

Nr 302

Av herr **Börjesson** i Glömminge, **m. fl.**, om byggande av hamn med färjeläge i Grankullaviken.

(Lika lydande med motion nr 250 i Första kammaren)

I årets statsverksproposition under tionde huvudtiteln punkten (80) 20 Hamnar och farleder är upptaget ett belopp av 2 000 000 kronor i anslag för budgetåret 1962/63.

Departementschefen redogör för de planer Rederiaktiebolaget Nordö, som hittills under sommaren trafikerat linjen Klintehamn—Grankullaviken å norra Öland—Oskarshamn, har för utökning av sin trafik på Gotland och Öland dels genom insättande av en ny färja i maj 1962 och dels genom förvärv av ytterligare färja å nordligare linjer att insättas 1963.

Linjen Klintehamn—Grankullavik har trafikerats sedan 1959 av rederiet med ett lastfartyg av traditionell typ med påbyggda tvenne bildäck.

Den färja som beställts att sättas in i maj 1962 har dubbla propellrar och kan inte angöra Grankullavikens hamn då inloppet är för litet. Det måste breddas och rensas, och dessutom måste färjeläge byggas, då den hittills fungerande tilläggsplatsen varit en miserabel träbrygga som tillhör domänverket. Rederi AB Nordö anser att Grankullaviken är en utomordentlig plats för anläggandet av hamn för trafik på Gotland. Denna linje har visat sig vara en mycket uppskattad turistled Kalmar—Färjestaden—Grankullaviken—Klintehamn, och när det blir en bro över Kalmarsund blir den en förträfflig väg för lastbilstransporter till och från Gotland söder och väster ut.

Kommunen där hamnen ligger, Ölands Åkerbo, har hos sjöfartsstyrelsen ansökt om statsbidrag för utbyggnaden, vilken är av firman Orrje & Co AB kostnadsberäknad till 870 000 kronor för färjeläge och breddning av inloppet samt 1 125 000 för utökning med kaj för tilläggsmöjligheter. I brist på anslag har sjöfartsstyrelsen måst låta hamnbygget vara vilande i avvaktan på eventuella medel från arbetsmarknadsstyrelsen, men projektet tarvar sin lösning med det snaraste, då Klintehamn är i färd med att bygga av färjeläge för denna trafik. Av övriga motiv för hamnanläggningens utförande anges att domänverket överväger att efter nuvarande jägmästarens pensionering sommaren 1962 företaga omorganisation och överväger tillika att ha ett gemensamt revir för Öland och Gotland, vilket motiveras med den nyuppförda lamellfabriken i Klintehamn.

En ganska omfattande transport av gotlandssten förekommer för förädling

vid Sandvikens bruk AB på norra Öland. Sjöräddningssällskapet kommer vid årsmöte den 23 januari att behandla frågan om anläggandet av en livräddningsstation vid Grankullaviken utrustad med livräddningskryssare. Dessa farvatten är ett av de mera stormiga, och på hela Ölands östra kust finnes ingen tillräcklig hamn eller stormskyddsplats. Det har även från oljebolags sida visats intresse för anläggande av en bunkringsstation i Stenkullaviken, vilken skulle fylla ett behov.

Kielkanalen passerades vinterhalvåret 1/10 1959—21/3 1960 av följande antal fartyg enligt av kanalämbetet i Kiel avgivna siffror.

Svenska	1556 st, varav ca 80 % passerar Öland
Finska	1220 st, varav nästan samtliga passerar Öland
Tyska	20830 st, varav en stor del passerar Öland
Holländska	3804 st, varav de flesta passerar Öland.

Härtill kommer fartygen genom Öresund och de danska bälten.

Med stöd av vad ovan anförts hemställles,

att riksdagen ville besluta, att en hamn med färjeläge bygges i Grankullaviken enligt det av firman Orrje & Co AB uppgjorda förslaget, dagtecknat den 15 september 1960,

att det under tionde huvudtiteln Hamnar och farleder punkt (80) 20 upptagna anslaget höjes för ovannämnda ändamål från 2 000 000 till 2 870 000 kronor.

Stockholm i januari 1962

Fritz Börjesson

i Glömminge

Eric W. Johanson

Einar Hægglom

Tekla Torbrink

Anders Dahlgren

Stig Alemyr

Bengt Arweson

Mac P. Hamrin

i Kalmar

Per Svensson

i Stenkyrka