

№ 19/1962.

FINANSUTSKOTTETS betänkande № 19/1962 med anledning av Ålands landskapsstyrelsens framställning till Ålands landsting med förslag om utverkande av extraordinarie anslag för anskaffande av en bilbärande färja för Ålands sydöstra skärgård (46/1962).

Med anledning av ovannämnda framställning, varöver Landstinget inbegärt utskottets utlåtande, får utskottet, som i ärendet hört väg-ingenjören Bo Wilenius, vördsamt anföra, att utskottet helt omfattar landskapsstyrelsens förslag och föreslår,

att Landstinget måtte ingå till Ålandsdelegationen med en sålydande framställning:

"Till Ålandsdelegationen,

från Ålands landsting.

Vid vårsessionen år 1953 beslöt landstinget att ingå till Ålandsdelegationen med en anhållan om extraordinarie anslag för anskaffande av en kombinerad fiskeforsknings- och menföresbåt, vilken skulle ha en längd om 18 meter och en maskinstyrka om 100 hk. Sedan handels- och industriministeriet förordat landstingets anhållan, beviljade Ålandsdelegationen i september samma år det begärda anslaget, 19.600.000 mk. I april år 1956 meddelade emellertid Republikens president, att Ålandsdelegationens ovannämnda beslut hade lämnats utan stadfästelse. Enligt vad landstinget inhämtat hade fackmyndigheterna i riket ansett, att den föreslagna båten var för liten och rekommenderat ett fartyg om 28 - 30 meters längd och med en maskinstyrka om 300-400 hk.

I framställning av den 3 december 1956 anhöll landstinget hos Ålandsdelegationen om ett extraordinarie anslag om 35.270.000 mk för anskaffande av ett något större fartyg, som dels var avsett för menförestrafik på rutten Kökar-Sottunga och dels skulle användas såsom fiskeforskningsfartyg. Denna framställning återtogs likväl av landstinget hösten 1960 sedan det framgått, att det föreslagna fartyget inom en nära framtid sannolikt skulle bliva oändamålsenligt.

Trafikförhållandena i Ålands östra skärgård, som redan vid den första framställningens överlämnande voro otillfredsställande, ha därefter ytterligare försämrats i flera avseenden. För att avhjälpa dessa missförhållanden har utredningar verkställts, dels av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en planerad färjtrafik mellan Vårdö och Gustafs, varigenom trafikfrågan för Kumlinge och Brändö samtidigt kunde lösas, dels av landskapsstyrelsen i avsikt att åstadkomma förbättrade trafikförbindelser mellan fasta Åland och Sottunga och Kökar kommuner.

För närvarande upprätthålles trafiken på Sottunga och Kökar kommuner under de isfria årstiderna främst av trafikbåten m/s Kökar. Denna båt är en c. 18 m lång motorbåt av stål, numera dock rätt gammal och otidsenlig. Trafikbehovet har under senare år ökat, varvid båten i synnerhet sommartid visat sig vara alltför liten. Utrymmena ombord äro opraktiska och obekväma efter nuvarande standardkrav. Då alla transporter av passagerare och gods från Kökar skall ske med denna båt, måste förbindelsen med fasta Åland anses oändamålsenligt ordnad i dagens läge.

För Sottungas del är det något bättre sörjt för trafiken. Tillsvidare har Ångbåts Ab Åland sommartid trafikerat Sottunga på rutten Åbo-Mariehamn med tvenne veckoturer i vardera riktningen. Dessutom har landsvägsfärjan Föglö utsträckt två turer i veckan till Sottunga, vilket visat sig fylla ett mycket stort behov. Emellertid är Ångbåts Ab Ålands nuvarande båtar närmast avsedda för lasttrafik, varför passagerarna helt sakna bekvämlighet ombord. Den ökade trafiken mellan Föglö och fasta Åland lider också av, att färjan två dagar skall gå ända till Sottunga.

