

## Motion till riksdagen 2007/08:T325

av **Annelie Enochson (kd)**

# Förbindelse över Göta älv

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en ny förbindelse över Göta älv.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en statlig förhandlingsperson för alla infrastruktursatsningar som behövs i och runt Göteborg.

## 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 älven.

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.

## Fel! Okänt namn på

Göteborg har tre passager för biltrafik över och under Göta älv. Det är Älvsborgsbron, Götaälvbron 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 120 000 fordon. De utredningar som gjorts av staten/Vägverket har resulterat i förslag om att öka kapaciteten genom att bygga en ny vägkoppling mellan E20, Rv45 och E6 norr nära Tingstad. Det handlar om ett projekt med två delar, den s.k. Partihallsförbindelsen (bro) och en ny älvförbindelse (tunnel).

Behovet av en älvförbindelse 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. Möjligheten till att prova alternativa finansieringsformer som OPS (Offentlig Privat Samverkan) kan övervägas för att påskynda en ny älvförbindelse.

I Göteborg behöver också en omvandling av järnvägen ske från att vara en säcksstation till att bli en genomfartsstation. Järnväg till Jönköping via Landvetter och Borås är andra satsningar som bör ske i regionen. En statlig förhandlingsperson som kan sköta alla infrastruktursatsningar som behövs i och runt Göteborg bör skyndsamt tillsättas.

## Ny Götaälvbro

Götaälvbron har nått pensionsåldern. Det är hög tid att planera för en ersättning av bron. Bron byggdes under åren 1936 och 1939 och 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 m. Den totala längden är 950 m och från invigningen 1939 till 1968 gick den tunga genomfartstrafiken på E6 (tidigare riksväg 2) med 70 000 fordon per dygn på Götaälvbron. Idag 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. Götaälvbron, som förbinder centrala Göteborg strax öster om Lilla Bommen med Hisingen öster om Frihamnen, är en stålbro 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 stålbrokonstruktion och under slutet av 30-talet hade man inte kontroll över stålets kvalitet. Bron har således inte åldrats genom nötning utan genom inre sprödning. Stålet har blivit allt mer 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,

**Fel! Okänt namn på**

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. Götaälvbron är allvarligt försvagad.

För hela Sveriges näringsliv, med Göteborgs hamn som den viktigaste utskippningshamnen, är det av stor vikt att en ny vägförbindelse över Göta älv snarast kommer till stånd samt att den gamla Götaälvbron ersätts med en ny. Det är därför av största vikt att vår nya regering tar förnyade initiativ för att se över möjligheten att upprätta en ny älvförbindelse och att den gamla Götaälvbron upprustas.

Stockholm den 2 oktober 2007

*Annelie Enochson (kd)*