

## Nr 157

Av herr von Seth m. fl., *angående utredning om en fast vägförbindelse över sjön Bolmen mellan Bolmsö och Sunnaryd.*

Den oavlatligt ökade trafiken över sjön Bolmen emellan Bolmsö och fastlandet väster om sjön har medfört att färjförbindelsen, som uppehåller trafiken, ej numera eller i fortsättningen kan fylla de skäligen anspråk på en tidsenlig vägförbindelse som den trafikerande allmänheten anser sig ha rätt att ställa.

Den opinionssammanslutning, som den så kallade Finnvedsriksdagen utgör, beslutade därför år 1955 att låta utreda och upprätta förslag till lösning av denna fråga. Med anledning härav lämnades uppdrag åt en delegation, bestående av tre personer, att verkställa denna utredning.

Av densamma framgår bl. a.:

Ön Bolmsö har landsvägsförbindelse med bro över sjön åt öster. Före år 1950 uppehölls trafikförbindelsen mellan ön och fastlandet åt väster med en mindre färja. Sedan denna visat sig ej kunna fylla behovet, verkställde vägförvaltningen i Jönköpings län en preliminär undersökning angående alternativen: fast vägförbindelse över sjön eller ny större färja. Enligt uppgift från vägförvaltningen räknade man då med att vägbank med bro över sjön skulle kosta 1 100 000 kronor samt tillfartsvägar dessutom 400 000 kronor eller sammanlagt 1 500 000 kronor. Enligt uppgift i tidningspressen vid den tiden beräknades den kapitaliserade kostnaden för förbindelse medelst den större färja som anordnades från nämnda år till 800 000 kronor. Vederbörande myndigheter inom vägväsendet valde då det till synes billigare alternativet att anskaffa en så stor färja att denna skulle kunna fylla behovet.

Trafiken har emellertid efter år 1950 ökat och penningvärdet försämrats i en omfattning som ej då kunde förutses. Detta har fått till följd att färjan kontinuerligt måste vara tillgänglig i två arbetsskift från kl. 6 till kl. 24 utom under tid på vintern, då isbildning på sjön omöjliggör trafik med färja, vilket inträffar under vintrar med långa köldperioder eller eljest sådana förhållanden, att svår is samlas i färjleden. Det inträffar stundom under vintern att sjön är oframkomlig för all trafik. Den trafik som likväl måste förekomma har då ingen annan väg än den 3 å 4 mil långa vägen runt sjöns norra ände. Vid vissa tillfällen under sommaren måste extra färjturer förekomma, och en del trafikanter väljer att hellre fara runt sjöns norra ände än vänta i stor kö vid färjläget.

Inom Bolmsö församling är boende omkring 700 invånare, därav ca 450 på själva ön och 250 på fastlandet väster om sjön. På båda sidor om sundet finns enligt uppgift från byggnadsnämnden i Unnaryds kommun ca 50 som-

marstugor. Dessutom finns ett stort antal personer som under sommaren privat hyr i lantgårdar på ön eller i Sunnaryd eller dess närhet. Dessa torde uppgå till 500 personer varje år. Utom ovanstående bedriver RESO (Folkrörelsernas rese- och semesterorganisation) sedan några år s. k. bygdesemester inom Unnaryds kommun. Verksamheter bedrivs inom två områden, dels Sunnaryd med förläggning i Sunnaryd och på ön, dels Södra Unnaryd med förläggning inom nämnda socken.

Antalet gäster och gäst dagar under de år rörelsen bedrivits har varit:

Sunnaryd jämte ön	Antal gäster	Antal gäst dagar
år 1954 .....	284	4 082
» 1955 .....	401	5 540
» 1956 .....	418	6 120
Södra Unnaryd		
år 1954 .....	122	1 562
» 1955 .....	270	3 593
» 1956 .....	276	3 655

Som synes har rörelsen ökat under de år den bedrivits och det är troligt att den kommer att öka mera, enär man icke kunnat taga emot alla gäster som sökt till trakten. Antalet rum som ställts till RESO:s förfogande ökar emellertid varje år.

Hälsingborgs stad har på ön en sommarkoloni för barn som vistas där i två omgångar varje år. Vardera av dessa omgångar omfattar 150 barn och vuxna personer.

