

Nr 200.

Av herr **Osberg m. fl.**, om fortsatt utbyggnad av viss del utav inomskärsfarleden Strömstad—Göteborg.

Sedan åtskilliga tiotal år tillbaka i tiden har det varit ett livligt närt önskemål att få en inomskärsfarled till stånd emellan Göteborg och Strömstad. Det är ej att undra på, att de sjöfarande (närmast i Bohuslän) med tillfredsställelse hälsade riksdagens beslut 1931 om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om skyndsamt övertägnande av möjligheterna att såsom reservarbete genom statens arbetslöshetskommissionens försorg igångsätta anläggningen av en inomskärsfarled Ramsvikskilen—Ålstenshamn.

Detta riksdagens beslut resulterade i att första utbyggnaden kom till stånd i systemet inomskärsfarleden Strömstad—Göteborg. Utbyggnaden skedde på ett berömvärdt sätt och ej att undra på, att de sjöfarande deltog i jublet vid invigningsfestligheterna förliden sommar.

Arbetet med utbyggnaden av denna storslagna kanal hade med all sannolikhet vid detta lag icke ens blivit påbörjat, om inte den stora arbetslösheten varit rådande på grund av granitindustriens svåra läge. Många stodo tveksamma inför detta stora företag men alla äro nu nöjda med det storslagna resultatet. Genom tillkomsten av denna kanal har ett stort värde fogats till så många andra, som vi äga i detta land. Med dugligt befäl, dugliga arbetare och tekniska hjälpmedel blev kanalen färdigbyggd för ett belopp, som understeg kostnadsberäkningen med innemot 1.000.000 kronor.

Sedan invigningen av denna kanal var verkställd, har densamma trafikerats i ett tempo, som ingen kunnat föreställa sig, när förslaget stod på önskelistan. De sjöfarande, som nu hava förmånen av att taga vägen genom Sotenkanalen, göra en stor tidsbesparing och förskonas — vid storm — från den fruktade Sotenfjordens bränningar.

Alla de, som betjäna sig av kanalen, känna sig stå i en stor tacksamhetsskuld till dem, som medverkat till förverkligandet av denna tillgång, som man hoppas bliver ett bestående värde för generationer framåt i tiden.

Nu föreligger behov av att fortsätta med fullföljandet av inomskärsledens vidare utbyggnad. Den största sträckan är klar och nu bör nr 2 i storleksordning ifrågakomma till utförande, nämligen sträckan innanför den farliga Tjurpanna, del Sannäsfjorden—Isvikskilen. Beträffande denna sträcka är omarbetad arbetsplan upprättad i februari 1935 i tre alternativ av ingenjör Gust. Berglund. Kostnaderna äro beräknade för alternativ I till 3.387.000 kronor, för alternativ II till 3.180.000 kronor och för alternativ III till 5.930.000 kro-

nor. Av dessa alternativ förordar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alternativ II.

Det beräknade djupet är 4.5 meter under medelvattenytan och där sjöhävningar förekomma 5.0 meters djup, med en bottenbredd i grävd och muddrad sektion av 25.0 meter och i sprängd sektion av 15.0 meter.

Enligt upprättad arbetsplan bliver en enastående stor procent schaktnings- och stenarbete.

Det vore av stor vikt, att så många som möjligt av de arbetslösa kunde beredas arbete i hemorten samt att de utförda arbetena bleve av bestående värde. För varje avsnitt, som utbygges av här ifrågavarande inomskärsfarled, kan man notera ett sådant värde. Det skulle på ett enastående sätt underlätta sjötrafiken efter länets kuster och en mångfalld olyckor skulle undvikas, om denna del av systemet bleve utbyggd. Återstående delar bleve av ringa omfattning.

Som förut nämnts, förordar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alternativ II. Den enda invändningen, som göres, är befarad isläggning, men det är ytterst sällan sådan förekommer vid västkusten och om det inträffar brukar det i regel vara lugnt väder och då kunna ju båtarna gå på yttersidan.

