



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret



## Ny Götaälvbro

### Järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet

Samrådsredogörelse 2013-02-07

Uppdrag:	Ny Götaälvbro – Järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet
U-nummer:	102 07 21

#### Dokumentdata

Titel:	Samrådsredogörelse
Dokumentslag:	PM
Utgivningsdatum:	2013-02-07
Utgivare:	Göteborgs stad, trafikkontoret
Projektledare:	Patrik Fridh, 031-368 25 79
Konsult:	Norconsult AB, tfn 031-50 70 00
Uppdragsledare:	Kurt Lundberg
Filnamn:	Samrådsredogörelse_130207.docx

## Innehåll

<b>Samrådsprocess .....</b>	<b>4</b>
Bakgrund.....	4
Tidigare samråd och beslut.....	4
Inomkommunala samråd.....	5
Aktuellt samråd .....	5
<b>Genomförda samrådsmöten.....</b>	<b>6</b>
Möten med myndigheter .....	6
Möten med särskilt berörda och allmänheten .....	8
<b>Yttranden från myndigheter samt kommunala/regionala organ. ....</b>	<b>9</b>
<b>Yttranden från särskilt berörda och allmänheten.....</b>	<b>19</b>
<b>Bilagor .....</b>	<b>31</b>

# Samrådsprocess

## Bakgrund

Göteborgs Stad planerar att ersätta nuvarande Götaälvbron med en ny öppningsbar bro. Spårvägen kommer att gå över den nya bron och trafikkontoret tar därför fram en järnvägsplan, enligt 2 kap lagen om byggande av järnväg. Länsstyrelsen har tidigare beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Utbyggnaden av bron innebär även vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, vilket kräver tillstånd från mark- och miljödomstolen.

Syftet med samrådsredogörelsen är att sammanställa resultatet av det samråd som genomförts under arbetet med järnvägsplan och tillstånd för vattenverksamhet. Samrådsredogörelsen innehåller referat av inkomna yttranden och synpunkter samt i förekommande fall Göteborgs Stads trafikkontors kommentarer eller bemötanden.

## Tidigare samråd och beslut

Samrådsprocessen påbörjades i och med att Stadsbyggnadskontoret år 2009 tog fram ett program för kommande detaljplaner. Trafikkontoret tog på motsvarande sätt fram en förstudie för spårtrafik, enligt lagen om byggande av järnväg, för en ny älvförbindelse.

Planprogrammet och förstudien behandlade bl a alternativa lösningar vad gäller placering och höjd för ny bro över Göta älv. De behandlade även ny förbindelse över bangårdsområdet, eftersom man bedömt att sambandet mellan dessa projekt är viktigt att betona. Samrådet genomfördes och dokumenterades gemensamt. Samrådsredogörelse bifogas, bilaga 6.

Arbetet under 2009 ledde fram till att Göteborgs Stads kommunfullmäktige 2010-05-06 beslutade att ge byggnadsnämnden i uppdrag att utarbeta en detaljplan för en ny älvförbindelse med läge i Stadstjänaregatans förlängning. Förbindelsen ska utformas som en öppningsbar mellanbro med lägsta möjliga höjd, vilket innebär 10 till 13 meter fri höjd över medelvattenstånd. Motivet till val av lokalisering och brohöjd är att alternativet:

- ger en gen förbindelse för kollektivtrafiken mellan Nils Ericsonsterminalen och Hjalmar Brantingsplatsen
- frigör ytor i centrala Göteborg för stadsutveckling, ytor som idag upptas av trafikanläggningar, vilket är en del av att utveckla Älvstaden

- är höjdmässigt fördelaktigt för gång- och cykeltrafiken.

Trafiknämnden beslutade i juni 2012 att nuvarande förslag till en 13 meter hög bro ska ligga till grund för det samråd som har genomförts under november 2012, då det ligger inom de ramar som ges av kommunfullmäktiges beslut.

Kommunfullmäktige har den 11 oktober 2012 antagit vision Älvstaden som ska ligga till grund för stadens fortsatta arbete med att planera och utveckla Älvstaden. Älvstaden ska bli tillgänglig, tät, blandad och grön. Här ska en attraktiv stadsmiljö med bra kommunikationer, god service, gröna platser, ett brett utbud av arbetsplatser, bostäder, service och aktiviteter växa fram.

