

Nr 173.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning och förslag rörande inomskärsfarleden i Bohuslän.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Gustavson m. fl.* (I: 88) och den andra inom andra kammaren av herr *Utbult m. fl.* (II: 111), har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en fortsatt utredning genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av frågan om inomskärsfarleden i Bohuslän samt för riksdagen framlägga de förslag, som utredningen kan föranleda.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen II: 111.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *kommerskollegium* avgivit yttranden. En sammanställning över dessa fogas härvid (*Bilaga*).

Utskottet. Såsom i motionerna framhållits har frågan om inomskärsfarleden i Bohuslän tidigare varit föremål för särskild utredning. En på grundval härav utarbetad plan framlades sålunda år 1918, innehållande förslag till förbättringar i olika hänseenden av farleden. Planen har dock sedermera endast i begränsad omfattning kommit till utförande, varvid främst är att nämna färdigställandet av den s. k. Sotenkanalen. Med hänsyn till de svårigheter för skeppsfarten och fisket, som frånvaron av skyddade vattenvägar inom vissa delar av den bohuslänska skärgården vållar, anse emellertid motionärerna det vara ett vitalt intresse för befolkningen i dessa trakter, att den föreslagna inomskärsfarleden i sin helhet kommer till stånd. Till vad motionärerna härutinnan anfört ha remissmyndigheterna i stort sett anslutit sig. Jämväl utskottet har bibragts den uppfattningen, att starka skäl kunna åberopas för en sådan allmän översyn av de föreliggande förslagen som i motionerna åsyftats. Utskottet får sålunda tillstyrka, att den ytterligare utredning av frågan som må befinnas erforderlig nu verkställas. Lämpligt torde vara att arbetet härmed anförtros väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Den år 1918 upprättade planen, vilken sedermera i olika avseenden kompletterats genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, innehåller ett stort antal delföretag av varierande storleksordning. I en del av remissytt-

randena ha närmare berörts vissa i planen ingående projekt, såsom iordningställandet av farlederna innanför Hornö, Hjärtöfjorden och Tjurpannefjorden, vilka ansetts i första hand bära förverkligas. Vid utskottets behandling av förevarande motioner har även framhållits behovet av en upprensning och fördjupning av Hamburgsund. Utskottet är för egen del icke berett att ange något särskilt delföretag, vilket bör äga företräde framför andra. Det synes emellertid utskottet lämpligt, att vid den föreslagna översynen närmare prövas, i vilken ordning de olika projekten med hänsyn till deras angelägenhetsgrad bära utföras. Utskottet förutsätter jämväl att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för den händelse utredningen kommer till stånd, därvid kommer att samråda icke endast med de av frågan berörda myndigheterna i övrigt utan även med representanter för ortsbefolkningen.

Under återopande av det nu anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 88 och II: 111, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en fortsatt utredning genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av frågan om inomskärsfarleden i Bohuslän samt för riksdagen framlägga de förslag, som utredningen kan föranleda.

Stockholm den 17 maj 1949.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendens slutbehandling inom utskottet hava närvarit
från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Mannerskantz, Iwar Anderson, Johan Eric Ericson, Sundelin, Rosenberg, Hesselbom, Gustav Emil Andersson, Andrée och Ivar Persson; samt

från andra kammaren: herrar Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Rubbestad, Lindholm, Pettersson i Dahl, Åkerström, Hoppe, Staxäng, Petterson i Degerfors, fröken Elmén samt herrar Severin och Widén.

Bilaga.

