlust. Eftersom huvuddelen av den åländska befolkningen redan nu bor i Mariehamn och de faståländska kommunerna och alla prognoser tyder på, att över 90% av denna befolkning efter 25 år kommer att vara bosatt här, måste den samhällsekonomiska undersökningen entydigt giva preferens åt ett tullhamnsbygge på Lemlands Järsö.

Den snabbutredning som stadsfullmäktige hunnit verkställa av detta stora frågekomplex är icke uttömmande, utan måste kompletteras med samhällsekonomiska undersökningar från riksplaneringsbyråns sida och ekonomiska kalkyler både på byggen och drift. Vissa grundläggande synpunkter av värde för vidareutredningen framkommer emellertid i förenämnda framställningar till riksplaneringsbyrån, Siljarederiet och ingenjörbyrån Orrje & Co samt i de ingångna svaren, som i bilagor härmed översändes. I huvudfrågan borde även statskommittén för landets utvecklingsregioner (Miettunen-kommittén) beredas tillfälle att avgiva ett utlåtande.

Då den av staden verkställda utredningen givit vid handen att en god hamn väl kan anläggas på Lemlands Järsö som ett alternativ till stadens Västerhamn, för den händelse denna hamn vid de fortsatta undersökningarna befinnes mindre lämplig, och då även allt övrigt i ärendet sammanbragt material talar för att en anslutningshamn för bilfärjor och turbåtar på huvudruten mellan Finland och Sverige byggd på Lemlands Järsö, såväl ur trafikekonomisk, samhällsplaneringsmässiga, befolkningspolitiska, och nationalekonomiska skäl, måste ställas framom de av landskapsstyrelsens hamnkommitté berörda förslagen, får stadsfullmäktige vördsamt föreslå

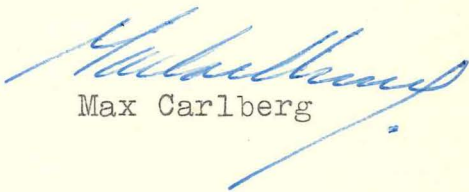
att landskapsstyrelsen skulle allsidigt undersöka betingelserna för en färjhamn på Järsö i Lemland.

På stadsfullmäktiges vägnar:

Ordförande


Nils Dahlman

Stadssekreterare


Max Carlberg

- Bil. I. PM rörande tullhamn
 II. Ingenjörbyrå Orrje & Co:s preliminära undersökning
 III. Kommitténs skrivelse till riksplaneringsbyrån
 IV. Riksplaneringsbyråns svar
 V. Kommitténs skrivelse till Siljarederiet

- VI. Siljarederiets svar
- VII. Utlåtande av landskapsstyrelsens hamnkommité
- VIII. Sjökort över Lemlands Järsö
- IX. Specialkort över hamnområdet på Lemlands Järsö
- X. Kommunikationskarta över Åland.