### **Inomkommunala samråd**

Trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret har under flera år drivit en gemensam arbetsgrupp för arbetet om ny bro över Göta älv, med regelbundna möten kring trafik- och stadsbyggnadsfrågor.

### **Aktuellt samråd**

Från 2010 fram till idag har samråd under arbetet med prövningsprocesserna (Järnvägsplan, tillstånd till vattenverksamhet och detaljplan) för ny Götaälvbro genomförts löpande i form av möten med länsstyrelsen, olika förvaltningar inom Göteborgs Stad, Sjöfartsverket, Trafikverket med flera.

Mellan 2012-11-01 och 2012-11-30 har samrådsunderlag funnits utställt och synpunkter samlats in rörande Järnvägsplan och tillstånd för vattenverksamhet. Under denna tid har också flera samrådsmöten genomförts bland annat ett med allmänheten. Information om samrådet har annonserats i Göteborgs-Posten, 2012-10-31, och Metro 2012-11-01, se bilaga 2.

Detaljplaner för bron kommer att tas fram separat med egna samrådstillfällen.

Samrådsunderlag, daterad 2012-10-22, har använts som underlag för samråd med berörda myndigheter och kommuner, allmänheten och organisationer.

Samrådsunderlaget har under november 2012 funnits tillgänglig för allmänheten på trafikkontorets hemsida och på trafikkontoret, Köpmansgatan 22. Vidare har delar av underlaget skickats ut enligt bifogade sändlistor, bilaga 1.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar finns diarieförda med diarienummer 1171/10 hos Göteborgs Stad, trafikkontoret.

# Genomförda samrådsmöten

## Möten med myndigheter

Minnesanteckningar från dessa möten finns i bilaga 3.

### **2010-12-14 Länsstyrelsen och Sjöfartsverket**

Tidigt samråd mellan Göteborg stad, Sjöfartsverket och Länsstyrelsen för Västra Götalands län enligt Lagen om byggande av järnväg, Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och Plan- och Bygglagen. Segelfrihöjd, riksintressebeskrivningar, öppningstider för bron, samrådsgruppen och sakägare, samordning av statliga intressen, samordning av lagstiftning, miljöpåverkan samt farledsfrågor är exempel på ämnen som diskuterades.

### **2011-02-03 Länsstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket**

Tidigt samråd mellan Göteborg stad, Sjöfartsverket och Länsstyrelsen för Västra Götalands län enligt Lagen om byggande av järnväg, Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och Plan- och Bygglagen. Segelfrihöjd, riksintressebeskrivningar, öppningstider för bron, samrådsgruppen och sakägare, samordning av statliga intressen, samordning av lagstiftning, miljöpåverkan samt farledsfrågor är exempel på ämnen som diskuterades.

### **2011-03-22 Miljöförvaltningen**

Ett tidigt samrådsmöte hölls med Miljöförvaltningen 2011-03-22. En presentation av projektet gjordes och en genomgång av vilka miljöfrågor som bedöms vara aktuella. Miljöförvaltningen lämnade synpunkter och kommentarer.

### **2011-03-24 Länsstyrelsen**

Möte för att diskutera struktur, innehåll och sakfrågor i kommande MKB:er för ny Götaälvbro. På mötet behandlades MKB till järnvägsplan, tillståndsansökan till vattenverksamhet och detaljplan.

### **2011-04-19 Trafikverket**

Kommunens trafikförslag för området vid Göta Älvbron presenterades. Hur arbetet med att sänka E45 i området kan bedrivas diskuterades. På mötet konstaterades att Trafikverket är positiva till en sänkning av E45 och åtgärder kring detta och anser arbetet viktigt. En arbetsplan krävs. Trafikverket menar att hela trafiksystemet måste ses över: Götaälvbron, Tingstadstunneln, Marieholm, Falumotet, E45, av- och påfarter.

### **2011-08-31 Länsstyrelsen**

Möte för att diskutera struktur, innehåll och sakfrågor i kommande MKB:er för ny Götaälvbro. På mötet behandlades MKB till järnvägsplan, tillståndsansökan till vattenverksamhet och detaljplan.

