

Nr 485

av herrar Svanström och Andersson i Nybro
om förbättring av vägstandarden i Kalmar län, m. m.

Kommunikationernas betydelse för ett områdes ekonomiska utveckling torde vara höjt över varje tvivel. I slutet av förra seklet kom järnvägarnas anläggande och sträckning att få den största betydelsen för olika landsdelars blivande utveckling. För t. ex. Kalmar läns vidkommande innebar det förhållandet att någon genomgående, normalspårig järnväg ej kom till utförande av allt att döma en stagnation av utvecklingen på alla områden av länets näringsliv. Det förtjänar framhållas att länets hittills största invånarantal registrerades omkring år 1880, och efter 90 år kvarstår befolkningstalet på ungefär samma nivå medan invånarantalet i andra län i många fall har fördubblats.

Den nuvarande standarden på vägnätet i Kalmar län lämnar fortfarande mycket övrigt att önska. Detta gäller såväl riksvägar som genomgående länsvägar och framför allt bygdevägar.

Inte minst för inlandet i Kalmar län med av de allmänna konjunkturer-na och de speciella näringarnas — t. ex. glasindustrins samt möbel- och träindustrins — mera långsiktiga svårigheter redan hårt pressade företag-samhet betyder dåliga transportmöjligheter kanske ofta droppen som får bägaren att rinna över. Bland de genomgående länsvägar som länge har varit angelägna objekt för omedelbar nybyggnad kan nämnas väg nr 135 Gamleby—Kisa i de delar den berör Kalmar län. Som ett par exempel på bygdevägar för angelägen upprustning kan nämnas vägen Ruda—Allgunnen och riksväg 15—Lofthammar.

I det senare fallet framstår byggandet av en bro vid Bjursund som en angelägen åtgärd för att underlätta trafiken till Lofthammar där bl. a. en betydande industri i bageribranschen överväger att flytta från orten, om icke ett brobygge eller annan effektiv lösning av landsvägstransporten för dess råvaror och färdiga produkter, främst djupfrysta ogräddade wiener-bröd, kommer till stånd med det allra snaraste.

När vederbörande företagare etablerade sig i Lofthammar år 1965 blev han enligt egen uppgift utlovad snar förbättring av vägförhållandena. Någon som helst sådan förbättring har ännu ej verkställts.

Då vi anser att här föreliggande förhållande är ett mycket belysande exempel på hur besvärliga kommunikationer kan äventyra en för glesbygden synnerligen angelägen industrilokalisering vill vi lite närmare redogöra för en trebetygsuppsats i företagsekonomi som förra året avlämnades vid Linköpings högskola av pol. mag. Ulf Joakim Skog i Lofthammar. Av bilaga 1 framgår de olika i betygsuppsatsen angivna orternas belägenhet.

Eftersom det säkert finns flera motsvarigheter på andra håll i landet

förtjänar hithörande problem en ingående behandling i riksdagen. Kommunikationernas betydelse för näringsliv och turism i en skärgårdssocken som Loftahammar – numera ingår Loftahammar i Västerviks kommun – är helt ostridig. Här förekommer betydande pendling av den bofasta arbetskraften till i Överum och Gamleby befintlig tung industri. Behovet av sysselsättning för kvinnlig arbetskraft ökar självklart därigenom i hemsocknen.

Inledningsvis berörs i uppsatsen de lokala förhållandena.

”Loftahammar kommun, som ligger i nordöstra Kalmar län (bil. 1), hade år 1970 1 031 inv. varav 450 personer i själva samhället. Befolkningsprognosen fram till 1990 visar en mycket liten minskning. (bil. 2)

Det finns några industrier, som exempelvis Wienerbagaren Djupfryst AB och Västervikortens mejeriförening ek. för. Stor del av befolkningen är sysselsatt med jordbruksarbete, skogsavverkning och servicearbeten. Turismen under sommarmånaderna utgör en betydande inkomstkälla för hela orten. Marken runt Loftahammar är mycket eftertraktad som fritidsområde och som tomter till sommarstugor. Turisterna kommer till största delen från Stockholm, Norrköping och Linköping samt kringliggande kommuner. Det är ett naturskönt område, som verkligen har möjlighet att bjuda på omväxlande rekreationsmöjligheter.