Vintertid är befolkningen i Ålands östra skärgård helt hänvisad till menföresfartyget Aranda, som normalt hinner med tvenne turer i veckan i vardera riktningen mellan Åbo och Mariehamn. Aranda skall emellertid angöra så många bryggor på skilda håll i skärgården, att den inte hinner med mera än högst en tur per vecka i vardera riktningen till Kökar. Sjöfartsstyrelsens fartyg Valvoja har visserligen tidvis varit insatt i linjetrafik mellan Kökar och Sottunga, men då Valvoja är avsedd för andra uppgifter, har detta arrangemang endast utgjort en tillfällig nödhjälpsåtgärd. Såväl med avseende på frambefordran av passagerare som transport av mjölk och andra varor är den glesa vintertrafiken fullkomligt otillfredsställande för skärgårdens vidkommande. Mjölkleveranserna till mejeriet i Mariehamn har under senare tid varit en av skärgårdens viktigaste inkomstkällor, men med nuvarande trafikförhållanden föreligger stor risk för att leveranserna delvis måste inställas, då mjölken blir för gammal. Isförhållandena gör det omöjligt att räkna med någon trafik med landfordon över de större havsfjärdarna.

För att åstadkomma en förbättring av nämnda förhållanden är det nödvändigt att anskaffa en båt, som är större än m/s Kökar och dessutom isgående. Detta fartyg borde bliva av typen färjbåt, ty sedan mekaniseringen vunnit insteg i skärgården, gör sig behovet av transportmedel för bilar, traktorer och motordrivna redskap alltmer gällande. Fartyget måste givetvis utrustas så, att det även kan taga ombord last direkt från isen och från vanliga bryggor.

Denna nya färja skulle sommartid trafikera rutten Kökar-Sottunga-Lumparland, alternativt Kökar-Sottunga-Vargskär, så länge trafikfrekvensen på färjan mellan Föglö och Lumparland medger detta. Då den nya färjbåten avses få betydligt bättre isbrytande förmåga än nyssnämnda färja, bör den vintertid vid sidan om Kökar-Sottungatrafiken kunna göra turer även mellan Föglö och Lumparland under den tid Föglöfärjan är upplagd på grund av ishinder.

Anskaffandet av en sådan färja skulle väsentligt förbättra trafikförbindelserna för Kökar och Sottunga kommuner och också för Föglö vara av stor betydelse. Dessutom skulle menföresfartyget Aranda efter anskaffningen av fartyget på ett betydligt bättre sätt kunna betjäna den övriga skärgården.

I riket har under de senaste åren allt flera avlägsna skärgårdsbygder förbundits med fastlandets vägnät med bilfärjor. Sålunda har bl.a. Nagu, Korpo, Houtskär, Replot, Björkö och Bergö redan erhållit sådan förbindelse. För närvarande projekteras en färjeförbindelse för Karlö (Hailuoto). Inom landskapet har Vårdö och Föglö fått bilfärjeförbindelse med fasta Åland medan Eckerö fått broförbindelse. Skärgården i övrigt har icke fått nämnvärt förbättrade förbindelser.

Med beaktande av det ovan sagda har landskapsstyrelsen låtit uppgöra ritningar och anskaffat anbud för byggande av ett för ifrågavarande trafik lämpligt fartyg. Det uppgjorda förslaget har omfattats av landstinget och avser en 31,0 m lång, isgående färjbåt, försedd med en motor på c. 550 hk. Färjan skulle på akterdäck kunna taga t.ex. 2 lastbilar och 6 personbilar. Med stöd av de införskaffade anbuden, till antalet fyra stycken, har landstinget i enlighet med landskapsstyrelsens förslag kunnat fastslå, att kostnaderna för fartygets anskaffning stiger till c. 75.000.000 mk.

Med hänvisning till det ovan anförda får landstinget vördsamt an- hålla

att Ålandsdelegationen måtte bevilja landskapet Åland ett extraordinarie anslag om 75.000.000 mk för anskaffande av en färjbåt för Ålands sydöstra skärgård.

Mariehamn, den

På landstingets vägnar:

.....
talman.

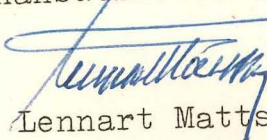
.....
vicetalman.

