

Nr 368

Av herr **Andreasson m. fl.**, om en fast broförbindelse över Göta älv vid Jordfallet.

Nedanför den kapacitetssvaga bron över Göta älv vid Lilla Edet finns endast en fast förbindelse mellan Bohuslän och övriga Västsverige nämligen den synnerligen hårt belastade Götaälvsbron i Göteborgs centrum. Sedan långa tider har stått klart nödvändigheten av att en ny fast förbindelse skapas vid Jordfallet, där nu en, stundom två, men tyvärr också stundom ingen färja alls förmedlar kontakten mellan de två älvsidorna. I synnerhet vid isbildning i älven är denna trafik synnerligen känslig, men även andra faktorer, som nedisning av färjlägena och avkörda draglinor, gör förbindelsen osäker. Vissa perioder måste t. ex. bussresenärer växlas över från bussar på ömse sidor älven när den större färjan är ur funktion, och ofta tvingas både lastbilar och privatbilar ner via Göteborgs centrum när Nordfallsleden blockeras av tekniska missöden eller för stor köbildning å ömse sidor. Både för den lokala trafiken i detta livliga arbets- och bostadsdistrikt med över 10 000 invånare, Kungälv, Nödinge och delar av Starkärns kommun, den regionala trafiken, som t. ex. lasttrafiken från Göteborgs hamnar på Hisingen mot riksväg 7 eller den kraftiga sommartrafiken från Västsverige ut mot riksväg 2 och Bohusläns kustområden, liksom för den alltmör bekymmersamma trafiksituationen i Göteborgs centrum, krävs att krafttag nu tages för att lösa Jordfallsleden.

I början på detta årtionde hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort upp ett förslag till en provisorisk lösning av en fast förbindelse vid Jordfallet, en s. k. hängfärja. Förslaget rönnte dock stark kritik på grund av de höga anläggningskostnaderna, den obetydliga kapacitetsökningen jämfört med färjtrafiken och dess anskrämliga utseende intill Bohus fästning. Ärendet återvisades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en kungl. resolution den 10 oktober 1952 för förnyad handläggning »därvid samråd skulle äga rum med, förutom vederbörande, regionplanenämnden».

För att om möjligt påskynda ärendets behandling framlade regionplanenämnden i juni 1954 ett principförslag till en lågbrolösning som utarbetats på regionplanekontoret efter förhandlingar med representanter för Kungälv stad och Nödinge kommun, stadsplanekontoret i Göteborg, lotsdirektören, kanalverket, Motormännens riksförbund och Elektrokemiska AB, vilka samtliga anslöt sig till detta principförslag. Vägförvaltningarna i Älvsborgs län och Göteborgs och Bohus län informerades, och förslaget över-sändes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vad som därefter synbarligen skett är, att den förut omtalade större lin-dragna färjan kommit till platsen för ett halvår sedan men tyvärr gjort föga nytta, enär den vid upprepade tillfällen varit ur funktion på grund av isbildning på själva färjelägena.

Med anledning av de osäkra trafikförhållandena vid denna så kraftigt trafikerade färjeled föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att snarast vidtaga åtgärder för åstadkommandet av en fast broförbindelse över Göta älv vid Jordfallet.

Stockholm i januari 1956

Olof Andreasson

Einar Andersson

Walter Edström

Sven Gustafson
Göteborg

Rolf Edberg

Artur E. Lundquist

Märta Öberg

Sven Antby

Olof Johansson

Gösta Andersson
Mölndal

Olof Nilsson
Göteborg

Patrik Svensson