

**Nr 290**

Av herr Nilsson i Gävle, om en broförbindelse mellan Öland och fastlandet.

Frågan om att bygga en bro mellan Öland och fastlandet har vid flera tillfällen behandlats i riksdagen. Senast var frågan uppe vid 1961 års riksdag. Då beslöts, att man skulle vänta på det betänkande om avgiftsbelagda trafik-anläggningar som skulle lämnas av 1960 års vägsakkunniga. Vid detta tillfälle uttrycktes farhågor för att denna väntan endast skulle medföra att saken förhalades. Denna förmodan har visat sig riktig så till vida att de vägsakkunniga principiellt tar avstånd från tanken på att bygga broar avsedda för upptagande av avgifter.

Under tiden som beslutet om ett brobygge dröjer åsamkas befolkningen och företaget på Öland stora utgifter på grund av att man inte har en bro. Fil. mag. Rune Olsson har gjort en utredning åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, av vilken framgår att merkostnaderna för ölandstrafiken nu kan uppskattas till mellan 2 och 3 miljoner kronor per år. Det bör erinras om att väntetiden för semestertrafiken här värderats och följaktligen inte inräknats. Det finns företag som årligen får 100 000-tals kronor i merkostnad för väntetider och färjavgifter. Den öländska stenindustrin t. ex. beräknas endast för frakt av byggnadssten och bearbetad råsten i färj- och hamnavgifter få betala inemot 200 000 kronor. Här är ändå inte väntetiden värderad. En lastbil med släpvagn lastad med 18 ton i ena riktningen och olastad i den andra riktningen kostar tur och retur vid Färjestaden—Kalmar kr. 173: 30 och vid Stora Rör—Skäggenäs kr. 145: 80. Många andra exempel på kostnadsfördyringarna skulle kunna lämnas.

En bro skulle utan tvivel ha stor betydelse för att skapa möjligheter för ölänningarna att bygga upp näringslivet. Industrier skulle sedan lättare kunna etableras på ön. Även för turistnäringen skulle en bro ha stor betydelse. Det kan nämnas, att under turistsäsongen år 1962 beräknades att cirka 318 000 turister besökte Öland.

Många är av den meningen, att inte bara Öland utan också stora delar av sydöstra Sverige skulle dra nytta av en bro till Öland. Då detta område sedan lång tid drabbas av ett betydande utflyttningsöverskott är det också en social fråga att vidtaga åtgärder för att utveckla kommunikationerna och näringslivet inom området. En bro till Öland skulle därvid spela en betydelsefull roll.

Kostnaderna för en bro mellan Kalmar och Färjestaden har angivits till 65—80 miljoner kronor. Även andra förslag till bro- och tunnelbyggen finns, fast dessa får väl inte anses som tillfredsställande utredda. Det kan därvid

nämnas, att hösten 1962 lät byggnadskonsulenten tekn. lic. Stig Regnell, Stockholm, publicera ett förslag om en bergtunnel mellan Skäggenäs och Stora Rör. Han beräknade kostnaderna för en sådan tunnel till endast 25 miljoner kronor.

Viktigt är, att ett beslut om byggande av en ölandsbro sker inom den närmaste tiden, så att ölänningarna därmed får ett klart besked i brofrågan. Under år 1963 skall en revision av flerårsprogrammet för brobyggen företagas. Om det är möjligt att inrymma ett så stort projekt som en bro till Öland i flerårsplanen, bör beslut därom fattas i denna riktning vid den revision som nu skall göras.

Inom de närmaste åren blir det aktuellt med ett beslut om att bygga en bro över Öresund. Då en öresundsbro inte gärna kan byggas före en bro över Stora Bält, är det troligt, att det ännu dröjer några år innan öresundsbron kan påbörjas. Dessa år bör enligt min mening utnyttjas för att bygga en bro till Öland.

Med hänvisning till vad ovan anförts får jag föreslå,  
att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om  
åtgärder för byggande av broförbindelse mellan Öland och  
fastlandet.

Stockholm den 24 januari 1963

Henning Nilsson