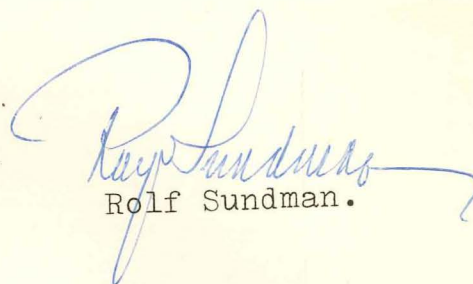
.....
vicetalman."

Marie-

hamn, den 10 december 1962.

På finansutskottets vägnar:


Lennart Mattsson.


Rolf Sundman.

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

Till Å l a n d s d e l e g a t i o n e n

från Ålands landsting.

Vid vårsessionen år 1953 beslöt landstinget att ingå till

Ålandsdelegationen med en anhållan om extraordinarie anslag för

anskaffande av en kombinerad fiskeforsknings- och menföresbåt,

vilken skulle ha en längd om 18 meter och en maskinstyrka om 100 hk. Sedan handels- och industriministeriet förordat landstingets anhållan, beviljade Ålandsdelegationen i september samma år det begärda anslaget, 19.600.000 mk. I april år 1956 meddelade emellertid Republikens president, att Ålandsdelegationens ovannämnda beslut hade lämnats utan stadfästelse. Enligt vad landstinget hämtat hade fackmyndigheterna i riket ansett, att den föreslagna båten var för liten, och rekommenderat ett fartyg om 28-30 meter längd och med en maskinstyrka om 300-400 hk.

I framställning av den 3 december 1956 anhöll landstinget hos Ålandsdelegationen om ett extraordinarie anslag om 35.270.000 mk för anskaffande av ett något större fartyg, som dels var avsett för menförestrafik på rutten Kökar-Sottunga och dels skulle användas såsom fiskeforskningsfartyg. Denna framställning återtog likväl av landstinget hösten 1960 sedan det framgätt, att det föreslagna fartyget inom en nära framtid sannolikt skulle bliva oändamålsenligt.

Trafikförhållandena i Ålands östra skärgård, som redan vid den första framställningens överlämnande voro otillfredsställande, ha därefter ytterligare försämrats i flera avseenden. För att av-

hjälpa dessa missförhållanden har utredningar verkställts, dels av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en planerad färjtrafik mellan Vårdö och Gustafs, varigenom trafikfrågan för Kumlinge och Brändö samtidigt kunde lösas, dels av landskapsstyrelsen i avsikt att åstadkomma förbättrade trafikförbindelser mellan fasta Åland och Sottunga och Kökar kommuner.

För närvarande upprätthålles trafiken på Sottunga och Kökar kommuner under de isfria årstiderna främst av trafikbåten m/s Kökar. Denna båt är en c. 18 m lång motorbåt av stål, numera dock rätt gammal och otidsenlig. Trafikbehovet har under senare år ökat, varvid båten i synnerhet sommartid visat sig vara alltför liten. Utrymmena ombord äro opraktiska och obekväma efter nuvarande standardkrav. Då alla transporter av passagerare och gods från Kökar skall ske med denna båt, måste förbindelsen med fasta Åland anses oändamålsenligt ordnad i dagens läge.

För Sottungas del är det något bättre sörjt för trafiken. Tills vidare har Ångbåts Ab Åland sommartid trafikerat Sottunga på rutten Åbo-Mariehamn med tvenne veckoturer i vardera riktningen. Dessutom har landsvägsfärjan Föglö utsträckt två turer i veckan till Sottunga, vilket visat sig fylla ett mycket stort behov.

Emellertid äro Ångbåts Ab Ålands nuvarande båtar närmast avsedda för lasttrafik, varför passagerarna helt sakna bekvämlighet ombord. Den ökade trafiken mellan Föglö och fasta Åland lider också av att färjan två dagar skall gå ända till Sottunga.

