№ 11/1956.

FINANSUTSKOTTETS betänkande № 11/1956 med anledning av Ålands landskapsstyrelses framställning till Ålands landsting angående utverkande av ett extraordinarie anslag för byggande av en bro över Marsund på vägen mellan Hammarland och Eckerö (21/1956).

Utskottet omfattar landskapsstyrelsens förslag på grund av den däri framförda motiveringen, varför utskottet vördsamt föreslår,

att Landstinget måtte ingå till Ålandsdelegationen med en framställning av följande lydelse:

Till Ålandsdelegationen

från Ålands landsting.

Trafiken över Marsundet mellan Hammarland och Eckerö upprätthålles för närvarande av en bilbärande motorfärja jämte en reservfärja. Sundet är vid nuvarande färjläget mellan Alvarsholm och Koholm 140 meter brett. Vardera färjan är överårig och ursprungligen byggd för en betydligt lättare trafik än den, som nu förekommer. Även landfästena äro i behov av genomgående reparationer om färjtrafiken skall fortsättas ännu en längre tid. Kostnaderna för en ny färja jämte nödiga landfästen beräknas stiga till c:a 9 Mmk.

Årskostnaderna för den nuvarande färjhållningen ha under den senaste tiden stigit till drygt 2 Mmk vartill vid ekonomisk jämförelse bör läggas ränta och amortering för färja, sammanlagt c:a 600.000 mk. Ytterligare erfordras för en effektiv färjhållning en särskild bostad för färjkarlarna, och beräknas årskostnaderna härför stiga till c:a 500.000 mk. För närvarande har landskapet icke någon bostad för färjkarlarna, men om färjtrafiken skall upprätthållas ännu en längre tid, måste ett sådant hus anskaffas. Denna kostnad bör givetvis läggas till ovannämnda investeringskostnader för färjtrafiken.

Genom den färjtrafik, som under ett tjugutal år upprätthållits till Eckerö, har trafikbehovet år för år ökat. Den livliga turismen, som särskilt synes gynna Eckerö, har till stor del bidragit härtill. Troligen skulle en förbättrad trafik till kommunen också medföra än mer ökad turism och därigenom tillföra vårt land utländsk valuta. Den planerade tullstationen vid Eckerö tullbrygga kommer med säkerhet att medföra ökad trafik. Man bör också beakta, att landskapets invånare på senare år intresserat sig för motortrafiken på ett sätt, som gör trafikbehovet avsevärt större i landskapet i proportion till invånarantalet än vad som är fallet i liknande trakter på fastlandet. Mot denna bakgrund är det icke förvånande, att färjorna under år 1954 gjorde 11.388 turer och fraktade 42.653 personer och 11.076 bilar.

Fortsättande av färjtrafiken skulle inom närmaste framtid fordra kapitalinvestering för själva trafiken med 9 Mmk och för ett bostadshus för färjkarlarna med c:a 6 Mmk, alltså en totalkostnad om 15 Mmk. Årskostnaderna för denna färjtrafik skulle stiga till c:a 3,25 Mmk eller kapitaliserat efter 6 % motsvarande c:a 54 Mmk. För byggandet av en betongbro över Marsundet på samma ställe som det nuvarande färjläget har vägavdelningen vid Ålands landskapsstyrelse uppgjort ett förslag, som beräknas kunna förverkligas för en kostnad om 36 Mmk. Till den av vägavdelningen beräknade kostnaden torde dock, efter det arbetskostnaderna genom de nyligen gjorda kollektivavtalen stigit, kunna läggas en kostnadsökning om 10 %. Därtill kommer att arbetsgivarnas kostnadsökning blir något större genom tillkommande socialutgifter i proportion till de ökade arbetskostnaderna. Man kan därför beräkna totalkostnaden för brobygget i detta nu till 40,5 Mmk.

Vid jämförelse av ovannämnda kalkyler för dels färja och dels bro, finner man, att broprojektet på lång sikt utan tvekan ställer sig ekonomiskt fördelaktigare. Färjprojektets enda fördel är att den omdelbart förestående investeringen är väsentligt mindre, men i stället tillkomma dryga årskostnader och i framtiden med jämna mellanrum återkommande investeringsbehov. Jämväl färjkostnaderna måste givetvis beräknas stiga genom de nya kollektivavtalen.

Den planerade bron har en sammanlagd längd om 102,5 m och en bredd om 6 m. Den skulle byggas på fyra spann om resp. 24,0, 33,0, 30,0 och 10,5 m. De i vartdera fallet erforderliga tillfartsvägarna jämte brobankar bör uppenbarligen byggas med ordinarie vägbyggnadsanslag. Dessa kostnader beräknar landskapsstyrelsen till 11,5 Mmk vartill uppenbarligen numera bör läggas en kostnadsökning på grund av de nya kollektivavtalen.

På grund av det ovan anförda får Landstinget vördsamt anhålla om

att Ålandsdelegationen ville bevilja landskapet Åland ett extraordinarie anslag om 40.500.000 mark för byggande av en landsvägsbro över Marsundet enligt ovanstående utredning.

Mariehamn, den .....

På Ålands landstings vägnar:

Th. Eriksson

Evald Häggblom

Lennart Mattsson

Mariehamn, den 22 mars 1956.

På finansutskottets vägnar:

Lennart Mattsson

Rolf Sundman.

Närvarande i utskottet: ordföranden Mattsson, viceordföranden Andersson samt ledamöterna Clemes, Evald Häggblom och Gunnar Häggblom.