

№ 15/1957.

FINANSUTSKOTTETS betänkande № 15/1957 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. (15/1957).

Landstinget har vid tidigare behandling av framställningen i samma ~~anmä~~ fastslagit, att bron skall byggas över sundet mellan Alvarsholm och Koholm d.v.s. nuvarande färjläge samt att tillfartsvägarna enligt den nya sträckningen och brobankarna bära anses höra till arbeten, som skola bekostas med ordinarie vägbyggnadsanslag. Den nu föreslagna framställningen innefattar ingenting annat från tidigare framställningar avvikande än att byggnadskostnaderna, nu grundade på slutliga ritningar, stiga till högre belopp än de i senaste framställning nämnda.

Kostnadsberäkningen har uppgjorts av Monberg & Thorsen benämnda firma i Stockholm med beaktande av prisläget i landskapet. Då firman har stor erfarenhet av brobyggnadsföretag av denna storleksordning, torde man kunna anse kalkylen vara hållbar enligt dagens prisläge.

I landskapsstyrelsens förslag till framställning beräknas kostnaden för behövliga tillfartsvägar och brobankar till 14.500.000 mark varför totalkostnaden för företaget skulle stiga till 72,5 miljoner mark. Utskottet anser dock, att denna totalkostnad icke kan ställas i jämförelse med kostnaderna för ny färja jämte landfästen, beräknade till 11.000.000 mark eller färjtrafikens kapitaliserande värde, 70.000.000 mark. Skall färjtrafiken bibehållas på platsen, skulle i varje fall tillfartsvägarna till färjläget på ömse sidor erfordra ombyggnad och förbättring, främst på Hammarlands-sidan, där de nuvarande tillfartsvägarna kunna betraktas som rent provisoriska. Utskottet anser det fullkomligt riktigt att landskapsstyrelsen icke gått in för ombyggnad av tillfartsvägen från Frebbenby tillsvidare, men då bron slutliga placering är klar och så snart frågan om extraordinarie anslag blivit slutligt avgjord bör tillfartsvägarna byggas om. Det är sålunda endast kostnaderna för den höjning av vägbankarna, som erfordras för vägens anslutning till bron, som kan hänföras till brobyggnadsföretaget vid en jämförelse med färjhållningskostnaden. Enligt uppgift från landskapsstyrelsens vägavdelning kan dessa vägbankskostnader beräknas till 2.250.000. Utskottet föreslår på grund härav en ändrad lydelse av framställningen till Ålandsdelegationen. Vissa redaktionella ändringar ha dessutom vidtagits i förslaget.

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.

Trafiken över Marsundet, som avskiljer Eckerö från fasta Åland, upprätthålles för närvarande med en bilbärande motorfärja och en reservfärja. Färjläget har valts på platsen mellan Alvarsholm och Koholm, där strömsättningen är stark och isförhållandena därför lämpliga. Sundet har här en bredd av cirka 140 meter. Vardera färjan är emellertid numera överårig och med hänsyn till den tunga trafiken för svagt byggda. Landfästena komma inom snar framtid att behöva en genomgripande reparation. Kostnaderna för en ny färja jämte nödiga landfästen beräknas stiga till 11.000.000 mark. Då jämväl tillfartsvägarna äro smala och krokiga, borde cirka 2,5 km ny väg byggas och vissa mindre förbättringar på de nuvarande vägarna göras, för att förbindelsen mellan Hammarland och Eckerö skall kunna anses motsvara nutida krav. För detta ändamål har redan medel anvisats i ordinarie väg.

Landstinget har dock tillsvidare icke velat företaga åtgärder för förbättring av trafikmöjligheterna över Marsund med sikte på en ny färja, då det sedan länge (redan i medlet av 1800-talet anvisades medel för ändamålet) varit fråga om byggande av en bro över Marsund. Ett sådant brobygge skulle givetvis på lång sikt medföra väsentliga förbättringar av trafikförbindelserna mellan Eckerö och fasta Åland framför allt genom att trafiken året om kunde löpa friktionsfritt och möjligheterna till trafikstockningar, särskilt med tanke på motortrafiekns nutida snabba ökning, starkt minskas. Också i dagens läge är ett dylikt brobyggnadsföretag ekonomiskt förmånligare än en färjförbindelse. Beräknas årskostnaden till 6 % på det för broföretaget erforderliga beloppet 58.000.000 mark, vartill kommer kostnader för vägbankarnas anslutning till bron, 2.250.000 mark eller inalles 60.250.000 mark, erhåller man en årskostnad om 3.600.000 mark. Ny färjanläggning om 11.000.000 mark jämte färjkarls-gostäder om 7.000.000 mark medför årskostnader om 4.200.000 mark, driftskostnaderna inräknade. En bro över Marsund skulle sålunda bliva en billigare lösning än färjtrafiken. motor/

Senaste tillgängliga siffror för trafiken visa, att färjorna under år 1954 gjorde 11.388 turer och därvid frambefordrade 42.563 personer och cirka 11.000 bilar. Utgående från dessa siffror kan man göra en approximativ beräkning av den tidsvinst brobygget skulle medföra samt värdera den härav uppkomna ekonomiska fördelen. Då det här är fråga om synnerligen relativa begrepp, ställer det sig svårt att angiva penningvärdet ens på ett ungefär, men ett värde mellan 600.000 och 1.200.000 mark torde vara det riktiga. Den större säkerheten vid brotrafik är också en omständighet, som talar till brobyggets förmån, men av naturliga skäl



ställer det sig ogörligt att värdera denna förmån i penningar.

På uppdrag av Ålands landskapsstyrelse har firman Monberg & Thorsen, Stockholm, Sverige, uppgjort ett förslag till bro över Marsund på samma plats, där färjtrafiken nu upprätthålles. Denna placering för en eventuell bro har förordnats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Enligt förslaget skulle kostnaderna för själva brobygget stiga till 58.000.000 mark. Då Monberg & Thorsen är en firma med stor erfarenhet av brobyggnadsföretag och kalkylen grundar sig på rådande prisläge på Åland, torde beloppet förslå för bygget med nuvarande kostnadsnivå.

Då en bro över Marsund skulle innebära en ekonomisk bättre lösning än en modernisering av färjtrafiken och dessutom på lång sikt sannolikt ställer sig ändå förmånligare samt med avseende å trafiksäkerhet och tidsbesparing avgjort vore att föredraga, har landstinget beslutat anhålla om extraordinarie anslag för nämnda brobygge. Ombyggnaden av tillfartsvägarna jämte vägbankar skulle finansieras med landskapets ordinarië medel.

På grund av det ovan anförda får landstinget vördsamt anhålla om


att Ålandsdelegationen måtte bevilja ett extraordinarie anslag om 58.000.000 mark för byggandet av en bro över Marsund mellan Alvarsholm och Koholm.

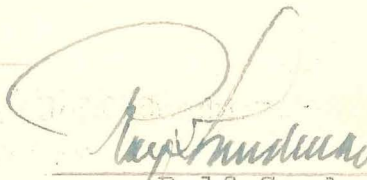
Mariehamn, den

På landstingets vägnar:  
1957.

Mariehamn, den 24 mars 1957.

På finansutskottets vägnar:

  
Lennart Mattsson.

  
Rolf Sundman.

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