

Nr 292.

Av herr **Niklasson** och herr **Hermansson, Herbert**, om *anläggning av en hängfärja vid Jordfallet i Göteborgs och Bohus län.*

I årets statsverksproposition, VI huvudtiteln, har under rubriken "Byggande av broar" behandlats frågan om en vägförbindelse över Göta älv genom en hängfärja vid Jordfallet i Göteborgs och Bohus län.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina petita till Kungl. Maj:t för budgetåret 1950/51 upptagit anslag om 1 milj. kronor för påbörjande av omförmälda färja, vilken beräknades draga en totalkostnad av 2,3 milj. kronor.

Kungl. Maj:t har emellertid, under hänvisning till ännu ej förverkligade investeringar i vägväsendet, ej ansett sig böra upptaga förslag härom i 1950/51 års stat.

Denna fråga synes oss dock vara av så angelägen och brådskande natur att den ej bör uppskjutas.

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 2,0 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 2,0 tons hjultryck och för en total last av högst 13,0 ton.

Färjleden vid Jordfallet är av synnerligen stor betydelse för såväl genomgångstrafiken som för den lokala trafiken mellan Kungälvstrakten och industri-samhällena Bohus och Surte på västgötasidan. Färjan har emellertid för liten bärförmåga 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.

Enligt uppgift från vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län verkställdes under hela dygnet den 7—10 augusti 1947 räkning av de fordon, motoreyklar, trampeyklar och fotgängare, som transporterades med färjan, ävensom de fordon, som körde fram till köerna vid färjlägena, men vände för att taga annan väg över älven. Högsta antalet fordon per dygn var 1 111 och lägsta 344. För motorcyklar blevo siffrorna 252 och 97, trampeyklar 1 604 och 792 och fotgängare 740 och 112.

Den 31 juli och 12 och 13 augusti 1949 verkställdes åter räkning, som den första dagen pågick kl. 9—21 och de båda övriga dagarna kl. 6—20. Endast

fordon som fördes över med färjan räknades. Högsta antalet fordon per dygn beräknades till 350 och lägsta till 275. För motoreyklar blevo siffrorna 150 och 75, trampcyklar 1 100 och 900, fotgängare 175 och 100. Det i jämförelse med den tidigare räkningen minskade antalet fordon och motoreyklar torde bero på den bensinransonering, som gällde vid trafikräkningen 1949. Söndagen den 31 juli lär ha varit sista dagen i en ransoneringsperiod. Vidare ha trafikanterna efter 1947 uppmanats att i största möjliga utsträckning taga andra vägar än över Jordfallets färja. De stora lastbilarna, som under de senaste åren ha satts i trafik, kunna ej använda sig av sagda färja.

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 ständigt 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.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har verkställts utredning rörande möjligheten att förbättra förbindelsen över älven. Tre olika alternativ ha undersökts, nämligen linstyrd färja, hängfärja och klaffbro. Frigående färja har man ansett icke kunna ifrågakomma, då färjleden är för kort för att en sådan färja skall kunna få tillfredsställande styrfart. Färjförslagen avse ledens bibehållande på samma plats som den nuvarande färjleden. Broförslaget avser en bro cirka en kilometer nedströms om färjläget. Bron skulle läggas på 19,5 meters höjd över älvens vattenyta eller på samma höjd som Götaälvbron i Göteborg. Den skulle leda trafiken planskilt över såväl rikshuvudväg 2 som Bergslagsbanan å älvens östra sida och länshuvudväg nr 160 (Göteborg—Kungälv) å älvens västra sida samt förses med klaffspann för framsläppande av fartyg med master högre än 19 meter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beräknat byggnadskostnaden respektive årliga kostnaden omfattande såväl byggnads- som driftkostnader för de olika alternativen till följande belopp. Linstyrda färjor (2 stycken) 0,45 milj. kronor och 0,12 milj. kronor/år. Hängfärja 2,3 milj. kronor och 0,16 milj. kronor/år. Bro med rörligt spann 8,8 milj. kronor och 0,44 milj. kronor/år.

Alternativet med linstyrda färjor innebär att de ovannämnda olägenheterna med avseende på kanaltrafiken och isförhållandena skulle komma att kvarstå. Utföres förbindelsen såsom en hängfärja försvinna svårigheterna med avseende

på isförhållandena helt, under det att de olägenheter, som vållas av kanaltrafiken minskas, då den tid, som färjan måste ligga stilla, då fartyg skola passera färjleden, minskas till högst en minut. Hängfärjealternativet medför även förenklade och tidsbesparande anordningar för fordonens överföring å färjan.

Vid valet mellan de olika alternativen synes man böra taga hänsyn till dels deras värde ur trafiksynpunkt, dels tiden för färdigställandet av förbindelseleden och dels kostnaderna för anläggning och drift.

Ur trafiksynpunkt är givetvis broförbindelse det mest effektiva och önskvärda men kostnaderna bliva stora och det måste beräknas taga avsevärd tid innan en sådan förbindelseled kan bliva färdig att tagas i bruk. En hängfärja drager betydligt lägre kostnader, varför medel synas kunna ställas till förfogande utan dröjsmål och byggnadstiden måste bliva avsevärt kortare. På skäl som i det föregående anförts torde alternativet linstyrda färjor icke böra ifrågakomma.

Då de nuvarande trafikförhållandena torde kunna betecknas som olidliga måste man tillmäta tidsmomentet den största betydelse. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också föreslagit att alternativet med hängfärja skulle komma till utförande. Även ur trafiksynpunkt torde detta alternativ kunna anses någorlunda tillfredsställande då älvfåran vid Jordfallet är ganska smal, varför en sådan färja kan få en betydande trafikkapacitet.

I sitt anslagsäskande för budgetåret 1950/51 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptagit ett belopp av 10 milj. kronor för byggande av broar, därav 1 milj. kronor för färja vid Jordfallet. Kungl. Maj:t har upptagit totalbeloppet oförändrat men det oaktat icke ansett sig böra upptaga anslag till ifrågavarande färja. Ytterligare medelsanvisning synes därför icke vara erforderlig.

Vi hemställa därför,

att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att för budgetåret 1950/51 av under VI:te huvudtiteln upptaget anslag för byggande av broar disponera ett belopp av 1 000 000 kronor för igångsättande av anläggningen av en hängfärja vid Jordfallet i Göteborgs och Buhus län i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

Stockholm den 26 januari 1950.

Otto Niklasson.

Herbert Hermansson.
