

## Motion till riksdagen 2005/06:T468

av **Annelie Enochson m.fl. (kd, m, fp)**

# Ett nytt Göteborgspaket

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om ett nytt Göteborgspaket för att bygga bort den begynnande trafikinfarkten i och runt Göteborg.

## Motivering

Det arbetar 650 000 personer i Västsveriges näringsliv. I ett nationellt perspektiv innebär det att regionen som tillväxtmotor är oumbärlig för Sveriges tillväxt och välfärd. Med den starka utveckling som Göteborg haft de senaste åren kommer staden själv inom en nära framtid att ha en halv miljon invånare och 950 000 människor i Göteborgsregionen. Om vi ska kunna fortsätta att ge en god välfärd, inte minst för alla dem som är i störst behov av hjälp, måste vi satsa på utbildning, ökat företagande och arbeta för att flera kan försörja sig genom arbete i stället för bidrag. Men vi måste också få till stånd den infrastruktur i form av järnvägar och vägar som är en förutsättning för människors och varors rörelse och därmed en förutsättning för tillväxten. Detta kräver en politik som har en inbyggd förståelse för näringslivets villkor. De trafikökningar i väg-, järnvägs- och gatusystemen som förutspås innebär att de kapacitetsbristerna vi ser i dag kommer att förvärras om inget görs.

I regeringens planer till 2015 finns mycket lite, om något alls, med på vägsidan. Vissa nya trafiksatsningar kommer först i slutet av perioden. Redan nu är praktiskt taget alla transportförbindelser i Göteborgsregionen kraftigt eftersatta. Med tanke på att trafikvolymerna kommer att öka med minst 40 procent det kommande decenniet är handlingsbehovet stort för att inte Göteborgsregionens konkurrenskraft i förhållande till andra närliggande regioner i och utanför landet ska försvagas. För att vi ska kunna trygga en hållbar tillväxt i regionen måste bristerna i infrastrukturen åtgärdas mycket snabbare än den takt regeringen hittills slagit an.

## Fel! Okänt namn på

- Göteborgs hamn och hamnbanan

Göteborgs hamn kommer att fördubbla sin verksamhet inom en snar framtid. Denna positiva utveckling innebär ett ökat kapacitetsbehov på såväl väg som järnväg. Det är skäl nog för att investera i ett dubbelspår med ny sträckning. Men det finns fler skäl. Den nuvarande hamnbanan som följer älvstrandens sträckning är ett problem för Hisingborna. Den utgör en barriär i Älvstrandsområdet. Den medför även bullerproblem och säkerhetsrisker. För stadsmiljön men också för Hisingbornas möjlighet att nå Norra älvstranden med verksamheter och bostäder, är det viktigt att hamnbanan och järnvägsspåret flyttas till ett befintligt spårreservat längre in på Hisingen. Hisingbornas tillgång till Norra älvstranden är nödvändig för att ett sammanhållet Hisingen ska kunna skapas. Kommer inte en snar men långsiktig lösning på de landbase-erade godsflödena kan hamnens konkurrenskraft urholkas gentemot andra aktörer, till exempel Hamburg. Alternativet med en ny dragning av hamnbanan tjänar alltså flera intressen samtidigt.

- Biltrafiken

Nya trafiklösningar måste också till för den bilburna trafiken. Den hårt ansatta väg 155 talar sitt tydliga språk. Boende i Öckerö kommun och Torslanda arbetar i stor utsträckning på Hisingen och i Göteborgsregionen i övrigt. De som måste åka på morgonen och sen eftermiddag har en olidlig trafiksituation. På morgonen är trafiken stillastående från Lilla Varholmen förbi Torslanda, bilarna kommer inte ens av färjan på grund av köerna. I samma köer står också bussarna. Vägverket har nu presenterat några olika broalternativ och när berörda kommuner, Öckerö och Göteborg, bestämt sig för lämpligt läge för bro och väg in mot Torslanda är det angeläget att staten medverkar med finansiering. Det viktigaste är trots allt att väg 155 ut mot Torslanda inte interfererar med hamnbanan. Redan i dag utgör bil- och järnvägstrafiken hinder för varandras framkomlighet. Anmärkningsvärt i regeringens planer är att motorvägstunneln under älven inte längre finns med. Detta trots att det varit ett av de mest prioriterade projekten tidigare. 50 000 människor ska bo och arbeta på Hisingens gamla varvsområden. För de företagen som etablerat sig på Älvstranden var det en förutsättning att en ny älvförbindelse skulle komma. Det fanns hos dem en förhoppning om att trafikproblemen skulle lösas. Deras tålamod är provat som det är.

- Tågtrafiken

Den omoderna "säckstation" som Göteborg har måste bytas mot en central med genomgående trafik. Kapacitetstaket på 350 tågrörelser per dygn vid Göteborgs central är redan nått. Den föreslagna Västlänken med en tågtunnel möjliggör fler stationer/hållplatser under Göteborg och är en förutsättning för ett modernt pendeltågssystem. Västlänken med den tillhörande förbindelsen till Landvetter flygplats kommer att öka kapaciteten och kvaliteten på arbets- och bostadspendlingen i hela Göteborgsregionen. Den kommer att innebära att kollektivtrafikens attraktivitet stärks i Göteborg men också att det blir möjligt att fortsätta den regionförstoring som underbygger Göteborgs ställning som ekonomisk motor i Sverige. Västlänkens tillkomst är i dag skriven i

**Fel! Okänt namn på**

stjärnorna. Vi vill föra ner den diskussionen och snarast landa i beslut om tid och finansiering.

- Göteborgspaket

För att understödja tillväxten i Göteborgsregionen och tillvarata den ytterligare potential som finns i Västsverige är det nödvändigt att de skissade projekten får en lösning i en nära framtid. I dag upplever vi att regeringen med dominerande stödpartier mp och v i det närmaste ignorerar Göteborgsregionen som tillväxtmotor för landet och de behov som här är uppenbara. På område efter område sker en avlövning av redan utlovade insatser för att stärka Göteborgs konkurrenskraft. Att bygga bort den begynnande trafikinfarkten i och runt Göteborg är en nationell angelägenhet som måste få högsta prioritet men dessutom innebär dessa satsningar att Sveriges ekonomi skulle ges en nödvändig injektion. För att våra rättmätiga krav på infrastrukturinvesteringar och statlig finansiering ska ske inom en överskådlig tid så krävs ett nytt Göteborgspaket. En överenskommelse där staten och bland annat Göteborgsregionen kommer överens om projektens etablering i tid och finansieringen av dessa. Vi kräver alltså en statlig förhandlingsman att diskutera projekt och tidtabell med. Har man ambitionen att leda Göteborg in i framtiden är sådana krav inte bara rimliga utan även nödvändiga.

Stockholm den 28 september 2005

*Annelie Enochson (kd)*

*Anita Sidén (m)*

*Göran Lindblad (m)*

*Per Landgren (kd)*

*Erling Bager (fp)*

*Cecilia Magnusson (m)*

*Axel Darvik (fp)*

*Eva Flyborg (fp)*