Sammanställning över yttranden i anledning av motionerna I: 88 och II: 111 angående inomskärsfarleden i Bohuslän.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Frågan om utbyggnad av en tryggad inomskärsfarled längs Bohusläns kust har vid upprepade tillfällen varit föremål för uttalanden från länsstyrelsens sida. Spörsmålet har då närmast gällt vilka delar av farleden, som i första hand vore angelägna att komma till utförande. Sedan Sotenkanalen utbyggt, förmenar länsstyrelsen nu liksom tidigare, att den såväl med hänsyn till trafikfrekvensen som eljest viktigaste delen av inomskärsfarleden att få anlagd är den södra delen, främst leden vid Hjärtöfjorden utanför Tjörn. En översyn och omarbetning av de planer, som för dessa delar av farleden på sin tid utarbetats, vill länsstyrelsen därför tillstyrka. Huruvida, sedan stenindustrin numera till största delen nedlagts och den tidigare livliga sjöfarten med stenlastade farkoster i länets norr om Gullmarsfjorden belägna del praktiskt taget upphört, tillräckliga skäl må föreligga att under rådande penningknapphet räkna med en nära förestående utbyggnad av farledens norra delar och för ändamålet revidera föreliggande förslag beträffande dessa, bland annat omfattande den s. k. Isvikskanalen innanför Tjurpannefjorden, synes länsstyrelsen däremot tivelaktigt. Länsstyrelsen vill dock icke avstyrka en sådan allmän utredning rörande frågan om inomskärsfarleden i Bohuslän, som i motionerna åsyftas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Styrelsen har i överlämnad promemoria lämnat en redogörelse för de olika delarna av inomskärsfarleden Strömstad—Göteborg. Beträffande de delar av farleden, för vilkas förbättring förslag uppgjordes år 1918 av dåvarande distriktschefen Asplund, anser styrelsen, att nya undersökningar böra utföras på platsen samt nya förslag upprättas. För de delar av farleden, beträffande vilka erforderliga undersökningar verkstälts och förslag uppgjorts genom styrelsens försorg efter 1935, erfordras endast revidering av till förslagen hörande kostnadsberäkningar. För det fall medel ställes till styrelsens förfogande, kan styrelsen åtaga sig att verkställa ytterligare erforderlig utredning avseende förbättring av inomskärsfarleden Strömstad—Göteborg.

Förenämnda promemoria innehåller i huvudsak följande.

Geografisk beskrivning. Redan av naturen finnas åtskilliga sträckor, där kustfarten kan framgå i den bohuslänska skärgården i skydd för strömmar och sjögång. Flera öppna fjordar måste dock nu passeras vid färd längs kusten från Strömstad till Göteborg. Dessa äro från norr räknat Kosterfjorden, Tjurpannefjorden, Sotefjord, Gatten vid Stångehuvud och Islandsberg, det s. k. Kråksundskap innanför Käringöfjorden, Hjärtöfjord och Marstrandsfjorden. Dessa fjordar kunna emellertid helt eller delvis undvikas genom anordnande av inre farleder. Sålunda undvikes Kosterfjorden genom en leds öppnande från Strömstads hamn innanför Valö, Daftö, Tjärnö, Råssö och Resö; Tjurpannefjorden genom en farled in i Sannäsfjorden och genomskärning av landtungan mellan denna fjord och Isviks-

kilen; Sotefjorden genom öppnande av Hornösund, ledens fortsättande utmed kusten och över yttre delen av Bottenfjorden in i Ösöfjorden förbi Hunnebostrand samt genom den nu färdigställda s. k. Sotenkanalen från Ramsvikskilen till Älstenshamn, jämte farleden förbi Hus- och Grindholmarna till Kungshamn vid Gravarne; Gattet vid Islandsberg undvikes genom farledens sträckning innanför Skaftö och mellan denna ö och Bassholmen, Flatö, Rappö och Malö över det s. k. Snäckedjupet till Ellösfjorden; Kråksundsgap genom upptagande av ränna genom Bockholmesund innanför Bråtö och Bockholmen; Hjärtöfjorden genom upprensning och utsprängning av Toftösund, Kupsundet och Hjärtösund samt leden väster om Stora Vrångholmen; Marstrandfjorden till större delen genom ledens förande genom Kalvesund mellan Tjörn och Tjörnekalv, innanför öarna Norra och Södra Ästol samt genom den s. k. Instörännan innanför Instön, Koön och Klöverön.

Med undantag av den korta passagen förbi Stångehuvud vid Lysekil och en mindre del av Marstrandfjorden kunna sålunda samtliga besvärliga fjordar undvikas genom anordnande av inre farleder.

Historik. Den första farled, som upprensades i bohuslänska skärgården, var Halsekanalen mellan Koön och Klöverön, vilket skedde i slutet av 1700-talet eller början av 1800-talet.