En mängd turister som besöker trakten ökar trafiken ytterligare, och det är lätt förståeligt att den befolkning, som är boende i trakten längre eller kortare tid, samt all trafik i övrigt medför en överbelastning på färjtrafiken som ej kan fortgå någon längre tid.

Bolmsö församling tillhör Unnaryds storkommun. Kommunen har central-skola i Unnaryd av typ A med 7 klasser och 7 avdelningar. På Bolmsö finns en skola av typ B 3 och en av typ B 2 b samt på västerlandet inom församlingen en av typ B 3. I Unnaryd är inrättat centralkök för barnbespisning i skolorna och maten transporteras därifrån med bil till de andra skolorna i distriktet. Det är uppenbart att färjleden, av olika anledningar, medför hinder i denna trafik samt att skolorganisationen inom östra delen av kommunen skulle kunna göras billigare och mera rationell, om fast vägförbindelse fanns mellan ön och fastlandet åt väster.

Unnaryd är centralort för kommunen och trakten. Där finns provinsialläkare, apotek, sjukstuga, hem för kroniskt sjuka, ålderdomshem, sparbank samt kontor för affärsbank och dessutom ett livligt handelscentrum. Kommunens styrelser samt kommunalfullmäktige har sina sammanträden i Unnaryd. I detta sammanhang kan nämnas att Tannåkers församling, som är belägen öster om sjön Bolmen och tillhör Forsheda storkommun, önskar bli överflyttad till Unnaryd. Inom hela trakten råder en livlig önskan och för-

hoppning om att denna vägfråga snart skall vinna en fullgod och definitiv lösning.

På uppdrag av vägförvaltningen har trafikräkning förekommit vid olika tillfällen under åren 1954, 1955 och 1956. Trafikens omfattning är naturligtvis mycket ojämn under de olika årstiderna. Räkningen visar att under de 15 dagarna 1/1—15/1 1956 forslades med färjan 10 st. lastbilar, 330 personbilar, 16 motorecyklar, 55 trampecyklar och 484 gående. Under de 15 dagarna 1—15 juni samma år transporterades 27 bussar, 63 lastbilar, 755 personbilar, 80 motorecyklar, 159 trampecyklar och 533 gående. Även virkestransport med lastbil förekommer i bägge riktningarna, beroende på den avverkade skogens belägenhet i förhållande till vald avsättningsort.

Köbildningen vid färjlägena gör, att om färjförbindelsen skall fortsätta dröjer det ej lång tid, tills opinionen kräver sådan förbättring att extra färja insättes de dagar, då större anhopning av fordon förekommer. Det ekonomiska värdet av den tidsförlust för fordon och trafikanter som förekommer vid färjledens båda ändpunkter under alla dagar, mest vid köbildning, saknar ej ekonomisk betydelse.

### Förslag

Enär delegerade ansåg sig ej vara behöriga att ifrågasätta att en statlig myndighet skulle på enskilt initiativ åtaga sig att upprätta förslag till fast vägförbindelse över sjön och då delegerade ansåg sig förtroendefullt kunna anlita AB Skånska cementgjuteriet i Malmö för ändamålet, vände sig delegerade till nämnda bolag med uppdrag att »undersöka förhållandena på platsen samt upprätta de förslagshandlingar som kunna vara erforderliga för att sätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i stånd att bedöma och avgiva yttrande i ärendet samt för riksdagens granskning och beslut». I direktivet till bolaget framhölls att bolaget borde göra »en någorlunda tillförlitlig beräkning av det kostnadsbelopp som företaget kan kräva under nuvarande förhållanden». Delegerade är förvissade om att bolaget bemödat sig att följa givna direktiv.

I överenskommelsen med bolaget ingick att vattendjupet för tre olika lägen av bank och bro skulle undersökas samt förslagsritningar och kostnadsberäkning upprättas för dessa alternativ.

I fråga om anläggningens föreslagna konstruktion hänvisas till ritningar jämte utlåtande och kostnadstablå som åtföljer motionen. Bolaget har i sitt utlåtande påpekat att kostnaden för marklösen ej medtagits, men att sådan kostnad sannolikt ej kan undgås. Efter framställning från delegerade har emellertid Unnaryds kommunalfullmäktige beslutat att fritt tillhandahålla erforderliga markområden och fyllnadsmassor till anläggningen. Ersättning till bolaget för dess utredningsarbete, utgörande självkostnadspris 5 000 kronor, är också betald av kommunen, varvid man dock påräknat att sistnämnda kostnad, om anläggningen kommer till stånd, ersättes från det belopp som upptagits i förslaget till »beställarens administration och oförutsett ca 10 %».

