

Nr B 176

Av herr **Börjesson m. fl.**, *angående upprättande av broförbindelse mellan Öland och fastlandet.*

Frågan om upprättande av en broförbindelse mellan Öland och fastlandet har sedan 1933 varit föremål för utredningar och undersökningar i olika sammanhang. Under trycket av den pågående befolkningsminskningen på Öland har emellertid önskemålet om en sådan förbindelse under senare år framförts med ökad skärpa av lokala myndigheter och den öländska befolkningen. Numera torde fullständig enighet råda inom Kalmar län därom, att en broförbindelse med fastlandet skulle vara den mest verkningsfulla åtgärden för att motverka den socialt och ekonomiskt olyckliga befolkningsuttuningen på Öland. Det kan vara motiverat att här lämna en kortfattad redogörelse för de olika framstötter i frågan, som förekommit under senare år.

Vid 1956 års riksdag väcktes motioner i ärendet. I motionerna hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla, att frågan om upprättande av broförbindelse mellan Öland och fastlandet måtte prövas så skyndsamt, att ifrågavarande brobyggande kunde inrymmas i den flerårsplan för byggande av större broar, som avsåge tiden 1960—1964. Statsutskottet, som inhämtade yttranden över motionen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Kalmar län samt Kalmar läns kommunikationsråd, erinrade i sitt utlåtande (nr 134) om att ifrågavarande spörsmål redan tidigare varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Med anledning av i ärendet väckta motioner hade sålunda 1939 års riksdag hemställt, att frågan skulle närmare utredas. Ett i anledning härav år 1949 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag vore, upplyste utskottet vidare, för närvarande föremål för överarbetning beträffande vissa tekniska frågor, varjämte med anlitande av en särskild expert vissa utredningar påginge i syfte att ur näringsgeografiska och befolkningsstatistiska synpunkter belysa behovet av broförbindelsen i fråga. Under vissa förutsättningar kunde utredningarna i huvudsak vara slutförda före år 1960, vilket skulle möjliggöra att frågan om förslagets utförande kunde prövas i samband med upprättande av flerårsplanen för storbroar åren 1960—1964. Statsutskottet fortsatte:

Även utskottet anser vissa omständigheter kunna åberopas till förmån för upprättande av den föreslagna broförbindelsen. Med hänsyn till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt remissyttrande anfört finner ut-

skottet dock någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida icke nu vara påkallad. Utskottet förutsätter emellertid att den inom styrelsen pågående utredningen bedrivs med all den skyndsamhet som är möjlig.

I enlighet med statsutskottets hemställan föranledde motionerna icke någon riksdagens åtgärd.

Genom beslut den 20 december 1957 har Kungl. Maj:t fastställt flerårsplan för byggande av storbroar under perioden 1958—1962. Ölandsbron har icke kunnat beredas plats inom nämnda plan. Enligt vad som framgår av planen belastar en del av de medtagna broföretagen även tiden efter år 1962. Totalt beräknas av kostnaderna mer än 16 miljoner kronor falla på denna tid, varav hela 11 miljoner kronor avser bron över Alnösundet i Väster-norrlands län. Med hänsyn härtill och då väg- och vattenbyggnadsstyrelsens resurser i fråga om teknisk personal m. m. knappast torde göra det möjligt att bygga Ölandsbron samtidigt som annat broföretag av större omfattning pågår, synes möjligheterna att få i gång arbetena med denna bro före år 1964 ganska begränsade. Det måste under sådana omständigheter framstå som synnerligen angeläget, att Ölandsbron verkligen kan påbörjas vid nämnda tid och att någon ytterligare förskjutning till följd av bristande förberedelser ej behöver ifrågakomma. Det må framhållas, att länsstyrelsen i Kalmar län i sitt yttrande över förslaget till ovan omnämnda flerårsplan uttalat det önskemålet, att den tekniska utredningen för en bro till Öland snarast måtte slutföras och att arbetsplan för bron borde uppgöras under perioden 1958—1962, så att bron därefter kunde påbörjas. Ur öländsk synpunkt måste det sägas vara ett oeftergivligt krav, att besked nu lämnas huruvida och när en bro mellan Öland och fastlandet i statlig regi kan komma till stånd.

