

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2486

av Mikael Jansson och David Lång (SD)

En ny Götaälvsbro med kabinbanor

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast utreda en ny alternativ Götaälvsbro med kompletterande kabinbanor.

Motivering

Götaälvsbron mår inte bra fysiskt. Att använda sig av bron i rusningstrafik kan resultera i ett utdraget lidande till följd av spontan trafikinfarkt. Att förflytta sig mellan t.ex. Lindholmen och Nils Ericson terminalen tar 15–40 min.

Den planerade nya lågbron har många nackdelar. Den är

- dyr
- den bromsar vänersjöfarten
- den riskerar att påseglas
- den har för låg kapacitet.

Tilltänkt specifikation för den alternativa nya Götaälvsbron enligt förslaget i denna motion.

- seglingsfri höjd 20,5 m
- 9 m bred trefilig körbana vilkens trafikriktning styrs av aktuellt flöde
- ljudisolerade spårvagnsspår på bronns yttre sidor avskilda från övrig trafik
- tot. bredd uppgår till 16 m, mot nuvarande 25
- inga gång- eller cykelvägar på övre plan
- 6 m bred dubbelriktad gång- och cykelbro (GS-bro) på 6–8 m höjd, GS-bron

manövreras automatisk, styrd av flytetygens transpondrar, att öppna GS-bron beräknas ta mindre än 10 sek., alltså kort väntan för alla parter

Förslag till arbetsordning,

1, Bygg kabinbana (K-bana) mellan Lindholmen och Drottningtorget/Gbg C med kapacitet om åtminstone 12 000 passagerare/timme.

2, Bygg K-bana mellan Skälltorpsvägens bussterminal och Drottningtorget/Gbg C via Selma-Brunnsbo-Ringön med kapacitet om åtminstone 12 000 passagerare/timme. Utöka pendelparkeringen vid Skälltorpsvägens bussterminal.

K-banorna tas i drift inom 20 månader efter första spadtaget. Lokal industri anlitas eftersom K-banorna är att betrakta som pilotprojekt.

3, Då K-banorna tagits i drift demoleras Götaälvsbron. Passagerare bussas från/till Hjalmar Brantingsplatsen till såväl Lindholmen som Ringön.

Bil- och busstrafik hänvisas tillfälligt till Älvsborgsbron, Tingstadstunneln och Marieholmtunneln.

Det går att sätta in en färja typ Kornhalls mellan Frihamnen och Skeppsbron/Operan då tunnlarna blockeras.

4, Då byggnationen av K-banorna tillsammans med kabinerna inleds projekteras ersättaren till Götaälvsbron.

Nya Älvbrons mittsegment med klaff förtillverkas i Damens torrdoca så att det kan lyftas på plats med pontonkran ca 10 dygn efter det att fundamenten är klara att belastas.

- rivning av befintlig bro tar ca 30 dygn, ramper och tillfartsvägar bibehålls
- fundamenten för mittsegmentet tillsammans med körbanor färdigställs under ca 30 dygn
- mittsegmentet lyfts på plats med assistans av en pontonkran varefter elen kopplas in varför klaffen är driftklara inom ett dygn, anslutning av spårvagn, målning, tar ca 30 dygn

Vi begåvas med en tämligen så underhållsfri Ny Älvbro vilken trafikeras 90 dagar efter det att Götaälvsbron farit hädan. Nya Älvbron i sällskap med K-banor pekar på Göteborg som en innovativ stad med framtidsanda och bedöms dessutom ha stort turistvärde.

Bron beräknas innehålla kravet på teknisk och ekonomisk livslängd om ca 150 år.
Uppskattad kostnad är ca 20 % av planerad lågbro (Hisingsbron).

Aktuell klaff är 23 m lång och 25 m bred. Nya Älvbrons klaff ges måtten 23 x 16 m.
Tillkommer 3 + 3 m med infästningar, reservgenerator, Vikt beror av materialval.

Lokal industri och arbetskraft anlitas eftersom Nya Älvbron är att betrakta som pilotprojekt.

Bilaga med skisser finns: "Ny_Götaälvbro_141110.pdf"

Mikael Jansson (SD)

David Lång (SD)