Åtskilliga farledsrensningar hava sedan genom statens ingripande blivit verkställda. Så har under åren 1842—1844 Albrektssunds kanal (till Marstrand) upprensats samt 1858—1860 och 1905—1908 ytterligare utvidgats. Åren 1871—1872 fördjupades och rätades Hjärtö- och Toftösunden. Hjärtösund fördjupades ytterligare åren 1888—1892.

1899—1901 upptogs Kalvsundet, Kyrkesunds- och Skaftölandsrännorna, Flatholmsundet — 2 km norr om Hunnebostrand, ej samma farled, som den i Asplunds plan 1918 upptagna farleden genom Flatholmsundet — Hornö och Hamburgsund.

Farleden genom Väckholmsundet upprensades åren 1908—1909. Mellan Hasslösund och Grindholmen samt i det s. k. Smyghålet vid Smögen verkställdes upprensning och sprängningar åren 1911—1912.

1931—1935 utfördes den s. k. Sotenkanalen, innefattande även farleden förbi Hus- och Grindholmen.

Tekniska bestämmelser m. m. I ett av distriktschefen Asplund år 1918 upprättat förslag ha farledens dimensioner föreslagits till:

Farledsdjup vid m. v. y.

där sjöhävning kan förekomma	5,0 m
där botten utgöres av berg	4,8 »
i mitten av muddrad ränna	5,0 »
i farledens bottenkanter	4,4 »

Bottenbredder.

i muddrad dubbelled	25 m
i grävd dubbelled	20 »
i sprängd dubbelled	25 »
i sprängd enkelled	15 »

I efterföljande beskrivning över farledens olika delar ha respektive dimensioner angivits, där de avvika från ovanstående.

Staredet. Öarna Valö och Starholmen sammanbindas av ett smalt näs om 120 m:s bredd. Genom att genomskära detta näs vinnes förbindelse mellan södra delen av Strömstads hamnbassäng och Daftö ränna.

Enligt av Asplund år 1918 verkställd undersökning har kostnaden för detta arbete beräknats till 400 400 kr. Bearbetad längd 770 m.

Daftö ränna belägen ca 1 km söder om Staredet mellan fastlandet och Daftö. Här erfordras en mindre uppuddring för dubbelled.

Ifrågavarande uppuddring har av Asplund år 1918 beräknats kosta 11 800 kronor. Bearbetad längd 240 m.

Tångholmen belägen 2,5 km söder om Staredet mitt för det s. k. Bolnäset. Här kräves en mindre uppuddring för dubbelled.

Kostnadsberäkning av Asplund år 1918 till 19 900 kr. Bearbetad längd 380 m.

Elgö-Lera börjar omkring 6 km söder om Staredet mitt emellan Dillhuvud och Störsholm, fortsätter mellan Råssö (Långö), Hvalö och fastlandet samt mellan Smygholmen och Galtö nordspets, kallad Galtnubben. Leden är mycket grund med i allmänhet 0,5 till 1,0 m vattendjup, men botten består av lös lera. På vissa ställen erfordras dock en del undervattenssprängningar.

Kostnadsberäkning av Asplund år 1918 till 1 085 000 kr. Bearbetad längd 3 800 m.

Karholmen. Denna del av farleden är belägen strax söder om Elgö-Lera, mellan Karholmen och Stora Rörholmen. Här erfordras endast utprickning.

Leholmen i sundet mellan Gällö och Leholmen; här kräves likaledes endast farledens utprickning.

Om samtliga här förut angivna delar av farleden komma till utförande erhålles en fullständigt skyddad led innanför Kosterfjorden.

Sannäsfjorden—Isvikskilen. För undvikande av passagen över den särskilt för västliga stormar starkt exponerade Tjurpannefjorden ha förslag upprättats för en farled mellan Sannäsfjorden och Isvikskilen.

År 1918 uppgjorde Asplund ett förslag till ovannämnda farled med en bearbetad längd av 2 100 m och kostnadsberäkning till 2 145 000 kr.

Genom beslut den 16 november 1934 har Kungl. Maj:t uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa undersökning och upprätta arbetsplan till förenämnda farled.

För att ge frågan en så allsidig utredning som möjligt ha 3 olika alternativa förslag upprättats, samtliga alternativ äro beräknade för:

Djup 4,5 m under medelvattenytan

Djup 5,0 m under medelvattenytan där sjöhävning förekommer.

Bottenbredd i grävd och muddrad sektion 25 m.

