

innebära får den förhöjning av anslaget till detta ändamål som föreslagits av statens trafiksäkerhetsråd anses välbefogad.

Med hänvisning till ovan anförda hemställas,

att riksdagen till Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1961/62 måtte anvisa ett reservationsanslag av 750 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedel.

Stockholm den 26 januari 1961

Gunnar Hedlund

S. G. W. Wahlund

Nils G. Hansson
i Skegrie

Per Svensson
i Stenkyrka

Nr 523

Av herrar Nilsson i Gävle och Holmberg, *angående en broförbindelse mellan Öland och fastlandet.*

Öland har drabbats av en stor befolkningsminskning. År 1880 hade Öland 38 000 innevånare för att nu ha minskat till drygt 23 000. Befolkningsutflyttningen pågår alltjämt. De preliminära siffrorna vid årsskiftet 1960/61 visar en utflyttning under senaste året av 423 innevånare. Öland löper därför risken av en fortsatt snabb befolkningsuttunning, vilken kommer att accentueras av järnvägsstyrelsens beslut att inom kort lägga ner järnvägskommunikationerna på ön. Denna försämring av kommunikationsväsendet leder med all sannolikhet till ökade fraktkostnader.

En bro mellan Öland och fastlandet skulle lösa öns svåraste kommunikationsproblem och fylla de anspråk på kontakt med fastlandet, som befolkningen med all rätt fordrar. En bro skulle dessutom medföra stora ekonomiska besparingar för befolkningen, liksom näringslivet skulle stimuleras och förutsättningar till en ökad sysselsättning för befolkningen skapas.

Den nuvarande färjtrafiken mellan Öland och fastlandet kostar befolkningen stora pengar. För en personbil är avgiften ca tio kronor för enkel resa — avgiften varierar något beroende på bilens tjänstevikt. Personavgiften för enkel resa är en krona. Färjavgifterna i samband med resa säger emellertid inte allt om de verkliga kostnaderna, som framför allt ölandsbefolk-

ningen får åtaga sig på grund av att det saknas en broförbindelse med fastlandet. Sålunda ligger varupriserna i allmänhet över gällande priser på fastlandet. Bensinen kostar ett öre mera per liter, socker är ofta något öre dyrare. Den största prisfördyringen ligger dock på byggnadskostnaderna. De höga fraktavgifterna leder sålunda till att husbyggnadskostnaderna beräknas ligga ca tio procent över motsvarande kostnader på fastlandet.

Även företagen som finns på Öland får betala höga fraktavgifter i form av färjavgifter. För en lastbil med ölandssten får producenten betala ca 45 kronor i färjavgift. Att en sådan fraktfördyring måste slå igenom på priserna är uppenbart och medför självklart försämrade konkurrensmöjligheter.

Under årtionden har brofrågan varit mer eller mindre aktuell. Bland ölänningarna har det länge funnits ett starkt krav på att få en broförbindelse ordnad. Som förhållandena nu är får denna befolkning betala en kommunikationsavgift som befolkningen i övriga delar av landet i allmänhet inte har motsvarighet till.

Med hänvisning till vad som här ovan anförts får undertecknade hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt utredning och förslag om byggandet av en broförbindelse mellan Öland och fastlandet.

Stockholm den 26 januari 1961

Henning Nilsson

Helmer Holmberg