

Nr 69.

Av herr **Heiding m. fl.**, *angående upprättande av förslag till anläggning av en broförbindelse mellan fastlandet och Öland.*

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 165, av herr R. Wagnsson m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 134, av herr E. Jonsson i Mörbylånga m. fl., föreslogs 1933 års riksdag, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning för upprättande av plan och kostnadsförslag till anläggning av vägförbindelse med bank och bro mellan fastlandet och Öland över Kalmarsund i närheten av Kalmar.

Motionerna ifråga vunno icke riksdagens bifall.

Under de sex år, som förflutit sedan dess, har vägtrafiken i landet undergått en högst betydande utveckling. Även trafiken mellan Kalmar och Färjestaden, som för närvarande i allmänhet ombesörjes genom regelbundna ångbåsturer och vintertid genom statens postångare, har ökat väsentligt trots de höga frakt- och hamnavgifter som där uttagas. Det torde få förutsättas, att storleken av trafiken över Kalmarsund är i hög grad avhängig av fraktavgifternas storlek och att trafiken därför skulle ökas i väsentlig omfattning i den mån de senare kunde minskas eller eventuellt borttagas.

Redan vid nuvarande trafik äro emellertid de rådande förhållandena icke tillfredsställande. Länsstyrelsen i Kalmar län har också genom beslut den 27 oktober 1938 förordnat om upptagande av förhandenvarande trafikfråga till undersökning. Detta beslut avser dock endast undersökning samt upprättande av plan och kostnadsförslag för ifrågasatta *färjförbindelser* mellan Öland och fastlandet, varför uppgörandet av något förslag till *broförbindelse* över Kalmarsund icke torde komma ifråga i detta sammanhang.

För säkert bedömande av föreliggande kommunikationsspörsmål är det emellertid ej tillfyllest allenast med att hava tillgång till en utredning angående färjförbindelser på sätt av länsstyrelsen blivit förordnat, utan erfordras även tillgång till en utredning angående broförbindelse över sundet. Först när även den senare föreligger, finnas förutsättningar för ett rätt ställningstagande till spörsmålet. Att en utredning kommer till stånd även i fråga om broförbindelsen, när frågan nu upptagits till prövning, synes även vara i god överensstämmelse med den mening, som kommit till uttryck i gällande lag om allmänna vägar, där det i 4 § stadgas:

»Där väg skall ledas över vatten eller eljest så, att den icke kan framdragas å marken, skall byggas bro; dock må, där bro över vatten icke kan

läggas utan oskäligen kostnad eller synnerlig olägenhet, i stället hållas färja — — — — —.»

En broförbindelses många fördelar framför en färjeförbindelse äro i föreliggande fall synnerligen påtagliga. Här må i detta sammanhang endast erinras om fördelarna under de s. k. förfallsperioderna, då färjeförbindelse icke är möjlig. Det är därför felaktigt att utgå ifrån att broförbindelsen icke bör komma till stånd, därför att den ställer sig dyrare än en färjeförbindelse, utan det erfordras även kännedom om, huru mycket dyrare den kommer att bli, en kännedom, som endast kan vinnas genom att en utredning även verkställas angående broförbindelsen.

Vid en jämförelse ur ekonomisk synpunkt mellan broförbindelsen och färjeförbindelsen får ej förglömmas, att drifts- och underhållskostnaderna för färjeförbindelsen i föreliggande fall torde bli mycket höga och komma att växa med trafikens ökning. Tages hänsyn härtill ävensom till att trafiken sannolikt kommer att öka högst betydligt efter en förbättring av de nuvarande förhållandena, är det måhända möjligt, att broförbindelsens ställning vid en ekonomisk jämförelse ej blir så dålig.

En utredning angående broförbindelse mellan fastlandet och Öland synes lämpligen böra verkställas av vederbörande tekniska ämbetsverk, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

De med en sådan utredning förenade kostnaderna synas icke skäligen böra påläggas Ölands vägdistrikt utan böra helt utgå av statsmedel. Broförbindelsen måste nämligen, såsom tidigare framhållits, anses vara ett riksintresse, och har vägdistriktet ävensom Kalmar stad påtagit sig kostnaderna för kommunikationsfrågans utredning vad beträffar färjeförbindelserna. Något särskilt anslag till ifrågavarande ändamål torde dock icke vara erforderligt, utan synas medlen efter Kungl. Maj:ts beprövande kunna utgå från det av Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln äskade anslaget å 3 500 000 kronor till bidrag till byggande av broar.

Broarbetet i fråga torde vara väl lämpat att utföras till bekämpande av inträdande arbetslöshet. För att arbetet därvid skall kunna igångsättas utan onödig tidsutdräkt — ett förhållande, som tillmättes stor betydelse i fråga om arbeten av nyssnämnt slag — bör det i god tid förberedas så långt det är lämpligt. Även ur denna synpunkt synes således den ifrågasatta utredningen böra verkställas snarast möjligt.

Under hänvisning till vad här ovan anförts föreslås,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg måtte låta verkställa en skyndsamt utredning för upprättande av förslag till anläggning av en broförbindelse mellan fastlandet och Öland över Kalmarsund från Kalmar samt att härför erforderligt belopp må efter Kungl. Maj:ts bepröv-

vande utgå av medel från det av Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln äskade anslaget å 3 500 000 kronor till bidrag till byggande av broar.

Stockholm den 20 januari 1939.

Karl Magnusson
i Kalmar.

Arthur Heiding.

C. P. V. Gränebo.

Axel Mannerskantz.

Ruben Wagnsson.

Gunnar Bodin.