Motiven för en broförbindelse mellan Öland och fastlandet har under senare år närmare berörts bl. a. av 1954 års ö-utredning, som enligt sina direktiv haft att undersöka sysselsättningsförhållandena på vissa öar och framlägga förslag till förbättringar i detta hänseende. I sitt den 30 juni 1956 avlämnade betänkande rörande Öland har utredningen även uppehållit sig vid brofrågan. Utredningen har ingående undersökt befolkningsutveckling samt näringslivs- och sysselsättningsförhållanden på Öland, varvid utredningen kunnat konstatera, att den pågående utvecklingen ur skilda synpunkter måste framstå som olycklig. Sammanfattningsvis har utredningen anfört följande om de öländska problemen.

Den fortgående rationaliseringen inom jordbruket har friställt arbetskraft, vilket på grund av näringslivets brist på differentiering och de befintliga industriföretagens relativt små möjligheter att sysselsätta ytterligare arbetskraft lett till en utflyttning från ön. Denna utveckling kan antagas fortsätta i samma takt, om inte särskilda åtgärder vidtages, då det öländska jordbruket alltfort synes ge utrymme för arbetskraftsbesparande rationalisering. För närvarande uppträder på Öland en säsongmässig

arbetslöshet, som framstår som ganska besvärande. Denna har sin bakgrund i att sysselsättningen inom jordbruket genom bl. a. mekaniseringen blivit alltmer säsongbetonad samt att livsmedelsindustrin i betydande utsträckning arbetar säsongmässigt. Slutligen torde på Öland finnas en dold arbetslöshet av icke ringa omfattning. Framför allt på norra delen av ön förekommer ett stort antal smärre brukningsenheter, mestadels utan nämnvärt skogsinnehav. Dessa brukare saknar i allmänhet kompletterande sysselsättningsmöjligheter under vintern. För invånarna på Öland måste fullt naturligt den rådande situationen te sig i hög grad bekymmersam. Enligt utredningens mening måste det också ur mera allmän synpunkt vara angeläget, att åtgärder vidtages som kan leda till en uppbromsning av utflyttningen på längre sikt och ge den bofasta befolkningen en jämnare sysselsättning.

Vid de överläggningar, som utredningen fört rörande möjligheterna att utbygga Ölands näringsliv, har utredningen emellertid blivit övertygad om att man — med hänsyn till rådande speciella svårigheter på ön — i stor utsträckning nödgats tillgripa positivt stimulerande åtgärder i olika hänseenden, om man skall kunna bromsa den pågående utvecklingen i befolknings- och näringslivshänseende. Det bör ankomma på länsstyrelsen och statliga myndigheter att i detta hänseende göra sin insats.

Enligt utredningens mening bör även inom övrig statlig verksamhet berörande Öland all möjlig hänsyn tagas till angelägenheten att stimulera öns näringsliv. Sålunda bör de statliga åtgärderna på kommunikationernas område utformas även med tanke på denna målsättning.

Ö-utredningens sammanfattning av de öländska problemen torde i allt väsentligt ge en riktig bild av förhållandena. Den pågående utflyttningen av framför allt personer i de produktiva åldrarna ställer Öland — dess kvarvarande bofasta befolkning, kommuner m. fl. — inför stora ekonomiska sociala och kulturella problem. Självfallet måste — som utredningen också påpekat — landskapet självt i stor omfattning göra insatser, men det framstår som uppenbart, att statliga åtgärder i olika hänseenden är nödvändiga. Ö-utredningen har pekat på en del möjligheter i detta hänseende, men den viktigaste åtgärden, som kan vidtagas, torde ligga på kommunikationernas område. Det nuvarande beroendet av sjöförbindelser måste — alldeles oavsett om förbindelserna så långt möjligt är ändamålsenligt utformade — medföra betydande olägenheter för befolkning och näringsliv. Till exemplifiering av den betydelse en broförbindelse måste anses ha må följande återges ur ö-utredningens betänkande:

Med den tilltagande motorismen och de förbättrade möjligheterna att per bil transportera gods relativt långa sträckor, synes det ofrånkomligt att en färjeled medför olägenheter för de företag, som för sina transporter är beroende därav, genom att tidsförluster och fördyringar uppkommer. Som exempel i detta hänseende kan nämnas, att Kalmar läns slakterier beräknat en årlig väntetid vid färjelägena för sina biltransporter av 7 500 timmar. Betydande besparingar i transportkostnaderna skulle sålunda ernås, om biltransporter-

na kunde gå direkt över bro. Likartade uppgifter lämnas av andra organisationer eller företag. Lantmännens Centralförening uppskattar den årliga fraktkostnadsbesparingen å föreningens transporter vid tillkomsten av en bro till 50 000—60 000 kronor. Ölands Sandviks Bruks Aktiebolag har upp-givit, att väntetid plus merkostnad för färjeleden motsvarar en förlängd biltransportsträcka av mer än 15 mil. En broförbindelse mellan Öland och fastlandet är ägnad att stärka det öländska näringslivets konkurrenskraft. På sätt framgått av det föregående finnes vissa planer på utbyggnad av en del öländska företag. I vad mån dessa planer kan påverkas i positiv riktning genom en bro kan givetvis inte bedömas med säkerhet för närvarande. De lämnade uppgifterna rörande transportförhållandena tyder dock på att åtminstone vissa företag skulle få anledning att överväga en utökning av sin produktion, därest en bro byggdes. Enligt utredningens mening kommer Öland vid tillkomsten av en bro att bli mera jämställt med övriga delar av sydöstra Sverige. Möjligheterna att få ny företagsamhet lokalisera till ön bör sålunda bli större än för närvarande. En broförbindelse kommer att i stor utsträckning bryta den isolering, som den öländska befolkningen för närvarande tidvis kan räkna med. En ökad trivsel torde följa med de bekvämare och snabbare möjligheterna att resa till fastlandet. Men även rent ekonomiska fördelar för ölänningarna står att vinna genom att vissa förnödenheter kan försälas billigare på Öland än för närvarande. Genom en broförbindelse skulle tidsavståndet till Kalmar minska väsentligt. Det kommer att vara möjligt för ölänningarna att med bibehållen bosättning taga arbete i exempelvis Kalmar. Utredningen vill i detta sammanhang även betona, att en bro i hög grad kommer att stimulera turistväsendet på Öland.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen återopade i sitt ovan nämnda yttrande över 1956 års motion i brofrågan, att en särskild sakkunnig var tillkallad för att ur näringsgeografiska och befolkningsstatistiska synpunkter belysa behovet av en broförbindelse mellan Öland och fastlandet. Detta uppdrag har numera redovisats. I undersökningen lämnas ett omfattande statistiskt material, till vilket torde kunna hänvisas. Genom undersökningen synes ytterligare belägg ha lämnats för bronns betydelse ur öländsk synpunkt. Den sakkunnige har visserligen icke vågat tro på några omräkningar av lokaliseringssläget genom tillkomsten av en bro. Även om Öland genom en bro skulle komma i ett bättre lokaliseringssläge än för närvarande, torde detta dock inte betyda — framhåller han — att Öland skulle komma att utgöra det gynnsammaste alternativet vid ett industriföretags val av förläggningssort på fastlandet eller Öland. Detta uttalande äger givetvis sin fulla riktighet, men det minskade tidsavståndet m. fl. gynnsamma verkningar av bron, som den sakkunnige pekat på, måste dock innebära förbättrade förutsättningar för industrier och turistväsende liksom för bosättning på Öland med arbete i Kalmar eller annorstädes på fastlandet. Genom de undersökningar, som verkställts, torde detta få anses klarlagt.