Den bästa kommunikationsleden för att nå Loftahammar är för närvarande vägen Björsholm – Bjursund – Loftahammar. (bil. 1) Den är 7 meter bred, belagd med asfalt, rak och går inte genom några tätbebyggda områden, varför man kan hålla en hög medelhastighet, med undantag av vissa mindre avsnitt inom själva samhället Loftahammar. Denna vägsträcka kommer inom den närmaste 5-årsperioden att byggas ut för 0,5 milj. kr. Vi kan således konstatera att med nuvarande belastning föreligger inga trängselkostnader på själva vägsträckan. Vägens flaskhals är en färja vid Bjursund. Sundet är ca 250 m långt och utgör en farled till Syrsanviken. Vid Syrsans norra ände ligger Helgenäs i vilken del trävaruindustrier är belägna. En viss yrkesmässig båttrafik förekommer till och från en av dessa. I övrigt utgör fritidsbåtarna den huvudsakliga trafiken genom sundet. En dubbelkopplad färja trafikerar sundet enligt en fastställd tidtabell. Den rymmer ungefär 20 personbilar, men när större lastbilar transporteras krymper färjans kapacitet givetvis avsevärt. Under sommarmånaderna och då särskilt under semester och helgerna uppstår köer av bilar och trots att tidtabellen då upphör att gälla kan överfarten i extremfall ta upp till en timme. För reparation och underhållsarbeten är färjan avstängd ungefär 14 dagar/år. (1969: 14 dagar, 1970: 14 dagar).

Från Loftahammar norrut mot Hulta finns en mindre grusväg, väg nr 874. Trafikanter, som inte vill använda färjan, kan åka den vägen. Den är mycket smal och krokig, vilket inte gör det möjligt för personbilar att mötas oberoende. Vid möte med större fordon uppstår uppenbara komplikationer. Vägen är för närvarande 15,8 km lång och mynnar ut på

en större asfalterad väg. En förutsättning för att denna väg skall kunna användas på ett tillfredsställande sätt såsom ett alternativ till färjan är att en nysträckning företas."

I fortsättningen lämnas en historik. Där sägs bl. a.:

"I alla aktioner och opinionsyttringar under tiden 1940–1966 har de kommunala myndigheterna i Loftahammar varit ense om att en bro över Bjursunds ström vore den mest angelägna åtgärden för att förbättra kommunens kommunikationer.

Kommunalfullmäktige har åtskilliga gånger, hos länsstyrelsen, länets vägförvaltning m. fl. påtalat behovet av att en bro byggs för att underlätta transporterna. Länsstyrelsen menar sig inse betydelsen av en bro, men har inte kunnat ta ställning till när brobygget skulle kunna påbörjas.

Under femtiotalet togs frågan upp till behandling flera gånger och 1955 var dåvarande kommunikationsministern i Loftahammar och besiktigade färjeläget. Trots många ansträngningar erhöles aldrig någon lösning av problemet.

I början av 1967 igångsattes en aktion för väg nr 874 den s. k. Hellerövägen. Somliga menade sig vara villiga att avstå från förbindelsen över Bjursunds ström och hävdade att det vore bättre att helt satsa på att bygga ut väg nr 874. Denna intresseförskjutning syns vara mer betingad av att aktionerna för en bro ej givit något resultat, än en omprövning av angelägenhetsgraden.

I januari 1968 beslöt vägförvaltningen i Kalmar län att fr. o. m. februari samma år göra vissa inskränkningar i färjetrafiken. Det gällde speciellt under nattetid mellan kl. 01.00–05.00 då turena inte skulle bli så täta som under dagtid. Inskränkningen skulle betraktas som en besparingsåtgärd."

