

Nr 26.

Av herr **Hermansson, Herbert** och herr **Niklasson**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till byggande av broar.*

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, har Kungl. Maj:t för budgetåret 1951/52 av riksdagen begärt till Byggande av broar ett reservationsanslag av 21 000 000 kronor. Huruvida de båda nya byggnadsföretag, för vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit särskilda anslag, nämligen hängfärja vid Jordfallet och bro över Strömsundet, kunna och böra igångsättas under nämnda budgetår, förklarar sig chefen för kommunikationsdepartementet i samband med propositionens avlämnande icke beredd att uttala sig om. Särskilda anslag böra i varje fall icke anvisas för ändamålet. Däremot finner statsrådet, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde få anses oförhindrad att med anlitande av anslaget till Byggande av broar påbörja arbetet på dessa förbindelser, om styrelsen finner detta möjligt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina petita erinrat om att den för budgetåret 1950/51 äskade ett anslag av 1 miljon kronor till påbörjandet av arbetet med hängfärjan vid Jordfallet, vars totala kostnad beräknas till 2,3 miljoner kronor. I samband därmed lämnade styrelsen en närmare redogörelse för de synnerligen otillfredsställande förhållandena vid den befintliga färjleden. I sin petita för budgetåret 1951/52 framhåller styrelsen vidare, att trafikförhållandena på platsen försämrats allteftersom trafiken ökar och färjan förslites. En lösning av frågan synes därför ofrånkomlig. Kostnaderna för hängfärjan torde icke ha förändrats sedan föregående år. Däremot anser styrelsen nu, att medelsförbrukningen under det budgetår förtaget påbörjas bör beräknas till 1,3 miljoner kronor.

Utöver vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört må följande synpunkter framhållas.

På den 5 mil långa sträckan av Göta älv mellan Göteborg och Lilla Edet finnes ingen broförbindelse. Förbindelsen mellan vägarna på ömse sidor av älven förmedlas å denna sträcka av två färjleder, den ena benämnd Nye bro vid Agnesberg och den andra Jordfallet vid Bohus. Å den förra förmedlas trafiken av en handdriven, linstyrd färja, som tager fordon med högst 2 tons hjultryck och har en bärighet av 7 ton och kan sålunda nyttjas endast av smärre fordon. Leden vid Jordfallet trafikeras av en motordriven, linstyrd färja, tillåten för fordon med högst 2 tons hjultryck och för en total last av högst 13 ton.

Färjleden vid Jordfallet är av synnerligen stor betydelse för såväl genomgångstrafiken som för den lokala trafiken mellan Kungälvstrakten och

industrisamhällena Bohus och Surte på västgötasidan. Färjan har emellertid för liten bärformåga för att kunna överföra de tunga lastbilar och omnibussar, som numera användas för att rationalisera transportarbetet. En stor del av de mjölktransporter från Bohuslän, som skulle gå till mejeriet i Bohus, måste nu på grund av färjans ringa bärighet dirigeras till Göteborg.

Vid ordinär tur kunna endast två till fyra bilar medtagas å färjan. Till följd härav uppstå ofta trafikstockningar vid färjlägena. Sjöfarten i älven utgör även ett avsevärt hinder för färjtrafiken. Färjans styr- och draglinor måste sänkas till älvbotten, då fartyg skall passera färjleden. Om endast ett fartyg skall passera, blir uppehållet i färjtrafiken normalt 7 minuter. Detta förhållande innebär en väsentlig minskning av färjans effektiva utnyttjande. Antalet passerande fartyg uppgår i genomsnitt till 40—50 per dygn. Vintertid kan avbrott i trafiken uppkomma då älven är fylld med drivis, som vållar stora svårigheter för färjtrafikens upprätthållande. Det kan då uppstå svårigheter att spänna styr- och drivwiren, sedan dessa sänkts för framsläppande av fartyg.

Färjlägena och landningsbryggorna äro av provisorisk natur och tarva ständig tillsyn och reparation.

Som av det ovan anförda torde framgå, föreligger ett stort behov av en ny förbindelseled över Göta älv såsom ersättning för den befintliga bristfälliga och för nutida motorfordonstrafik otillräckliga färjförbindelsen vid Jordfallet.

Ur trafiksynpunkt vore givetvis broförbindelse det mest effektiva och önskvärda, men kostnaderna bli stora och det måste beräknas taga avsevärd tid, innan en sådan förbindelseled kan bli färdig att tagas i bruk. En hängfärja drager betydligt lägre kostnader, varför medel synas kunna ställas till förfogande utan dröjsmål, och byggnadstiden måste bli avsevärt kortare.

Med hänsyn till föreliggande omständigheter, främst angelägenheten av snara åtgärder, torde alternativet med hängfärja vara det lämpligaste.

Då de nuvarande trafikförhållandena måste betecknas som olidliga, är det ytterst angeläget att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, arbetena med hängfärjan vid Jordfallet påbörjas under budgetåret 1951/52.

Med stöd av vad ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte uttala att arbetet med byggandet av hängfärja vid Jordfallet bör påbörjas under budgetåret 1951/52.

Stockholm den 19 januari 1951.

Herbert Hermansson.

Otto Niklasson.