

LANDSKAPSSTYRELSENS MEDDELANDE till Landstinget angående kostnadsberäknade alternativ dels för ordnande av trafikförbindelse över Färjsundet dels för kompensation för sådan utebliven förbindelse.

Hänvisande till landskapsstyrelsens framställning nr 16-IV tb 1979 med förslag till tillägg till ordinarie årstaten för landskapet Åland 1979, och till Finansutskottets betänkande nr 1/1979-80 med anledning av förenämnda framställning, får härmed landskapsstyrelsen framlägga begärd utredning till den del det varit möjligt att genomföra utredningen.

Avstängningstiden är enligt kontrakt med entreprenören från den 15 mars 1980 till den 1 oktober 1980, alltså 6,5 månader.

Vid uppgörande av kostnadsberäkningarna har förutsatts att trafik med tunga fordon tillåtes.

Färjtrafik

Då landskapet inte förfogar över reservvajerfärja med 40 tons lastkapacitet är enda tillgängliga färja kabelfärjan som är under byggnad för Prästö - Töftö med leverans enligt kontrakt den 15 april 1980. Pontonfärjfästena avsedda för denna färja måste användas. Ms Vårdö skulle därvid under perioden trafikera som frigående färja mellan Prästö och Töftö. Under tiden 15 mars till 15 april skulle ms Föglö sköta trafiken över Färjsundet och måste i så fall skifta till Färjsundet tidigare beroende av isförhållandena.

Kostnader för färjtrafik:

Frigående färja 15.3 - 15.4 (06.00 - 24.00)	120 000 mk
Kabelfärja ca 6 månader 29 200 mk/mån	175 000 mk
Frigående färja över Prästö sund (120 000 - 29 200) x 6	<u>544 800 mk</u>
	839 800 mk
Vägansl., inst. av pontonfärjfästen, bostadsbarack	<u>200 000 mk</u>
Kostnader för färjtrafik totalt	1 039 800 mk

Pontonbro

Kostnaderna är beräknade enligt uppgifter från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt beträffande transportkostnader från Transmar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställer kostnadsfritt pontonbromaterial, förutom förankringsutrustning, till förfogande. Materialet finns i Ingerois och bör transporteras tillbaka till av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anvisad plats.

Kostnader för pontonbro:

Transportkostnader, ca 40 st långtradarlaster	280 000 mk
Uppmontering och nedtagning av bron	315 000 mk
Förankringsutrustning (28 ankare jämte vajer)	120 400 mk
Tillfartsvägar jämte landanslutning	150 000 mk
Trafikljusreglering av trafiken (användes nuv. trafikljus vid bron)	20 000 mk
Bevakning av bron (1 man nödvändig)	<u>25 000 mk</u>
Kostnader för pontonbro totalt	910 400 mk

För öppning och stängning av bron åtgår 4 timmar	kostnad	1 260 mk/gång
---	---------	---------------

I sammanhanget bör beaktas de väntetider som såväl färjalternativet som pontonbroalternativet ofrånkomligen skulle medföra dels genom färjningstider dels genom att tillfartsvägarna endast tillåter enkelriktad trafik. Tidsvinsten i allmänhet och särskilt vid trafikanhopningar skulle bli obetydlig.

Stöd för kollektivtrafik och godstransporter

Avstängningen av Färjsundsbron berör i huvudsak två bussbolag, nämligen A Sundqvist & Co och Vårdö busstrafik Ab.

Normala vardagar har förstnämnda bolag 6 turer och det senare 12 turer som berörs av avstängningen. Med nuvarande antal veckoturer ökar körsträckan för bolaget A Sundqvist & Co med 726 km/vecka och för Vårdö busstrafik Ab med 1520 km/vecka. Bolagen har inte uppgifter över de verkliga kilometerkostnaderna för trafik med buss men detta är under utredning. Likaså utreds

eventuell påverkan av biljettintäkterna på grund av de längre körsträckorna. Om taxan enligt Ålands landskapsstyrelses beslut angående trafiktaxor för beställningstrafik med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland Nr 66 utfärdat den 19 okt 1979 direkt skulle tillämpas vad gäller avgift per kilometer och utökad arbetstid per buss skulle tilläggskostnaderna stiga till ca 150 000 mk. Det verkliga behovet av stödersättning för att kompensera allmänheten och bussbolagen för avstängningen orsakade tilläggsutgifter kan fastställas först då ovannämnda utredningar är klara, dock kan kostnaderna högst stiga till närheten av ovannämnt belopp.

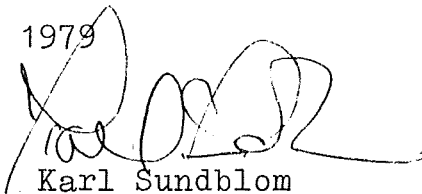
Beträffande stödbehov för godstransporter har det inte varit möjligt att beräkna, då här en mängd faktorer inverkar. Härvid kan nämnas transportsätt, totala transportsträckan, möjligheterna att tidsförskjuta transporter, säsongvariationer med mera. För varje enskild transport skulle erfordras en särskild utredning för att en realistisk beräkning av tilläggskostnaderna skall kunna göras.

På grund av ovanstående kostnadsutredningar och med beaktande av att avstängningstiden kunnat pressas till 6,5 månader, i vilken ingår semestertider, är inte alternativen med färjtrafik eller pontonbro ekonomiskt försvarbara. I Sunds kommun finnes enligt Statistisk Årsbok för Åland för år 1979 133 personer som arbetar utanför boningskommunen. Av årsboken framgår inte var dessa arbetsplatser är belägna, inte heller huru många av dessa personer som är dagliga pendlare. Med tanke på i första hand dem som dagligen pendlar och med tanke på bussbolagens möjligheter att också i framtiden upprätthålla trafiken är det motiverat med stöd för kollektivtrafiken. Stödets storlek kan fastställas först då tillräckligt väl underbyggd utredning presterats från bolagens sida men bör avpassas så att det minimerar tilläggskostnaderna under avstängningsperioden 15 mars - 1 oktober 1980. Beträffande kostnader för skolskjutser erhåller kommunen bidrag enligt för de faktiska kostnaderna. För godstransporter bör stöd kunna utbetalas om i enskilda fall kan påvisas att avstängningen har särskilt stor betydelse. Kostnaderna för stödet påföres Ht 28 kap 02 mom 77 dispositionsmedel.

Landskpsstyrelsen överlämnar härmed ovanstående utredning till
Landstinget.

Mariehamn den 20 december 1979

V i c e l a n t r å d



Karl Sundblom

Överingenjör



Anders Lindholm