Före 1968 fanns ingen tidtabell, utan färjan gick så snart som en eller flera trafikanter anlände. Genom tidtabellen ökade resenärernas väntetid påtagligt, vilket medförde stor irritation.

Författaren anför två olika alternativ:

A-alternativ: Väg nr 874 byggs ut till en normalväg med 7 meters körbana.

B-alternativ: Färjan ersätts med en bro.

Om färjetrafiken upphör, kommer all den trafik som tidigare skeppats över att överföras på den nya vägen mot Vråka. Den största vinsten med en sådan åtgärd är tidsvinsten trafikanterna gör genom att slippa den långsamma och irriterande färjeöverfarten. Dessutom bortfaller kostnaderna för färjan. Den nya vägsträckan kommer då att bli 13,2 km längre för de trafikanter som vill nå centralorten Gamleby och Västervik.

Befolkningen antas vilja bo kvar, och därför bör tillfarterna förbättras enligt något av alternativen för att ej hindra kommunens framtida

utveckling.

Befolkningsutvecklingen inom Loftahammar förväntas bli stabil, och någon kraftig in- eller utflyttning väntas ej ske (bil. 2). Någon större förändring i lokaliseringspolitik förutsätts ej inträffa, och sysselsättningsmöjligheterna antas bli konstanta. Turismen väntas öka, och ytterligare fritidsområden och sommarstugor kommer att upprättas då efterfrågan är mycket stor. Som tidigare nämnts antar vi också att om väg nr 874 byggs ut, kommer färjan helt att läggas ned, och om en bro byggs, förbättras ej väg nr 874 och färjan försvinner.

Med hänsyn till ovanstående förutsättningar skulle en kalkyl för varje år få följande utseende:

Vägbygget medför tidsvinster och påverkar ej sjöfarten men medför kostnader för investering i väg, ökade underhållskostnader och ökade fordonskostnader, ökade externa effekter och ökade olycksrisker.

Brobygget medför tidsvinster och inbesparade färjekostnader men också investeringskostnader för bro och påverkar sjöfarten.

Liksom vid alla kostnads- och intäktskalkyler är ofta kostnadssidan lättare att uppskatta, emedan intäkterna ofta blir gissningar. Då den största intäktsposten för vårt problem utgörs av *tidsvinster* fordrar denna sak ett något utförligare resonemang.

"Tid är pengar" är ett gammalt ordspråk. Men tiden kan knappast enhetligt värderas för olika människor. Vi har därför valt att indela trafikanterna i tre kategorier:

- a) yrkestrafikanter,
- b) pendeltrafikanter,
- c) turisttrafikanter.

Med yrkestrafikanter menar vi då de som har betalt eller i sitt arbete utnyttjar arbetstiden för att åka till eller från Loftahammar. Denna grupp kan bestå av yrkeschaufförer på varubilar, bussar samt hantverks- och reparationspersonal, tjänstemän m. m.

Till pendeltrafikanterna räknar vi inte bara de som varje dag reser till och från sina arbeten och då måste använda sig av färjan utan också de som gör sina inköpsresor eller utför andra förrättningar av "privat" natur i centralorten eller på andra orter. Denna kategori består huvudsakligen av den året runt bofasta befolkningen dvs. de som dagligen dras med "problemet".

Ett stort antal bofasta sommargäster, vilka till största delen kommer från Linköping, Norrköping och Stockholm, utgör en betydande del av befolkningen på sommaren. Badgäster, campare och semesterfirare är andra som vi vill hänföra till kategorin turisttrafikanter.

