

Nr 12/1958.

FINANSUTSKOTTETS betänkande Nr 12/1958 med anledning av Ålands landskapsstyrelses framställning till Ålands landsting angående utverkande av extraordinarie anslag för färjförbindelse mellan Prästö och Vårdö (11/1958).

Med anledning av ovannämnda framställning, varöver Landstinget inbegärt utskottets utlåtande, får utskottet härmed vördsamt framhålla följande:

Sedan utskottet i samband med Landstingets besök i Vårdö varit i tillfälle att bilda sig en uppfattning om förhållandena på Platsen har utskottet hört lantrådet Hugo Johansson och vägingenjören Bo Wilenius.

Landskapsstyrelsen har i sin framställning utrett tvenne tänkbara alternativ för trafikens ordnande, alternativ I innefattande en frigående färja för trafik dels mellan Prästö och Vårdö och dels mellan Prästö och Töftö, och alternativ II innefattande kabelfärja Prästö-Töftö, väg över Töftö och kabelfärja Töftö-Vårdö, varvid färjfastet på Vårdösidan måste flyttas ut till Girsholmen och denna förbindas med Kurnäs med en brobank. Kostnaderna för alternativ I skulle approximativt stiga till totalt 42.000.000 mk och för alternativ II till 76.000.000 mk medan de löpande utgifterna för de olika alternativen beräknats till 6.600.000 resp. 10.000.000 mk. Ur kostnadssynpunkt ställer sig sålunda alternativ I enligt landskapsstyrelsens beräkningar väsentligt billigare såväl med hänsyn till investeringsutgiften som till de årliga kostnaderna. Om ock mindre poster i beräkningarna icke tåla en kritisk granskning, kan man likväl utgå ifrån, att dessa beräkningar i stort sett ge en riktig bild av förhållandet mellan de olika alternativen ur ekonomisk synvinkel.

Vartdera alternativet tillfredsställer uppenbarligen det aktuella trafikbehovet på Vårdö och även det ökade trafikbehov, som i allmänhet synes vara en följd av förbättrade trafikmöjligheter och det växande motorfordonsbeståndet. Samma bosättningsområden komma att tillgodoses genom vartdera alternativet. En viss skillnad kan dock komma ifråga vid trafik vintertid genom olika isförhållanden på de tilltänkta färjställen. Det ställer sig vanskligt att i det avseendet ställa det ena alternativet framom det andra då å ena sidan sannolikt svårare isförhållanden vid alternativ I möjligen motvägas av de i alternativ II ingående färjornas sämre förmåga att gå i is. Sannolikt är dock, att alternativ II vid menförestid skulle utgöra en mera tillförlitlig förbindelse, i synnerhet som de kortare färjlederna möjliggöra öppen hållande av isrän-

nan med särskilda tekniska hjälpmedel.

Utskottet finner sålunda, att medan för alternativ I tala de rent ekonomiska synpunkterna, torde alternativ II ur trafiksynpunkt ha vissa fördelar. Med hänsyn till att landets finanser för närvarande äro hårt ansträngda och någon väsentlig förbättring knappast kan väntas med nuvarande konjunkturer, finner utskottet de ekonomiska synpunkterna för närvarande vara av så stor betydelse, att de icke uppvägas av de trafiksynpunkter, som tala för alternativ II. Härutöver talar till förmån för alternativ I den omständigheten, att lösningen mycket väl kan tänkas som en första etapp på ett framtida alternativ II ifall det skulle visa sig, att trafikbehovet framdeles icke kommer att tillfredsställas med den nu föreslagna åtgärden. En övergång framdeles från alternativ II till alternativ I innebär däremot väsentligt större ekonomiska uppgiffringar, varförutom de tvenne kabelfärjorna icke kunna placeras så lätt medan den frigående färjan i alternativ I kan användas för trafiken över Prästö sund. Med tanke på en sådan framtida möjlighet borde färjtrafiken planeras så, att samma färjfasten och tillfartsvägar kunna användas också efter en övergång från alternativ I till alternativ II.

Då utskottet stannar för den lösning av frågan, som landskapsstyrelsen föreslagit, kan utskottet i princip omfatta landskapsstyrelsens förslag till framställning till Ålandsdelegationen. På grund av smärre ändringar av redaktionell natur införes dock ett fullständigt förslag till framställning i betänkandet. Fördelningen av kostnaderna för projektets förverkligande, sålunda, att färjan jämte landgångsklaffar och pontoner skulle finansieras med extraordinarie anslag medan landfästena och nödiga tillfartsvägar skulle byggas med vägbyggnadsanslag ur landskapets ordinarie budget, anser sig utskottet jämväl kunna omfatta.

På grund av det ovan anförda får utskottet vördsamt föreslå,

att Landstinget måtte ingå till Ålandsdelegationen med en sålydande framställning:

"Till Ålandsdelegationen

från Ålands landsting.

Ålands landsting har i en den 23 november 1939 daterad framställning hemställt om utverkande av statsmedel för ordnandet av en förbindelseled mellan fasta Åland och Vårdö. Förslaget omfattade bro över Bomarsund, väg över Prästö, färja över Prästö sund, väg över Töftö samt färja till Girsholmarna och väg över dem till Kurnäs. Delegationen hade vid granskning av förslaget funnit att behovet av den projekterade förbindelseleden ur lokal trafiksynpunkt visserligen måste anses

ådagalagt och att projektet under normala tids- och samfärdsförhållanden bör med skäl kunna hänföras till sådana företag, vilkas förverkligande i motsvarande omfattning tillgodoses i övriga delar av riket." På grund av tidsförhållandena blev emellertid framställningen avböjd.

