

Nr 550

Av herr **Börjesson m. fl.**, om byggande och finansiering i enskild regi av broföretag för allmän trafik.

Enligt gällande lag är det allmänna väghållare för sådana vägar, som är upplåtna för allmän samfärdsel. Denna princip bör självfallet bibehållas, men det kan på goda grunder ifrågasättas, om det icke bör öppnas möjlighet att i särskilda fall medgiva undantag från principen.

Det allmänna nedlägger årligen stora belopp för att utbygga och förbättra det allmänna vägnätet, inklusive broar. Trots detta kan nämnas exempel på flera sådana byggnadsföretag av betydelse för skilda landsdelar, som icke kunnat komma till stånd, och där det för närvarande ter sig synnerligen ovisst när företaget kan komma till utförande. Härvid har framför allt bristen på anslag varit avgörande.

Frågan om byggande av en fast broförbindelse över Kalmarsund har varit under debatt i många år. Ett flertal utredningar har skett i frågan, men det torde fortfarande vara helt oklart om och när broföretaget kan genomföras. I detta sammanhang kan hänvisas till motion nr 54 till 1958 års riksdag, där en utförlig redogörelse lämnats för denna brofrågas behandling under årens lopp. För Ölands befolkning framstår det alltjämt som en angelägenhet av yttersta vikt att Kalmarsunds-bron snarast kommer till utförande. Landskapets intresse för saken har bland annat tagit sig uttryck i en av en synnerligen stor del av Ölands befolkning underskriven petition i ämnet, som överlämnats till kommunikationsdepartementet. Vissa händelser under senare år, t. ex. tillkomsten av sjötrafik mellan Gotland och Öland, har gett ytterligare motiv för bron.

Även andra broföretag av betydande storleksordning kan i detta sammanhang nämnas. Så föreligger exempelvis vissa planer på att bygga en bro över Göta älvs nedre lopp. Vidare torde den diskuterade Öresunds-bron kunna nämnas.

Då det visat sig förenat med svårigheter att tillräckligt snabbt få till stånd broföretag av större omfattning genom det allmännas försorg, är det naturligt, att det spörsmålet rests, huruvida man icke på andra vägar lättare och snabbare kan komma till en lösning av vissa kommunikationsproblem av detta slag. Härvid har tanken att större broar skulle kunna byggas i enskild regi väckts. Sådana broföretag skulle finansieras genom särskilda avgifter som uttages av trafikanterna. Exempel på sådana broar fin-

nes på olika ställen i utlandet, t. ex. USA och Frankrike. Enligt vad som framgått, bland annat under de fortsatta diskussionerna rörande Ölandsbron, finnes ett betydande intresse även hos vissa av landets större firmor i branschen för ett sådant tillvägagångssätt.

I samband med ett interpellationssvar i andra kammaren den 16 december 1959 framhöll kommunikationsministern bland annat, att frågan om det är lämpligt att genom lagändringar bryta genom gällande principer för byggande av allmänna kommunikationsleder är en vittomfattande lagstiftningsfråga. Statsrådet pekade i sammanhanget på både väg- och expropriationslagstiftningen. Starka skäl kan emellertid såsom nämnts ur olika landsdelars synpunkt anföras för att det i särskilda fall kan vara motiverat, att enskilda firmor får rätt att utföra större broföretag m. m. Det synes mot bakgrunden härav mindre tillfredsställande, att den lagstiftningsmässiga sidan av saken icke klarlägges. Det kan icke vara rimligt, att — därest i särskilda fall fullgoda och vägande skäl kan anföras för en sådan lösning — hinder i lagstiftningen reses emot att enskilda firmor på här antytt sätt iordningställer viktiga kommunikationsleder. Möjlighet torde i sådant fall föreligga att det allmänna enligt uppställda regler vid lämplig tidpunkt övertager leden i fråga. Vad särskilt avgiftsfrågan angår synes denna ej ägnad att försämra situationen för t. ex. en öbefolkning, som nu för sina förbindelser med fastlandet är beroende av en enskild och följaktligen avgiftsbelagd båt- eller färjtrafik.

Med anledning av var ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om framläggande av förslag till sådana ändringar i gällande väglag och andra författningar, som är erforderliga för att broföretag, som avses att användas för allmän trafik, kan efter prövning i särskilda fall komma till stånd genom byggande och finansiering i enskild regi samt därefter för viss tid beläggas med avgifter för finansiering av byggnads- och driftkostnader.

Stockholm den 27 januari 1960

Fritz Börjesson

Eric W. Johansson

John Johansson
i Gränö

Olof Johansson

Sven Svensson
i Krokstorp

P. A. Sköldin

Olof Nilsson
i Göteborg

Eric Nelander

Tekla Torbrink

Per Svensson
i Stenkyrka

Sven Gustafson
i Göteborg

Bengt Arweson

Jean Bræconier

Einar Gustafsson
i Kårby

Einar Hæggbloom