Bottenbredd i sprängd sektion 15 m.

Alt. I har en bearbetad längd av 2 800 m och är kostnadsberäkning till 3 387 000 kr. Följer i huvudsak Asplunds förslag.

Alt. II har en bearbetad längd av 2 150 m och är kostnadsberäkning till 3 185 000 kr.

Alt. III har en bearbetad längd av 3 100 m och är kostnadsberäkning till 5 930 000 kr.

I skrivelse till Konungen den 15 februari 1935 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del förklarar sig anse att alternativ II är att föredraga.

Styrelsen framhåller i samma skrivelse att vissa olägenheter med hänsyn till isbildning komma att vidlåda en farled utförd enligt vartdera av de förenämnda alternativen, och har därför låtit undersöka möjligheten av att med bibehållande av den nuvarande yttre farleden likväl komma ifrån de olägenheter, som i det föregående anförts beträffande sjöfarten över Tjurpannefjorden. I sådant syfte verkställd undersökning har givit vid handen, att en såsom stenfyllning i öppna sjön utförd vägbrytare längs den för stormar mest utsatta delen av farleden i kostnadshänseende torde bliva ungefär likvärdig med det billigare av de förutnämnda farledsalternativen. Ovannämnda vägbrytare har preliminärt kostnadsberäknats till 3 000 000 kr.

Röö. Denna del av farleden avser uppuddring över banken mellan Röö och Rösholmen.

Kostnadsberäknad av Asplund år 1918 till 7 600 kr. Bearbetad längd 260 m. I februari 1935 har genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg nytt förslag upprättats. Kostnad 20 000 kr. Bearbetad längd 230 m. Dimensioner: djup 5,0 m under medelvattenytan, bredd i muddrad sektion 25 m.

Hamburgsund. Farleden är belägen ca 4 km söder om Fjällbacka i sundet mellan Hamburgön och fastlandet.

Under åren 1899—1901 uppmuddrades farleden till ett djup av 3,5 m under m.v.y. och en bottenbredd av 14,85 m. Kostnad 7 220 kr.

I februari 1947 har genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg förslag till förbättring uppgjorts i tre alternativ, vilka samtliga avse fördjupning till 5,0 m under m.v.y.

Alt. I. Beräknad kostnad 340 000 kr. Minsta bottenbredd 20 m.

Alt. II. Beräknad kostnad 550 000 kr. Minsta bottenbredd 20 m.

Alt. III. Beräknad kostnad 970 000 kr. Minsta bottenbredd 30 m.

Jacobsö sund beläget mellan Jacobsön och Hamburgö. För denna del av farleden föreslår Asplund år 1918 endast utprickning.

Hornö ränna är belägen mellan Hornö och fastlandet, ca 1 km söder om Hamburgö.

Denna del av farleden upprepades under åren 1899—1901 till ett djup av 3,5 m under m.v.y. och en bottenbredd av 14,85 m. Kostnad 11 240 kr. Farledens botten består huvudsakligen av berg. Kostnadsberäknad av Asplund 1918 till 181 100 kr. Bearbetad längd 500 m.

I februari 1935 har genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg nytt förslag upprättats. Beräknad kostnad 199 000 kr. Bearbetad längd 650 m. Djup 5,0 m under m.v.y. Bottenbredd 25 m.

Sotenkanalen vari ingår farleden mellan Ramsvikskilen och Ålstenshamn jämte farleden förbi Hus- och Grindholmarna.

Utförd av arbetslöshetskommissionen under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll åren 1931—1935. Kostnad ca 2 800 000 kr. Bearbetad längd 5 600 m. Djup 4,5 m under m.v.y. Bredd 25 m i bergskärningar och broöppningar 15 m.

Skaftölandsrännan. För undvikande av det vid sydvästliga vindar mycket besvärliga gattet framför Islandsbergs huvud å sträckan mellan Lysekil och Gullholmen är leden föreslagen att dragas från Lysekil in mot Nordströmmarna samt Skaftöns nordspets samt vidare genom den s. k. Vägeröds ränna mellan Skaftön och Bassholmen, mot det s. k. Snäckedjupet söder om Skabbholmarna samt vidare söderut väster om Björkholmen, Rappö och Malö till Ellösfjorden.