Vintertid är befolkningen i Ålands östra skärgård helt hänvisad till menföresfartyget Aranda, som normalt hinner med tvenne turer i veckan i vardera riktningen mellan Åbo och Mariehamn. Aranda skall emellertid angöra så många bryggor på skilda håll i skärgården, att den inte hinner med mera än högst en tur per vecka i vardera riktningen till Kökar. Sjöfartsstyrelsens fartyg Valvoja har visserligen tidvis varit insatt i linjetrafik mellan Kökar och Sottunga, men då Valvoja är avsedd för andra uppgifter har detta arrangemang endast utgjort en tillfällig nödhjälpsåtgärd. Såväl med avseende på frambefordran av passagerare som transport av mjölk och andra varor är den glesa vintertrafiken fullkomligt otillfredsställande för skärgårdens vidkommande. Mjölkleveranserna till mejeriet i Mariehamn har under senare tid varit en av skärgårdens viktigaste inkomstkällor, men med nuvarande trafikförhållanden föreligger stor risk för att leveranserna delvis måste inställas, då mjölken blir för gammal. Isförhållandena gör det o-

möjligt att räkna med någon trafik med landfordon över de större havsfjärdarna.

För att åstadkomma en förbättring av nämnda förhållanden är det nödvändigt att anskaffa en båt, som är större än m/s Kökar och dessutom isgående. Detta fartyg borde bliva av typen färjbåt, ty sedan mekaniseringen vunnit insteg i skärgården, gör sig behovet av transportmedel för bilar, traktorer och motordrivna redskap alltmer gällande. Fartyget måste givetvis utrustas så, att det även kan taga ombord last direkt från isen och från vanliga bryggor.

Denna nya färja skulle sommartid trafikera rutten Kökar-Sottunga-Lumparland, alternativt Kökar-Sottunga-Vargskär, så länge trafikfrekvensen på färjan mellan Föglö och Lumparland medger detta. Då den nya färjbåten avses få betydligt bättre isbrytande förmåga än nysannämnda färja, bör den vintertid vid sidan om Kökar-Sottunga-trafiken kunna göra turer även mellan Föglö och Lumparland under den tid Föglöfärjan är upplagd på grund av ishinder.

Anskaffandet av en sådan färja skulle väsentligt förbättra trafikförbindelserna för Kökar och Sottunga kommuner och också för Föglö vara av stor betydelse. Dessutom skulle menföresfartyget Aranda efter anskaffningen av fartyget på ett betydligt bättre

sätt kunna betjäna den övriga skärgården.

I riket har under de senaste åren allt flera avlägsna skärgårdsbygder förbundits med fastlandets vägnät med bilfärjor. Sålunda har bl.a. Nagu, Korpo, Houtskär, Replot, Björkö och Bergö redan erhållit sådan förbindelse. För närvarande projekteras en färjeförbindelse för Karlö (Hailuoto). Inom landskapet har Vårdö och Föglö fått bilfärjeförbindelse med fasta Åland, medan Eckerö fått broförbindelse. Skärgården i övrigt har icke fått nämnvärt förbättrade förbindelser.

Med beaktande av det ovan sagda har landskapsstyrelsen låtit uppgöra ritningar och anskaffat anbud för byggande av ett för frågavarande trafik lämpligt fartyg. Det uppgjorda förslaget har omfattats av landstinget och avser en 31,0 m lång, isgående färjbåt, försedd med en motor på c. 550 hk. Färjan skulle på akterdäck kunna taga t.ex. 2 lastbilar och 6 personbilar. Med stöd av de införskaffade anbuden, till antalet fyra stycken, har landstinget i enlighet med landskapsstyrelsens förslag kunnat fastslå att kostnaderna för fartygets anskaffning stiger till c. 75.000.000 mk.

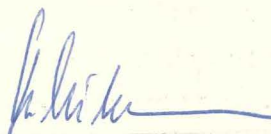
Med hänvisning till det ovan anförda får landstinget vördsamt

anhålla,

att Ålandsdelegationen måtte bevilja landskapet Åland ett extraordinarie anslag om 75.000.000 mark för anskaffande av en färjbåt för Ålands sydöstra skärgård.

Mariehamn den 11 december 1962.

På landstingets vägnar:


Th. Eriksson

talman.


Evald Häggblom

vicetalman.


Eliel Persson

vicetalman.