

Nr 37.

Av herr **Ericsson, Carl Eric**, *angående en broförbindelse mellan Resarö och fastlandet.*

Under år 1933 färdigställdes allmänna landsvägen Svinningeudd—Nantes och Överby—Ytterby i Österåkers socken av Stockholms län. I samband härmed öppnades färjförbindelse mellan Nantes och Överby å Resarö. Därmed förverkligades ett länge känt behov av trafikförbindelse mellan Resarö och fastlandet. Det visade sig dock mycket snart, att färjans kapacitet icke på långt när motsvarade trafikbelastningen. Färjan kan nämligen endast befordra tre medelstora personbilar eller en lastbil och en medelstor personbil per resa. Köbildning på upp till 20 bilar och väntetid för överfart på 3/4 till 1 timme har därför varit vanlig, särskilt under veckohelgerna och sommarmånaderna. Då varje färjresa tager omkring sju minuter i anspråk, in- och avlastning ej inberäknade, inses lätt, att en stagnation i trafiken uppstår, som medför onormal tidsutdräkt för trafikanterna och en icke ringa irritation bland resenärerna.

Mycket snart höjdes krav på en mera ändamålsenlig lösning av detta trafikproblem, men framläggandet av konkreta förslag fördröjdes genom krigets utbrott och den därav föranledda nedgången i trafiken. Sedan krigsslutet har trafiken emellertid väsentligt ökat — och kan väntas tilltaga alltmera. I syfte att verka för en ändamålsenligare kommunikationsled bildades vid ett sammanträde den 2 oktober 1945 Resarö vägintressenters förening. Denna förening har vid flera tillfällen uppvaktat myndigheterna med anhållan att erhålla en fast broförbindelse mellan Resarö och fastlandet under hänvisning till den nuvarande färjförbindelsens otillräcklighet.

Resarö vägintressenters förening jämte vägförvaltningen i Stockholms län synas nu gemensamt ha stannat för ett förslag till ny förbindelse mellan Resarö och fastlandet, som skulle innebära att en väg anlades utgående från Vaxholmsvägen vid gården Ladvik. Vägen skulle vidare gå över Bogesundslandet via gården Gåsvik. Därifrån skulle vägen dragas över till Bullerholmen. I sundet mellan fastlandet och Bullerholmen finnes en stening, som i det närmaste går upp till vattenytan och på vilken vägbanken skulle kunna anläggas. En rädda av omkring två meters bredd har lämnats öppen mitt i sundet. Denna stening anlades för försvarsändamål för omkring 50 år sedan, varför den torde ha »satt sig» grundligt. Över Bullerholmen, vars terrängförhållanden synas lämpa sig väl för en vägbyggnad, skulle vägen

fortsätta till sundet mot Engarn. Även sundet mellan Bullerholmen och Engarn är stenat för samma ändamål och vid samma tidpunkt som det förstnämnda sundet. Sundet har en bredd av omkring 125 meter och närmast Engarn har lämnats en fri ränna av 10 meters bredd. På den i sundet befintliga steningen kan med fördel läggas en vägbank. Skulle den omnämnda rännan anses böra lämnas fri även i fortsättningen för båttrafik (endast småbåtar kunna ifrågakomma), kan vägbankens fortsättning till Engarn lämpligen ordnas med en enkel balkbro. Från Engarn till stora landsvägen Överby—Ytterby finnes för närvarande en byväg, som dock icke är trafikabel med bil. Några vägbyggnadstekniska svårigheter torde dock icke möta på denna sektion. Vägsträckan skulle i sin helhet uppgå till något mer än 7 km. Kostnaderna för ett eventuellt vägbygge äro på detta stadium svåra att beräkna. Approximativt har Stockholms läns vägförvaltning räknat med 600 000—700 000 kronor. Här kan anmärkas, att domänstyrelsen i och med att staten exproprierat Bogesunds fideikommiss, inom vars område den planerade vägen kommer att gå, torde vara intresserad av vägbyggnadsplanerna.