Efter det att denna trafikfråga under åren 1946-1956 i olika omgångar behandlats av såväl Landstinget som Ålandsdelegationen fastställde Republikens President den 28 december 1956 Ålandsdelegationens beslut angående beviljande av medel för byggande av bro över Bomarsund. Tidigare hade landstinget av ordinarie medel anvisat anslag för byggandet av nödiga vägar på Prästö och Vårdö. Såväl arbetet på bron över Bomarsund som som nyssnämnda landsvägsarbeten torde bli slutförda detta år.

Härigenom har frågan om fortsättning av arbetet på förbättrandet av trafikförhållandena på Vårdö aktualiserats och har bl.a. kommunalfullmäktige i Vårdö i skrivelse anhållit om landstingets medverkan för anskaffande av en bilbärande färja mellan Prästö och Vårdö. Landstinget finner, att Vårdö kommun för närvarande har de sämsta trafikförhållandena i landskapet vintertid, och anser de från Vårdö framställda önskemålen vara värda beaktande.

Genom de nu pågående arbetena har sjöpassets längd mellan fasta Åland och Vårdö förkortats till 4,0 km från nuvarande 6,5 km, resp. 8 km, om rutten på grund av ishinder måste förläggas söderom Prästö. Förhållandena äro nämligen sådana att packisband lätt stänga till norra inloppet till Bomarsund. Även södra inloppet blir dock ofta omöjligt för den lokala tjurbåten att forcera. Men även efter det att trafiken flyttats till Prästösund-Kurnäs kommer den att belastas med vissa olägenheter. Dels är den nuvarande trafikbåten med sin 40 hkr motor icke tillräckligt effektiv, för att trafiken vid menföre skulle kunna upprätthållas. Längden av de tidsperioder isen icke kan trafikeras med häst eller bil och ej heller båttrafik är möjlig kan uppgå till veckor och flera sådana perioder kunna infalla samma vinter. Dessutom kommer under tiden för öppet vatten allt till och från Vårdö kommande gods att utsättas för dubbel omlastning med alla de kostnader och tidsförluster detta innebär.

Befolkningen på Vårdö uppgår till c:a 700 personer, av vilka dock inbyggarna på Ängö, Bussö, Bergö m.fl. öar i allmänhet icke betjänar sig av förbindelsen Bomarsund fasta Vårdö. Härtill kommer emellertid att Kumlinge kommuns c:a 700 personer, vilka nu ha 17 sjömil till närmaste brygga, på fasta Åland, skulle få 6 sjömil kortare sjöpass till brygga, varifrån resan kunde fortsättas med bil till fasta Åland. Även för Brändö kommun med dess 900 invånare skulle sjöpasset förkortas lika mycket.

För att snabbast möjligt åstadkomma ett tillfredsställande resultat föreslår landstinget att en c:a 21 m lång frigående färja, utrustad med sammanlagt 250 hkr motorer skulle anskaffas. Densamma skulle trafikera sträckan Prästö-Töftö-Kurnäs i Vårdö. Enligt anbud av A. Ahlström O/Y, Varkaus, skulle en sådan färja, inkl. till landfästena hörande pontoner och landgångsklaffar för trenne färjlägen kosta c:a 34.000.000 mark. Kostnadsförslaget för landfästena, vilka skulle byggas med landskapets ordinarie medel, slutar på 8.000.000 mark. De totala driftskostnaderna för ifrågavarande färjtrafik ha beräknats till 3.470.000 mk/år.

Kostnaderna för ett alternativ över Töftö med tvenne landsvägsfärjor har beräknats till 76.000.000 mark och driftskostnaderna till 4.860.000 mk/år. En framtida övergång till detta dyrare alternativ skulle även vara möjlig utan andra förändringar av utförda byggnadsverk, än att färjfästet på Kurnäs, vilket nu kunde få provisorisk karaktär, skulle flyttas till Girsholmen.

Hänvisande till det ovan framförda får landstinget vördsamt anhålla att Ålandsdelegationen måtte bevilja ett extraordinarie anslag om 34.000.000 mark för anskaffande av en frigående färja mellan Prästö och Vårdö.

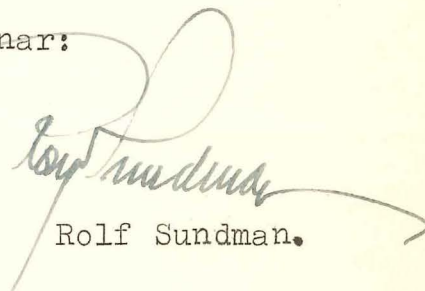
Mariehamn den

På landstingets vägnar:"

Mariehamn den 26 mars 1958.

På finansutskottets vägnar:


Elis Andersson.


Rolf Sundman.

Närvarande i utskottet: ordföranden Elis Andersson, viceordföranden Evald Häggblom samt ledamöterna Tore Hansen, Gunnar Häggblom och Martin Isaksson (delvis) ävensom suppleanten Nils Clemes (delvis).