Om intjänad tid kan omsättas i annat produktivt arbete, föreligger en förtjänst inte enbart för företaget utan även ur samhällsekonomisk synvinkel. I ett sådant fall är lönekostnaden ett mått på värdet av vinsten. Om däremot den intjänade tiden omvandlas till annan improduktiv sysselsättning, tillkommer förtjänsten enbart individen. I det långa loppet är, även vid små tidsvinster, lönekostnaden till yrkestrafikanterna ett

adekvat mått på hur mycket den intjänade tiden är värd för dessa. En vägd medellön förutsätter kännedom om vilka olika yrkeskategorier som trafikerar sträckan. Svårigheterna här är uppenbara, varför vi använder oss av lönen för transportarbetare som ett generellt mått, eftersom denna bedöms vara den största kategori som trafikerar sträckan. År 1972 uppgick lönen till 12:25 kr./tim. enligt gällande avtal. Ackordskörning, övertid ersättningar, löneglidningar m. m. gör att medeltimlönen utgörs av ungefär 14:50 kr./tim. För företagen tillkommer sociala kostnader, arbetsgivaravgift, ATP m. m., vilka utgår med olika belopp beroende på arbetstagarkategori. Generellt använder vi oss av 25 % pålägg på lönesumman (inkl. 4 % arbetsgivaravgift). Ur samhällets synvinkel åtgår sålunda resurser till ett värde av 18:10 kr./tim. Betydligt svårare är det att värdera värdet av inbesparad tid för pendeltrafikanterna. Utan att försöka att finna på rationella argument för vårt val av ersättning till pendeltrafikanterna fastställer vi dess värde till 6 kr./tim.

Individen värderar sin fritid på olika sätt beroende på när den infaller i hans dygnsrytm. Vi förutsätter att en individ under semester eller liknande rekreation inte alls är lika hårt bunden eller starkt beroende av ett tidsschema som under den dagliga gärningen. Helt godtyckligt uppskattar vi därför de semestrandes tid till ett värde som är hälften av pendeltrafikanternas dvs. 3 kr./tim.

Utöver det något omständliga momentet med av- och pålastning från färjan måste man även inbegripa de förberedelser en trafikant måste göra före avfärden. För de dagliga resenärerna, som yrkestrafiken och pendlarna utgör, är säkerligen den genomsnittliga väntetiden mindre än för turisttrafikanterna. Med kännedom om restider och turlista för färjan anpassar de båda förstnämnda kategorierna sina avfärder för att väntan vid själva färjeläget skall bli så liten som möjligt. De måste dock förbereda sin avfärd och därvid beräkna vissa marginaler för att vara säkra på att hinna med. Om vi i väntetiden då inräknar det faktum att resenären ofta får "stå över" en färja ("nu hinner jag inte med färjan så jag kan sitta en kvart till"), den något långsamma överskeppningen (3-4 min.), marginaltider samt ev. köbildning, torde den genomsnittliga tidsförlusten vid färjan för dessa båda kategorier snarare överstiga än understiga 10 min./färjeöverfart (i jämförelse med vad motsvarande vägsträcka tagit).

Turisttrafikanterna har mera sällan kännedom om färjans turer. De långa resvägarna med svårigheter att helt anpassa sin fart och avfärd så att den stämmer med tidtabellen och de vid vissa tider långa köerna gör att vi vågar uppskatta den genomsnittliga väntetiden för denna trafikantgrupp till 20 min. med beaktande av att ovanstående argument också gäller för denna grupp.

Då det gäller att kvantifiera antalet personminuter måste vi utgå från den enda tillgängliga statistiken som endast utvisar antalet fordon. Under 1969 genomfördes en trafikräkning som visade att under 30 973 färjeturer överskeppades 146 546 fordon totalt (bil. 3). För 1968 fördelar sig trafiken enligt följande:

Yrkestrafiken: 12 600 fordon.

Pendeltrafiken: 90 000 fordon.

Turisttrafiken: 53 700 fordon.

Den yrkesmässiga trafiken får antas till största delen utgå från Gamleby och Västervik. Därifrån rekvideras hantverkspersonal, skolbussar, allmänna kommunikationer, varubilar osv. En mindre del såsom varutransporter från Wienerbagarens AB, virkestransporter och en del varubilar har sina vägar norrut, varför vi antar att 25 % av yrkestrafiken har fördel av en förkortad vägsträcka norrut och 75 % söderut, till centralorten.