Därest den sålunda tänkta vägförbindelsen skulle komma till stånd, bleve den nuvarande färjförbindelsen överflödig. Enligt uppgift uppgå årsomkostnaderna för färjan till närmare 40 000 kronor. Om denna utgift bortföle och pengarna i stället användes till amortering av engångskostnaden för den nya vägen, skulle denna kunna vara betald efter icke alltför många år. Även om denna beräkning icke helt skulle stämma, tala dock många skäl för att den tilltänkta vägen ur såväl det allmännas som de enskildas synpunkt är att föredraga framför den gamla färjförbindelsen. Färjförbindelsens trafikkapacitet är begränsad och som ovan framhållits helt otillräcklig. En fast vägförbindelse komme att få obegränsad trafikkapacitet, till stor fördel för såväl Resarös fasta befolkning (omkring 450 personer) som de många sommargästerna (omkring 3 000), av vilka de allra flesta ha egna fastigheter. Beträffande färjan som användes mellan Nantes och Resarö, kan framhållas, att den enligt uppgift skulle kunna säljas till ett fördelaktigt pris.

En omständighet som förtjänar beaktande är den, att Vaxholmsdistriktet i flera år under månaderna juni till och med september — de månader då trafiken över färjan är som mest omfattande — varit det viktigaste området då det gäller leverans av strömning till Stockholm.

När Vaxholmsbolagets sommarturer upphöra — vanligtvis mellan den 20 och 26 augusti — sändes strömningen från kringliggande områden till Ytterby brygga på Resarö för att därefter forslas med bil via färjan Resarö—Nantes till Stockholm. Från Resarö har strömningen, alltsedan färjförbindelse 1934 öppnades, hela tiden transporterats med bil till Stockholm. Någon diskussion torde inte behöva råda om den tvingande nödvändigheten i att strömningen kommer så tidigt som möjligt in till Stockholm, särskilt

under den varma årstiden, då strömningen är känslig för kvalitetsförsämring. Det är ett intresse av stor vikt för fiskarbefolkningen i Vaxholmsområdet att bättre kommunikationsmöjligheter mellan Resarö och Stockholm komma till stånd, då denna befolkning, som förhållandena nu äro med den omnämnda färjan, ofta drabbas av kännbara ekonomiska förluster på grund av strömningens kvalitetsförsämring under den tidsödande transporten. Under 1947 transporterades, så gott som uteslutande med bil från Vaxholm, 446 854 kg fisk.

En detalj av betydelse är Resarös mjölkförsörjning. Från gårdarna på Resarö kunna endast några få närboende familjer erhålla mjölk; det större antalet konsumenter måste få denna vara från Mjolkcentralen, vars bilar ej gå över färjan utan lämna mjölken till resarökonsumenterna vid Nantes, där handlanden vid Överby själv får hämta mjölken och frakta den över till Resarö. Till övriga delar av Resarö fraktas mjölken på ett föga hygieniskt sätt, ofta stående länge i solen, med vaxholmsbåtar. Om den av Resarös väginressenters förening föreslagna nya vägen kunde komma till stånd, skulle mjölkdistributionen kunna ske med bilar direkt till Resarö.

Tillfogas kan också, att en fast bro från Resarö till fastlandet skulle bli en betydligt säkrare kommunikationsmöjlighet för resaröborna vintertid. Under kalla vintrar nödgas färjan lägga upp på grund av ishinder. Det synes uppenbart, att flera vägande skäl kunna anföras till förmån för de önskemål, som befolkningen och sommargästerna på Resarö genom Resarö väginressenters förening ha framfört till länsstyrelsen och vägförvaltningen. Det kan visserligen förefalla lämpligt att denna väg- och brofråga inordnas under en allmän generalplan för skärgårdstrafikens ordnande, men när denna plan kan bli definitivt fastställd eller komma till utförande ligger i en oviss framtid. I det här påtalade fallet, Resarös förbindelse med fastlandet, föreligger ett klart och av både myndigheter och enskilda erkänt behov, som med det snaraste bör tillfredsställas. Intet hindrar heller, att den, om den nu kommer till stånd senare, inpassas i generalplanen.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära dels planering av en broförbindelse mellan Resarö och fastlandet med behöfliga vägar i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anförts i denna motion,

dels utredning om kostnaderna härför, samt

dels att dessa åtgärder måtte vidtagas utan dröjsmål i syfte att möjliggöra ett snabbt igångsättande av detta projekt så snart de ekonomiska förhållandena det medgiva.

Stockholm den 18 januari 1949.

Carl Eric Ericsson.