Som framgått av det föregående pågår på Öland en utveckling i befolkningshänseende, som måste förorsaka oro för landskapets befolkning och de lokala myndigheterna. Debatten är också mycket livlig kring vilka åt-

gärder som kan och bör vidtagas för att råda bot på eller åtminstone lätta svårigheterna. I denna debatt har frågan om en broförbindelse med fastlandet intagit en alltmer dominerande plats. Grundtanken har härvid varit, att Öland genom en sådan förbindelse skulle bli, så långt detta med hänsyn till öns läge är möjligt, jämställt med andra delar av landet. De speciella olägenheter, som är förenade med sjöförbindelserna, skulle undanröjas, och förutsättningar skapas för ett mera konkurrenskraftigt näringsliv. Broföretaget måste sålunda ses mot bakgrunden av detta landskapets krav på jämställdhet i kommunikationshänseende, och det är naturligt, att öläningarna icke kan acceptera företagsekonomiska synpunkter på broföretaget som ett skäl mot detsamma. Lika litet som sådana skäl är avgörande vid planerandet av vägförbindelser inom olika delar av landet, lika litet borde de vara det i denna fråga. Det viktigaste är att Öland på samma sätt som andra landsändar får tillgång till fullgoda vägförbindelser med landet i övrigt. De sociala och kulturella samt ur öländsk synpunkt även ekonomiska fördelarna av ett broföretag synes i motorismens tidevarv odisputabla och måste tillmätas avgörande betydelse. Såsom inledningsvis understrukits är det därför nödvändigt, att ett bestämt besked nu lämnas, huruvida och i så fall när staten kan lösa frågan om en broförbindelse mellan Öland och fastlandet. Det må här erinras om att vissa enskilda företag förklarat sig beredda att bygga och även utarbeta planer för en avgiftsbelagd broförbindelse. Det finns ingen anledning att i detta sammanhang gå närmare in på detta ganska komplicerade problem, men det är naturligt att öläningarna föredrager en sådan, i enskild regi byggd bro framför en ytterligare förhållning av det statliga broprojektet.

Med stöd av det anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att det uppdrages åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att skyndsammast låta utarbeta arbetsplan för en bro mellan Öland och fastlandet samt i övrigt vidtaga erforderliga åtgärder, så att ifrågavarande broföretag snarast möjligt kan intagas i flerårsplan för byggande av storbroar.

Stockholm den 3 juli 1958

Fritz Börjesson

John Johansson

Bengt Arweson

Arendt de Jounge

Einar Gustafsson

Oscar Franzén

John Eriksson

i Kårby

i Bäckmora

Stig F. Hansson

Stig Alemyr

Tekla Torbrink

i Önnarp

<i>Erik W. Johanson,</i> Västervik	<i>Thure Andersson</i> i Ronneby	<i>Inga Thorsson</i>
<i>Per Svensson</i> i Stenkyrka	<i>Jean Braconier</i>	<i>Johannes Antonsson</i>
<i>Einar Hæggblom</i>	<i>Sven Svensson</i> i Krokstorp	<i>Folke Nihlfors</i>
<i>James I. A. Dickson</i>	<i>P. A. Sköldin</i>	<i>Gustav Boija</i>

Nr B 177

Av herr **Nilsson** i Lönsboda **m. fl.**, om vissa enskilda vägars överförande till allmänt statligt underhåll.

(Lika lydande med motion nr B 108 i Första kammaren)

Stockholm den 2 juli 1958

		<i>Arvid Nilsson</i> i Lönsboda
<i>Per Svensson</i> i Stenkyrka	<i>Eric Nelander</i>	<i>Fritz Börjesson</i>
<i>Rolf Eliasson</i>	<i>Axel Gustafsson</i> i Borås	<i>Bengt Arweson</i>