Motsvarande siffror för pendeltrafiken antas vara lika fördelad.

Den rena turisttrafiken tycks huvudsakligen komma norrifrån, men då en stor del av dessa är "bofasta" sommargäster kan man anta att en del inköpsresor görs under sommarmånaderna till centralorten. Vi uppskattar därför denna trafikströms inriktning till 50 % åt vardera hållet. För trafik från Linköping är de båda alternativen likvärdiga.

Därefter följer i uppsatsen en beräkning av antalet personer av de olika kategorierna i varje fordon, en jämförelse mellan de aktuella vägsträckorna och möjlig hastighet på dessa. Författaren kommer fram till att tidskostnaden kan uppskattas till 434 000 kr. per år, räknat i 1972 års penningvärde för dem som trafikerar färjan. Denna kostnad skulle helt bortfalla vid ett brobygge. Den nuvarande driftkostnaden för vägverket uppges vara 415 000 kr. Således en sammanlagd beräknad årlig kostnad av 849 000 kr. Broalternativet skulle vidare ge en årlig, 279 000 kr. lägre fordonskostnad än det längre vägalternativet, anser uppsatsförfattaren. Hans slutsats blir således att det väl skulle löna sig att bygga en bro.

I uppsatsen hävdas vidare att båttrafiken är så obetydlig till Helgenäs att denna utan nackdel helt kan upphöra och bron utföras som lågbro. Gissningsvis skulle denna med beräkning av motsvarande kostnad som lågbrodelen på Ölandsbron snarare kosta 3 milj. kr. än 5 anser författaren. Med de beräkningar som han har utfört skulle broalternativet komma att ge en avkastning på 12–17 procent på en uppskattad investeringssumma.

Vi har velat anföra dessa intressanta synpunkter från en ung studerande. En allvarligt syftande utredning borde med det snaraste verkställas och ett brobygge så snart som möjligt genomföras för att hindra en fortsatt avfolkning i denna skärgårdsglesbygd.

Krav på ökade väganslag har framförts i partimotion från centern, och det är vår förvisning att så stor del av dessa skall kunna anvisas till Kalmar län att för länet angelägna vägförhållanden skall snabbt kunna förbättras.

Vi är medvetna om att motsvarande önskemål om bättre vägar kan resas i flera län, men det torde vara ofrånkomligt att statsmakterna, efter flera års enträgna framställningar på olika sätt, uppvaktningar, skrivelser, pressopinion, hot om skolstrejker m. m., äntligen inser allvaret i de av befolkningen, kommunala myndigheter och länsmyndigheter framförda kravet på snabba förbättringar.

