

Motion till riksdagen 2005/06:T555

av **Per Landgren (kd)**

Götaälvbron

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omedelbart prioritera Götaälvbrons tillstånd och en ny älvförbindelse i centrala Göteborg.

Motivering

Götaälvbron har nått pensionsåldern. Det är hög tid att planera för ny förbindelse.

Bron byggdes under åren 1936 och 1939 samt breddades från fyra till sex körfält 1958. De två mittersta fälten är avsedda enbart för spårvagn och buss. Mittspannet i denna klaffbro har en fri segelhöjd av 19,5 meter. Den totala längden är 950 meter, och från invigningen 1939 till 1968 gick den tunga genomfartstrafiken på E 6 (tidigare riksväg 2) med 70 000 fordon på Götaälvbron. I dag är bron den viktigaste förbindelsen för kollektivtrafiken och den lokala trafiken mellan centrala Göteborg och Hisingen. Tre spårvagnslinjer och inte mindre än 80 busslinjer förutom övrig tung och lätt trafik passerar över bron. Vid stopp i Tingstadstunneln ökas trycket kraftigt. Nästa sommar år 2006 gläder sig Göteborg åt att den nya Götatunneln tas i bruk. Centrala Göteborg öppnas för älven och vävs samman med älvstranden. Vinsterna för stadsmiljön blir mycket stora när trafiken leds under jorden. Men när trafiken släpps på i den nya Götatunneln ökar också tillgängligheten för Götaälvbron. Belastningen beräknas öka från 26 000 fordon till 40 000 fordon.

Götaälvbron, som förbinder centrala Göteborg strax öster om Lilla Bommen med Hisingen öster om Frihamnen, är en stål balksbro och visar nu tydliga skador i form av sprödbrottssprickor i de yttre huvudbalkarna. Under de snart sjuttio åren har de bärande konstruktionerna försämrats i en sådan takt att läget redan är allvarligt. Tyngre fordon får inte längre köra på de yttre körfälten. Dessa får endast trafikeras av personbilar och lätta transportfordon, vilket regleras med ett nytt blinkande varningssystem. Huvudproblemet är att bron är en svetsad stål balkskonstruktion, och under slutet av 1930-talet hade

Fel! Okänt namn på

man inte kontroll över stålets kvalitet. Bron har således inte åldrats genom nötning utan genom inre sprödning. Stålet har blivit alltmer sprött och krackelerar. Själva huvudbärverket är det stora problemet. Det som ska bära upp bron och vara dess styrka är nu den stora faran. Varje del borde provas för sin hållfasthet, eftersom varje del är unik. Men sådana hållfasthetsprov är omöjliga att göra. De skulle dessutom kunna äventyra själva bron. Experter har uppskattat ett sista år för bron. Det är 2020. Men eftersom ingen riktig kontroll kan göras är det heller ingen som vet om det är för optimistiskt.

Åtgärderna inriktas nu på att plåstra om och varna. Omplåstringen sker genom att man nu monterar utanpåliggande förband på balkkonstruktionen för att säkra upplåten bärförmåga fram till år 2020. Varningen är att ett fiberoptiskt varningssystem, som känner av när något spricker, ska installeras. Kommer varningen tvingas vi till ytterligare inskränkningar och i värsta fall totalavstängning.

Det är således hög tid att ringa i varningsklockan. Götaälvsbron är allvarligt försvagad. De tekniska varningsklockorna klämtar nu så högt att en ny älvförbindelse måste prioriteras. Något annat vore oansvarigt.

Stockholm den 30 september 2005

Per Landgren (kd)