

Nr 111.

Av herr **Utbult m. fl.**, om utredning och förslag rörande inomskärsfarleden i Bohuslän.

Den bohuslänska skärgården erbjuder till stora delar ett naturligt skydd för sjötrafiken utmed kusten. Flera öppna vatten, vilka måste passeras vid färd längs kusten från Strömstad till Göteborg, förorsaka dock allvarliga olägenheter för kustfarten till följd av där förekommande strömmar och stark sjöhävning. De viktigaste av dessa passager äro, från norr räknat, bl. a. Kosterfjorden, Tjurpannefjorden, gatten vid Stångehuvud och Islandsberg, det s. k. Kröksundsgap innanför Näringöfjorden, Hjärtöfjorden och Marstrandfjorden. Dessa öppna vattenområden skulle emellertid helt eller delvis kunna undvikas, om skyddade inre farleder anlades.

Redan på 1700-talet var frågan om inomskärsfarlederna aktuell. I slutet av 1700- eller början av 1800-talet upprensades kanalen mellan Koön och Klöverön vid Marstrand, och långt dessförinnan hade en viss upprensning skett i Kyrkesund. Senare under 1800-talet ha en del mindre upprensningar företagits på olika platser, fast till mindre djup än vad som nu är behövt. På landstingets initiativ ha på senare tid åtskilliga undersökningar verkställts, vilka dock inte föranlett några åtgärder.

Emellertid saknades en enhetlig plan med likformiga tekniska bestämmelser för dessa företag. Flertalet redan upprensade leder ha dessutom sedermera visat sig, på grund av för ringa djup och för skarpa krökar, ej på långt när kunna betjäna den allt mer livliga kustfarten längs Bohusläns kust.

På grund härav framfördes i motion vid 1913 års riksdag (nr 10) med stöd av länets landsting anhållan om utredning angående upprensning och nyanläggning på statens bekostnad av inre farleder i Bohusläns skärgård. Riksdagen biföll motionen, varefter Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 29 oktober 1916 anvisade medel för bestridande av undersökningskostnaderna. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnade därefter, den 12 december 1916, om undersökningarnas utförande.

Förslaget till inomskärsfarled Strömstad—Göteborg kom då att omfatta inte mindre än 23 olika platser.

Undersökningarna drogo en tid av ett och ett halvt år. Den 24 juli 1918 avlämnades betänkande till kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av distriktsingenjören, major A. Asplund, och den 29 februari 1920 överlämnades förslaget till Kungl. Maj:t.

Enligt de vid förslagets utarbetande tillämpade tekniska bestämmelserna skulle farledsdjupet vid medelvattenstånd uppgå till 4,4 meter vid bottenkanterna, 5 meter i mitten av muddrad ränna eller där sjöhävning kunde förekomma och 4,8 meter där botten bestode av berg, medan bottenbredden skulle utgöra 15 meter i sprängd enkelled, 20 meter i grävd dubbelled och 25 meter i sprängd eller muddrad dubbelled. På grund av de stora kostnader, som det framlagda förslaget skulle komma att innebära, omarbetades förslaget 1928/29, varvid farledsdjupet minskades i de flesta fall till 3,6 meter. Detta djup är dock numera otillräckligt.

En mycket ringa del av de genom utredningen 1918 framlagda förslagen ha hittills kommit till utförande. Sotenkanalen, som var ett av de större företagen, kom till utförande åren 1931/35, och därigenom blev en värdefull etapp på inomskärsfarleden förverkligad, men huvudparten av de föreslagna åtgärderna återstår.

Det är emellertid av ett vitalt intresse, att den föreslagna inomskärsfarleden kommer till stånd inom en icke alltför avlägsen framtid. Den allmänna sjötrafiken efter kusten får vid stormtillfällen ofta ligga överksam på grund av att den svåra sjöhävningen hindrar den att passera av stormen utsatta vattenområden, vilket naturligt åsamkar denna näring förluster. Med tanke på en kommande sillperiod i Bohuslän, då säkerligen flera tusen farkoster av olika slag komma att uppehålla sig och förflytta sig inom den bohuslänska skärgården, kommer det att vara av än större betydelse, att inomskärsfarleden förverkligas.

Det synes oss därför vara av behovet påkallat, att en översyn och omarbetning nu företages av de utredningar, som tidigare utförts, med avseende på såväl kostnaderna som de påtänkta kanalernas dimensioner, som i en hel del fall äro beräknade i underkant med tanke på nu rådande förhållanden i fråga om båtar och farkoster.

Någon särskild ny utredning skulle inte behöva utföras, utan arbetet torde kunna inskränkas till en översyn och omarbetning av de gamla förslagen och lämpligen utföras av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som besitter materialet från föregående utredningar. Helt naturligt bör väg- och vattenbyggnadsstyrelsen söka kontakt med vederbörande myndigheter på västkusten, som kunna beröras av frågan, samt representanter för fiskarna och kusttrafiken.

Med hänvisning till vad vi här ovan anfört få vi hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en fortsatt utredning genom kungl. väg- och vattenbyggnadstyrelsen av frågan om inomskärsfarleden i Bohuslän samt för riksdagen framlägga de förslag, som utredningen kan föranleda.

Stockholm den 20 januari 1949.

Birger Utbult.

Wald. Svensson.

Ernst V. Staxäng.

C. O. Carlsson
i Bakeröd.

J. W. Mårtensson.

Gösta Andersson,
Mölnadal.

Walter Edström.

Carl Johansson
i Torp.