Tanken på att anbringa en vågbrytare i stället för kanalisering kunde bliva ett riskabelt företag och man vinner icke på långa vägar det skydd, som eftersträvas. Flera sjöfarande ha uttryckt den farhågan, att om vågbrytare anbringades enligt förslaget, skulle den oskyddade delen bliva svårare att passera, än vad fallet nu är, beroende på att brottsjöarna skulle liksom pressas tillsammans och bliva vida kraftigare, än om brotten få ha sitt fria lopp. De fartyg av den storleksordning, som ej kunna passera en kanal med 4.5 meters djup eller vid storm 5 à 5.5 meters djup, gå ju alltid utomskärs och förefaller otänkbart, att de skulle begagna sig av farleden innanför vågbrytaren.

Om riksdagen, vilket vi hoppas, beslutar byggandet av här åberopade del av inomskärsfarleden, vore önskligt om arbetet kunde utföras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi som statligt beredskapsarbete.

För att ytterligare belysa läget mera utförligt, vidfogas härmed som bilaga avskrift av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse till Konungen den 15 februari 1935 angående undersökning rörande vissa delar av inomskärsfarleden Strömstad—Göteborg.

På grund av det anförda hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta fortsätta utbyggandet av inomskärsfarleden Strömstad—Göteborg, del Sannäsfjorden—Isvikskilen, till 4.5 meters djup enligt av ingenjör Gust. Berglund omarbetad plan enligt alternativ II, till en kostnadssumma av 3.180.000 kronor och att arbetet utföres i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi som statligt beredskapsarbete

samt till arbetets påbörjande anvisa för budgetåret 1936/1937 500.000 kronor att utgå från anslag till statligt beredskapsarbete.

Stockholm den 20 januari 1936.

Oscar Osberg.

Adolf Wallerius.

J. W. Mårtensson.

Gustaf Karlsson.

Einar Lind.

*Ernst V. Olsson,
Staxäng.*

Per Pehrsson.

Ivar Sefve.

C. J. Ekman.

Frans Hansson.

Avskrift.

Bilaga I

Till K o n u n g e n .

Sedan länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län i skrivelse den 5 juli 1934 avgivit underdånig framställning angående förnyad undersökning rörande vissa delar av planerad inomskärsfarled Strömstad—Göteborg, nämligen delsträckorna Sannäsfjorden—Isvikskilen och Hjärtösund—Stora Vrangholmen, har Kungl. Maj:t genom beslut den 16 november 1934 uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att för en kostnad av högst 15,500 kronor av medel, ställda till statens arbetslöshetskommissions förfogande, verkställa sådan undersökning och upprätta nya arbetsplaner till förenämnda delar av farleden.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen får med anledning härav i underdånighet anföra följande.

Den anbefallda undersökningen har fullbordats och ny arbetsplan upprättats i vad avser sträckan Sannäsfjorden—Isvikskilen. Beträffande sträckan Hjärtösund—Stora Vrangholmen har undersökningen ännu ej avslutats, varför styrelsen först framdeles är i tillfälle att överlämna arbetsplan till densamma. Endast den förstnämnda farledssträckan omfattar emellertid sådant slag av arbete, som lämpar sig att utföras såsom reservarbete, medan den senare i huvudsak omfattar muddring och undervattensprängning, vilka slag av arbete ej lämpa sig därför.

Å inomskärsfarleden från Strömstad till Göteborg utgör passagen över den särskilt för västliga stormar starkt exponerade Tjurpannefjorden norr om Grebbestad en allvarlig blotta. Ett önskemål har därför varit att genom anläggning av en farled, förbindande Sannäsfjorden med Isvikskilen, undanrödja denna olägenhet. Därigenom skulle kustsjöfarten kunna framgå utan passerande av Tjurpannefjorden. Sedan förslag om undersökning av ett dy-

likt farledsprojekt väckts sistlidne år, har Hafstensunds municipalnämnd genom länsstyrelsen i länet gjort framställning om att undersökningen måtte utsträckas att även omfatta en alternativ farledslinje, förbindande Gullbringa, söder om Hafstensund, med Saltviken. Förutom tvenne alternativa linjer mellan Sannäsfjorden och Isvikskilen, har undersökningen därför även omfattat det lokalt framförda alternativförslaget Gullbringa—Saltviken.