Såsom framgår av handlingarna är tre alternativa förslag upprättade:

<i>Alternativ I</i> som utgår från nuvarande allmänna vägar, nära de nuvarande färjlägena, beräknas till en kostnad av.....	kr 2 764 000
<i>Alternativ II</i> är kostnadsberäknat till .....	» 2 589 000
<i>Alternativ III</i> är kostnadsberäknat till .....	» 2 412 000
Skillnaden mellan alt. I och alt. III är.....	» 352 000

Vid valet mellan de olika alternativen torde man helt kunna bortse från alternativ II; däremot finns det starka skäl som talar för att man ej utan vidare bör välja alternativ III. Hänsyn bör sålunda tagas till vägens läge ur vägteknisk synpunkt, skönhetssynpunkt, terrängförhållanden, hänsyn till den nuvarande bebyggelsen samt gammal hävd beträffande den nuvarande allmänna vägens sträckning.

Med hänsyn till nuvarande vägförhållanden är alternativ III ur *teknisk* synpunkt att föredraga. På längre sikt kan alternativ I betydligt förbättras i detta avseende genom att på bolmsösidan rätta genomfartsvägen mot Tannåker. En sådan rätning liksom omläggning av den nuvarande vägen på fastlandssidan, kan likväl anstå tills trafikökning nödvändiggör en sådan vägförbättring.

Från *skönhetssynpunkt* samt med hänsyn till *terrängförhållanden*, den *nuvarande bebyggelsen* och *gammal hävd* samt *den nuvarande allmänna vägens sträckning*, är alternativ I helt att föredraga framför alternativ III. Vägen enligt sistnämnda alternativ går från väster räknat genom oländig terräng, där kärrmark och djupa skärningar omväxlar i skogen. På inägoområdet i slutningen mot sjön blir en djup skärning som förfular omgivningen och hindrar bebyggelsen vid vägens båda sidor. Västra sjöstranden förlorar i hög grad det skönhetsvärde som den nu har. På bolmsösidan leder denna vägsträckning huvudsakligen genom skogsmark. Vägen kommer att gå förbi östra gaveln på Bolmsö kyrka, vilket är olämpligt enär ingången är från väster. Alternativ I däremot går genom den gamla bebyggelsen med vacker terräng på båda sidor om sjön, vilken icke skadas av väganläggningen. Hela omgivningen behåller sin idyll och sin skönhet. Hembygdsgården och det vackert belägna pensionatet Hägern på ön är belägna intill där denna vägsträckning går fram. Tillfartsvägarna till kyrkan och kyrkbyn blir också oförändrade.

Kostnadsskillnaden 352 000 kronor är givetvis betydande, men merkostnaden uppväges till fullo av de värden som bevaras om man följer alternativ I.

En synpunkt som man inte kan bortse ifrån är den ekonomiska. Enligt uppgift från vägförvaltningen uppgår den årliga kostnaden för färjans drift till 100 000 kronor. Genom anläggande av en väg inbesparas denna årliga utgift. Med en ränta beräknad efter fyra procent, vilket kan anses som en god ränta på lång sikt, förräntas härigenom 2,5 miljoner kronor, motsvarande nästan hela anläggningskostnaden. Om trafikökningen fortsätter, vilket förefaller sannolikt, ökar också kostnaden för underhåll och drift av färjan och behovet av fast vägförbindelse blir alltmera framträdande.

Föreliggande utredning visar behovet av en fast vägförbindelse mellan ön och fastlandet, men då vi anser att den inte helt kan läggas till grund för anslagsäskande hemställer vi

att riksdagen må anhålla hos Kungl. Maj:t om utredning om en fast vägförbindelse över sjön Bolmen mellan Bolmsö och Sunnaryd samt om vidtagande av de åtgärder vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 24 januari 1957

*T. G. v. Seth*

*J. W. Pettersson*

*Fridolf Jansson*

i Norregård

i Benestad

*Yngve Hamrin*

*Harald Almgren*

*Erik Magnusson*

i Jönköping

i Tumbult

*Edvin Gustafsson*

*Anders Forsberg*

*Henning Carlsson*

i Bogla

*Carl-Wilhelm Lothigius*

*Karl Rask*