Denna farled upprepades under åren 1899—1901 till ett djup av 3,5 m under m.v.y. och med en bottenbredd av 14,85 m. Kostnad 45 340 kr. Ny undersökning och kostnadsberäkning av Asplund år 1918. Beräknad kostnad 580 700 kr. Bearbetad längd 2 260 m.

Väckholmssundet. Denna del av farleden upprepades under åren 1908—1909 till ett djup av 6,0 m under m.v.y. för en kostnad av 196 000 kr. Bearbetad längd 400 m.

I juli 1933 upprättades genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg förslag till bortsprängning av ett i farleden befintligt grund. Beräknad kostnad 53 500 kr. Under år 1936 utfördes en mindre upprepning av farleden för en kostnad av 1 328 kr.

Bockholmesund. För att undvika den besvärliga passagen över Kråksundskap 3 km norr om Mollösund har Asplund år 1918 föreslagit uppmuddring av sundet mellan Bockholmarna för en beräknad kostnad av 9 300 kr. Bearbetad längd 260 m.

Mollösund. Ca 1 km söder om Mollösund ligger i farleden ett flackt berg-

grund. Asplund föreslår 1918 grundets bortsprängning och farledens utprickning för en kostnad av 19 300 kr. Bearbetad längd 80 m.

Kyrkesundet. Denna del av farleden upprensades under åren 1899—1901 till ett djup av 6,0 m under m.v.y. för en kostnad av 289 200 kr. Bearbetad längd 1 000 m.

Den 16 september 1933 har Kungl. Maj:t beviljat ett statsbidrag av 19 700 kr. till ytterligare upprensning av samma farled. Arbetet utfördes under åren 1936—1937.

Toftösund. I denna del av farleden erfordras upprensning av sundet mellan Toftön och Tjörn.

Farleden upprensades under åren 1899 och 1901 till ett djup av 3,5 m under m.v.y. och en bottenbredd av 15,0 m. Kostnad 2 715 kr. Kostnadsberäkning av Asplund år 1918 till 45 300 kr. Bearbetad längd 740 m.

Till en mindre upprensning samt upptagning av nedrasad sten i sagda farled har Kungl. Maj:t den 16 september 1933 beviljat ett statsbidrag av 4 800 kr. Arbetet utfört under åren 1935—1937.

I april 1936 har genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg nytt förslag upprättats. Beräknad kostnad 81 000 kr. Bearbetad längd 700 m. Djup 5,0 m under m.v.y. Bottenbredd 40 m. Förslaget omräknat i november 1943 till 112 000 kr.

Kupsundet. Den nuvarande leden, som går innanför Korsholmen m. fl. holmar, är i sin nedre del mycket krokig, varför Asplund i sitt år 1918 upprättade förslag föreslår farledens förläggande i sundet mellan Kupsunds- och Korsholmen rakt ned mot Hjärtösund. Beräknad kostnad 234 100 kr. Bearbetad längd 920 m.

Nytt förslag upprättat genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg i april 1936. Beräknad kostnad 290 000 kr. Bearbetad längd 450 m. Djup 5,0 m under m. v. y. Bottenbredd 40 m. Förslaget omräknat i november 1943 till 490 000 kr.

Hjärtösund omfattar farleden i sundet mellan Hjärtön och Tjörn samt fortsättningen ned till Stora Vrångholmen.

1871—1872 utfördes en upprensning av farleden för en kostnad av 5 282 kr., varav 4 000 kr. utgjorde statsbidrag.

1888—1892 utfördes en ny upprensning av nämnda farled för en kostnad av 39 566 kr., som helt täcktes med statsmedel. Denna upprensning utfördes till ett djup av 3,5 m under m. v. y. och med en bottenbredd av 8,0 m. Till utprickning av ett grund i samma farled har Kungl. Maj:t den 16 september 1933 beviljat ett statsbidrag av 200 kr.

I ett av Asplund år 1918 upprättat förslag till utvidgning och fördjupning av farleden i fråga har i densamma erforderliga muddrings- och sprängningsarbeten kostnadsberäknats till 413 800 kr. Bearbetad längd 920 m.

