

## Motion till riksdagen 2005/06:T470

av **Annelie Enochson (kd)**

# Ny vägförbindelse över Göta älv

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av förnyade initiativ i syfte att starta bygget av den s.k. Partihallsförbindelsen senast under 2007.

## Motivering

Västra Götaland har en befolkning på 1,5 miljoner människor och är en region med ett omfattande näringsliv. Göteborg och Göteborgsregionen, med sin koncentration av befolkning och transportberoende verksamheter, är ett nationellt transportnav och norra Europas logistikcentrum. I navets mittpunkt finns Göteborg och Göteborgs hamn och av det sjötransporterade containergodset går 60 procent av den totala svenska utrikeshandeln, mätt i ton, via Göteborgs hamn.

Hamnen är Nordens enda transoceana hamn och av vital betydelse för svenskt näringsliv. Det är nödvändigt att vägar och järnvägar till och från hamnen fungerar. I annat fall är risken uppenbar att det blir någon hamn utanför Skandinavien som övertar rollen. Det skulle i sin tur betyda bl.a. ökade transportkostnader för svenskt näringsliv. Centrala Göteborg på båda sidor om Göta älv är ett mycket intressant utvecklingsområde med stor betydelse för tillväxt och förnyelse av näringslivet. Detta understryker ytterligare behovet av väl fungerande transportmöjligheter för både gods och personer över älvsnittet.

Den utveckling vi kan se framför oss är att antalet bilar i köer kommer att tredubblas i Göteborg under den kommande tioårsperioden. En sådan försämring av framkomligheten kommer allvarligt att påverka förutsättningarna för Göteborgs hamn.

Göteborg har tre passager för biltrafik över Göta älv. Det är Älvsborgsbron, Götaälvsbron och Tingstadstunneln. Flaskhalsen i Göteborgs vägsystem är Tingstadstunneln med intilliggande mot. Systemet är dimensionerat för ca 90 000 fordon per dygn. I dag passerar ca 110 000 fordon. De utredningar

## Fel! Okänt namn på

som gjorts av staten/Vägverket har resulterat i förslag om att öka kapaciteten genom att bygga en ny vägkoppling mellan E 20, Rv 45 och E 6 norr om Tingstad. Det handlar om ett projekt med två delar, den s.k. Partihallsförbindelsen (bro) och en ny älvförbindelse (tunnel).

I regeringens beslut den 14 mars 2002 angående ”Uppdrag att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen” angavs att ”Länsplanen i Västra Götalands län skall innefatta följande åtgärd: ny förbindelse mellan E6 och E20 norr om Tingstadstunneln i Göteborg inkl förbindelse över Göta Älv, under förutsättning att regional medfinansiering kan erhållas.” Regeringen uppdrog i samma beslut åt Vägverket att fördela 5 636 mkr till detta och några andra namngivna projekt.

Såväl Västra Götalandsregionen som Göteborgsregionens kommunförbund föreslog våren 2003 regeringen att, med tanke på ändrade planeringsförutsättningar (kostnader) och då projektet sammanbinder tre nationella vägar, förnyade överväganden borde göras vad gäller den statliga finansieringen. Med tanke på funktionen diskuterades om inte projektet snarare borde ingå i den nationella vägplanen.

I proposition ”Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015” (2003/04:95) konstaterar regeringen att objektet Ny förbindelse mellan E 6 och E 20 norr om Tingstadstunneln i Göteborg inkl. förbindelse över Göta älv fått en utformning i länsplanen som är väsentligt dyrare än vad som förutsattes när regeringen beslutade att objektet skulle ingå i länsplanen för Västra Götaland. Regeringen anförde vidare att redan utbyggnaden av en ny förbindelse mellan E 20 och Rv 45, den s.k. Partihallsförbindelsen, enligt Vägverkets bedömningar ger stora förbättringar. Vidare anfördes: ”Regeringen har i sitt beslut om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna därför beslutat att objektet Partihallsförbindelsen mellan E20 och Rv45 skall inrymmas i länsplanen för Västra Götaland med byggstart senast år 2006. Några krav på att förbindelsen över/under Göta Älv skall ingå och att objektet skall vara medfinansierat regionalt finns inte längre.”

Västra Götalandsregionen följde i sitt beslut (maj 2004) om fastställelse av regional infrastrukturplan för 2004–2015 regeringens anvisningar och prioriterade objektet Partihallsförbindelsen med en beräknad kostnad om 944 mkr för byggstart 2006. Till bilden hör att den ekonomiska ramen för länsplanen totalt endast uppgick till 4 122 mkr och dessutom hade en tydlig tyngdpunkt under planperiodens senare del. Genomförandet av den regionala planen bestäms som bekant av statens årliga budgetbeslut och av Vägverkets fördelning av medel mellan länen. Tilldelningen av medel till Västra Götaland har under de två första åren varit klart lägre än regeringens beslut om planeringsramar för länet och sämre än den genomsnittliga tilldelningen till länen. För 2005 handlar det om så lite som ca 60 % av planeringsramen och underhandsbesked pekar mot en lika liten medeltilldelning för 2006. Genomförandet av den regionala infrastrukturplanen för Västra Götaland är således redan i början av planperioden kraftigt försenat, vilket drabbar samtliga åtgärdsområden. Med de ekonomiska förutsättningar som nu prognostiseras beräknas *tidigast möjliga* påbörjande av Partihallsförbindelsen till 2008, alltså minst två år senare än vad regeringen tidigare angett som ett villkor.

**Fel! Okänt namn på**

Det är svårt att följa och förstå logiken i statens agerande med först ett utpekande av ett nationellt prioriterat projekt, krav på en snabb byggstart, därefter budgetbeslut och en medelstildelning som omöjliggör en byggstart enligt regeringens beslut och såvida nu kan bedömas en stor risk för ytterligare försening p.g.a. kommande budgetbeslut och den därpå förväntade fördelningen av medel mellan olika vägverksregioner.

Behovet av en utbyggnad av Partihallsförbindelsen har inte minskat. De växande trafikvolymerna accentuerar betydelsen av att utbyggnaden kan påbörjas så snart det är möjligt med hänsyn till tillåtlighetsprövning och planeringsförberedelser. Situationen är nu sådan att alla intressenter, nationella och regionala, behöver hitta konstruktiva lösningar så att finansieringsfrågan kan lösas.

En möjlighet är att utbyggnaden finansieras genom särskilt lån i Riksgälden såsom skett för vissa större väg- och järnvägsprojekt.

En annan möjlighet kan vara att få till stånd en förskotteringslösning. I samband med diskussionerna om möjliga åtgärder för att stärka förutsättningarna för en fortsatt bilproduktion i Trollhättan pekades också på behovet att säkra en god framkomlighet för transporterna till och genom Göteborg. Eftersom en snar utbyggnad av Partihallsförbindelsen även i detta sammanhang bedömdes ha stor betydelse framfördes från Västra Götalandsregionens sida ett intresse att medverka till en förskottering av objektet för att påskynda byggstarten.

För hela Sveriges näringsliv, med Göteborgs hamn som den viktigaste utskleppningshamnen, är det av stor vikt att en ny vägförbindelse över Göta älv snarast kommer till stånd. Det är därför av största vikt att regeringen tar förnyade initiativ angående finansieringen så att Partihallsförbindelsen ska kunna byggstartas senast under 2007.

Stockholm den 23 september 2005

*Annelie Enochson (kd)*