Den härmed överlämnade arbetsplanen omfattar sålunda trenne alternativ, varav tvenne — betecknade I och II — avse förbindelse mellan Sannäsfjorden och Isvikskilen samt ett — betecknat III — avser förbindelse mellan Gullbringa och Saltviken. Arbetsplanen ifråga utgör en vid styrelsens hamnbyrå verkställd omarbetning av en av arbetschefen vid styrelsens hamnarbeten G. Berglund upprättad arbetsplan.

De olika alternativens lägen framgå av till arbetsplanen hörande sjökort (blad 1). Vid Sotenkanalen tillämpad farledssektion har förutsatts såsom normerande även för här ifrågasatt farled.

Den beräknade kostnaden för alternativen I, II och III utgör respektive 3.387.000, 3.185.000 och 5.930.000 kronor.

Alternativ III erbjuder den rakaste och kortaste linjen. I betraktande av att tidig isbeläggning är att befara i den långa och smala Sannäsfjorden torde nämnda alternativ även i övrigt erbjuda fördelar framför de övriga. Dessa kunna emellertid ej uppväga den betydande konstnadsskillnaden mellan alternativet ifråga och de övriga.

Alternativ II är ej blott billigare utan torde även ur navigationssynpunkt vara fördelaktigare än alternativ I. Av de tre alternativen är följaktligen alternativ II att föredraga.

Det är emellertid att befara, att vissa olägenheter med hänsyn till isbeläggning komma att vidlåda en farled, utförd enligt varterdera av de förenämnda alternativförslagen. Trafiken torde sålunda knappast kunna upprätthållas utan anlitande av isbrytare under den del av året, då farleden bäst kunde tjäna med densamma avsett ändamål. Styrelsen har därför även låtit undersöka möjligheten av att med bibehållande av den nuvarande yttre farleden likväl undanröjda 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 vågbrytare längs den för stormar mest utsatta delen av farleden i kostnadsavseende torde bliva ungefär likvärdig med det billigare av de förutnämnda farledsalternativen. Läget av en sådlunda tänkt vågbrytare är likaledes angivet å till förutnämnda arbetsplan hörande sjökort (blad 1). Av här bilagd preliminär arbetsplan till vågbrytaren ifråga framgår dess avsedda utförande i övrigt. Dess kostnad har beräknats till 3.000.000 kronor.

En betydande fördel framför övriga här omnämnda farledsförslag komme en dylik vågbrytare att medföra i det avseendet, att den bleve till nytta för alla fartyg — oavsett storleken — vilka trafikera leden ifråga.

Beträffande den allmänna nyttan av de i detta sammanhang ifrågasatta åtgärderna torde det få anses själfallet, att ett underlättande av sjöfarten utmed landets kuster alltid måste anses vara gagneligt samt väl motivera uppoffringar från statens sida. Därest i här förevarande fall strängt ekonomiska principer skola tillämpas, är disproportionen mellan nytta och kostnad emellertid lika påtaglig. Vid bedömandet av skäligheten av kostnaderna bör även det förhållandet beaktas, att sjötrafiken mellan Göteborg och Strömstad succesivt förtunnas mot norr. Den kommer sålunda att vara av mindre omfattning inom

den här ifrågavarande delen av farleden än inom sydligare delar, exempelvis Sotenkanalen.

Å andra sidan böra såväl en farled mellan Sannäsfjorden och Isvikskilen som ovannämnda vågbrytare utgöra idealiska arbetsobjekt såsom reservarbeten. I betraktande av den kategori arbetslösa, det här närmast gäller att bereda sysselsättning, torde detta i sällspord grad vara fallet beträffande vågbrytaren ifråga.

Stockholm den 15 februari 1935.

Underdånigst

N. L. Bolinder.

S. J. Stenberg.