I april 1936 har genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg nytt förslag upprättats. Kostnadsberäknat till 754 000 kr. Bearbetad längd 1 025 m. Djup 5,0 m under m. v. y. Bottenbredd 40 m och i förträngd bergsektion 25 m. Förslaget omräknat i november 1943 till 1 398 000 kr.

Flatholmssundet. Den nuvarande farleden framgår här mellan Flatholmen och Tornholmen. För att underlätta navigering genom det trånga sundet behöver ett från Flatholmen utskjutande berggrund bortsprängas.

Asplund har i sitt år 1918 upprättade förslag beräknat kostnaden för bortsprängning av förenämnda grund till 11 500 kr. Bearbetad längd 40 m.

Om den inre farleden genom Hjärtösund och dess fortsättning söderut till Stora Vrångholmen kommer till utförande, är utvidgningen av Flatholmssundet, som ligger utanför denna inre led, överflödigt.

Tjörnekalv. För att undvika yttre delen av Marstrandsfjorden har åren 1899—1901 verkställts upprensning av sundet mellan Tjörns huvud och Tjörns kalv för en kostnad av 20 800 kr. Denna upprensning utfördes till ett djup av 3,5 m under m. v. y. och med en bottenbredd av 8,9 m. En ytterligare förbättring av farleden i fråga har av Asplund år 1918 kostnadsberäknats till 257 300 kr. Bearbetad längd 540 m.

Under åren 1934—1936 utfördes upprensning samt reparations- och sprängningsarbeten i farleden för en kostnad av 15 588 kr., varav 15 100 kr. utgjorde statsbidrag.

Sandkornet. I Snikefjorden mellan Karholmen och Brandholmen erfordras uppmuddring av en där befintlig bank. Kostnadsberäknad av Asplund år 1918 till 7 200 kr. Bearbetad längd 280 m.

Kommerskollegium.

Kollegium har inhämtat yttranden i ärendet från Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund, Föreningen Sveriges Inrikessjöfart, Sveriges Segelfartygsförening, Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten och Nautiska Föreningen i Göteborg. Jämväl Marstrands Nya Ångfartygsaktiebolag har anmodats avgiva yttrande men har bolaget icke låtit sig avhöra. Kollegium har även berett sig tillfälle att taga del av de yttranden som länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit till utskottet.

Den plan för inomskärsfarledens ordnande som år 1920 överlämnades till Kungl. Maj:t omfattar ett större antal delprojekt av mycket varierande storleksgrad, från byggandet av kanaler till uppmuddringar och utprickningar av farleder. Vissa av delprojekten ha sedermera överarbetats genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, därvid nya kostnadsberäkningar verkställts och, i några fall, även en teknisk omarbetning av förslagen skett. Ett par av de projekterade företagen ha numera kommit till utförande (Sotenkanalen och Kyrkesundet).

Ett genomförande av planen för den bohuslänska inomskärsfarledens ordnande skulle uppenbarligen vara till fördel för den mindre sjöfarten och fisket i Bohuslän. Kostnaderna för utförandet av planen i dess helhet synas emellertid bli avsevärda. Enligt de billigaste av de framlagda alternativen torde kostnaderna icke komma att underskrida 10 miljoner kronor; de dyraste alternativen torde medföra en kostnadsökning på omkring 3 å 4 miljoner kronor.

Enligt kommerskollegii mening äro önskemålen om inomskärsfarledens förbättring längs den bohuslänska kusten så pass välgrundade att en ytterligare överarbetning av tidigare verkställda utfredningar kan anses befogad. Härvid vill kollegium emellertid framhålla, att även ett partiellt utförande av planen skulle vara ägnat att minska de olägenheter som nu föreligga för den mindre skeppsfarten och fisket. Vid en blivande utredning synes det därför vara lämpligt att de olika projekten underkastas en prövning med hänsyn till deras angelägenhetsgrad. Utan att för egen del på sakens nuvarande ståndpunkt kunna yttra sig om de olika delprojekternas inbördes betydelse, får kollegium framhålla, att i remissyttrandena förekommande uttalanden angiva förbättringar i vissa farleder såsom särskilt betydelsefulla; särskilt gäller detta farleden i Hjärtösundet samt farleden mellan Sannäsfjorden och Isvikskilen (innanför Tjurpannefjorden).

Under hänvisning till det anförda tillstyrker kollegium motionärernas hemställan.