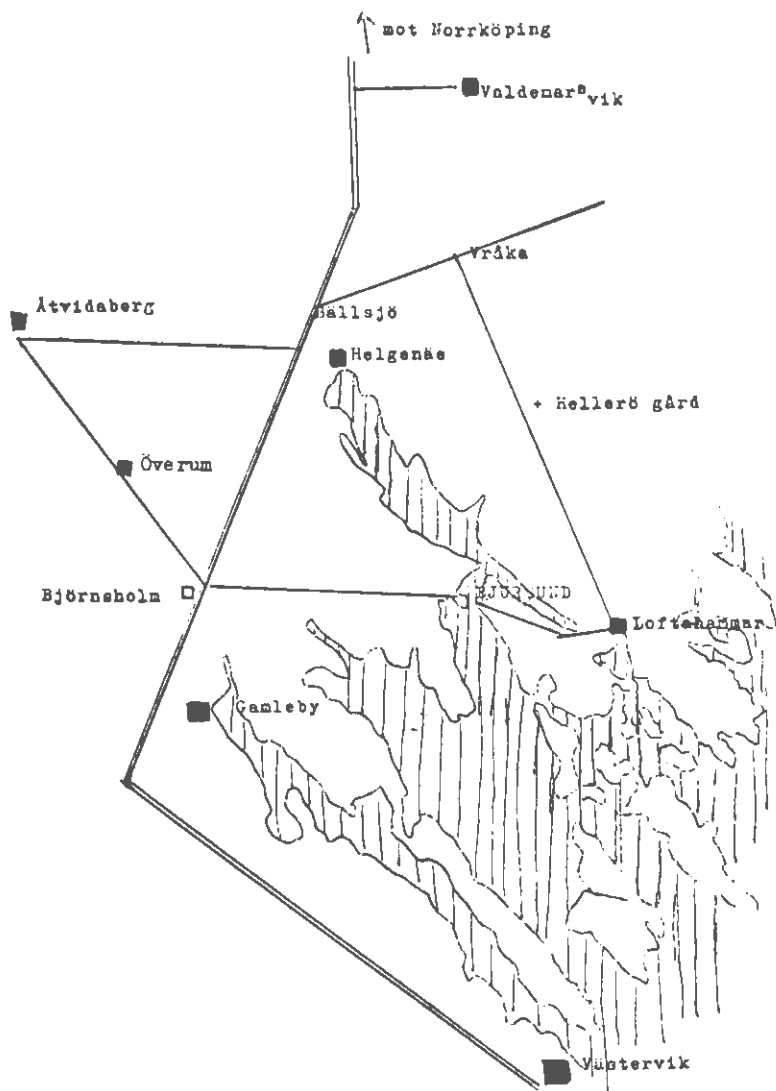
Med anledning av det anförda hemställs
att riksdagen vid behandling av frågan om väganslag för nästa
budgetår uttalar att Kalmar län tillerkänns anslag i sådan
omfattning att vägstandarden snabbt kan förbättras och en
bro byggas vid Bjursunds ström.

Stockholm den 23 januari 1973

IVAN SVANSTRÖM (c)

GÖSTA ANDERSSON (c)
i Nybro

Bilaga 1



Länsstyrelsen i Kalmar län den 15.2.1972

Befolkningsprognos för Loftahammar från 1970 till 1990

Befolkning	1970	1980	1990
Totalt	1 031	985	956
Män	545	512	493
Kvinnor	486	473	463

Lars Hemmendorff

1:e byråsekreterare

Bilaga 3

STATENS VÄGVERK
Vägförvaltningen i Kalmar län
Driftkontoret

Datum
21.2.1972

PM

angående färjled över Bjursundsström jämte tillfartsvägar till Loftahammar

År 1969 räknades den med färjan över Bjursundsström överskeppade trafiken.

Antal överskeppade fordon var	146 546	
Antal dagar med färjdrift	351	
Antal turer	30 973	
Fordon per årsmedeldygn	412	
Fordon per tur	4,67	
Hyra för färja år 1972		120 000 kr.
Förläner		276 000 kr.
Färjlägen		19 000 kr.
		415 000 kr.

Närmare upplysningar om hyresberäkning kan erhållas av DAe, Statens Vägverks Centralförening.

Någon statistik över underhållskostnader föres ej per väg utan endast per arbetsområde. Ur det berörda arbetsområdets statistik har underlag hämtats för beräkning av underhållskostnader för följande vägar.

Björsholm - Loftahammar 14,8 km	420 åmd 1963	
Underhållskostn. per år	ca	63 700 kr.
Underhållskostn. per km väg och år	ca	4 300 kr.
Hulta - Loftahammar 16,2 km	100 åmd 1969	
Grusning, flickning, dammbindn., dikesrensn. m. m.		35 000 kr.
Sandning		7 200 kr.
Plogning		10 000 kr.
Underhållskostnad per år		52 300 kr.
Underhållskostnad per km och år		3 200 kr.
Bällsjö (15) - Hulta 3,2 km	320 åmd 1969	
Underhållskostnad per år	ca	11 800 kr.
Underhållskostnad per km och år	ca	3 700 kr.

I femårsplanen för förstärkningsarbeten har dessutom medtagits förstärkning av sträckan Bjursund - Loftahammar till en kostnad av 510 000 kr.