### **2012-01-17 Länsstyrelsen**

Möte för att diskutera struktur, innehåll och sakfrågor i kommande MKB:er för ny Götaälvbro. På mötet behandlades MKB till järnvägsplan, tillståndsansökan till vattenverksamhet och detaljplan. På detta möte diskuterades även behov av arkeologiska undersökningar. Från mötet 2012-01-17 saknas minnesanteckningar.

### **2012-03-22 Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret**

Ett samrådsmöte där Trafikkontoret presentera de beräkningar mm av buller, vibrationer och luftkvalitet kring Ny Götaälvbro som gjorts i samband med MKB-arbetet och resultaten från dessa diskuterades liksom hur förutsättningarna för användningen av området kring bron påverkas av dessa frågor.

### **2012-06-21 Länsstyrelsen**

Möte för att diskutera struktur, innehåll och sakfrågor i kommande MKB:er för ny Götaälvbro. På mötet behandlades MKB till järnvägsplan, tillståndsansökan till vattenverksamhet och detaljplan. Detta möte behandlade även trafikkontorets planer för det fortsatta arbetet.

### **2012-09-10 Länsstyrelsen**

Möte för att diskutera struktur, innehåll och sakfrågor i kommande MKB:er för ny Götaälvbro. På mötet behandlades MKB till järnvägsplan, tillståndsansökan till vattenverksamhet och detaljplan.

### **2012-11-14 Samrådsmöte, Sjöfartsverket och Göteborgs hamn**

Samrådsunderlaget presenterades och diskuterades. Synpunkter om bland annat hur riksintresse rörande sjöfart i Göta älv skall tolkas och av vem, behovet av att ha minst samma höjd på framtida bro som dagens och hur sjöfarten i Göta älv kan utvecklas i framtiden lämnades vid mötet. Där utöver diskuterades också bland annat fartygsstorlekar, förtöjningsmöjligheter, kajkanter, ledverk och säkerhet.

### **2012-11-19 Samrådsmöte med Västtrafik**

Samråd rörande Järnvägsplanen med Västtrafik. Samrådsunderlaget presenterades och diskuterades. Frågor rörande öppningstider för bron diskuterades. Västtrafik framförde t ex att de negativa effekter som broöppningar innebär för kollektivtrafiken och dess resenärer tydligare bör framgå i beskrivningen av projektet. Detaljutformningars effekt för framkomlighet och säkerhet för spårvagnar, bussar och resenärer som går eller cyklar till hållplatser i området diskuterades också.

### **2012-11-23 Samrådsmöte, Länsstyrelsen, Trafikverket och miljöförvaltningen**

Samrådsunderlaget presenterades och diskuterades. Synpunkter och frågor rörande innehåll i MKB:n togs upp på mötet t ex rörande förorenad mark, muddringsmassor, knölnate, lax och marin arkeologi. Fortsatt hantering av

MKB:n och projektet i övrigt togs upp på mötet. Sjötrafikens framtida omfattning och krav på framkomlighet diskuterades liksom trafikstyrningssystem för sjöfarten längs älven. Andra projekts inverkan diskuterades på mötet t ex Västlänken, slussarna i Trollhättan och Marieholmstunneln.

## **Möten med särskilt berörda och allmänheten**

### **2012-11-13 Samrådsmöte Sjöfartsintressenter**

Samrådsunderlaget presenterades och diskuterades. Val av brohöjd diskuterades. De som driver sjöfart i älven vill ha samma höjd som på dagens bro och hävdar att en lägre bro innebär att den måste öppnas för nästan all sjötrafik i älven. Antalet öppningar av bron, hur långa de är och hur ofta de kan komma att ske diskuterades. Synpunkter framfördes om att både godstrafiken på älven och kollektivtrafiken över älven kommer att öka och att det bör framgå i beskrivningen av projektet. Planer på ytterligare broar över älven samt ökad färjetrafik tvärs älven diskuterades.

Minnesanteckningar från mötet finns i bilaga 4.

### **2012-11-22 Samrådsmöte allmänheten och direkt berörda**

Samrådsunderlaget presenterades och under en frågestund bemöttes synpunkter. Antalet broöppningar i framtiden diskuterades. Behov av och utredningsläget för andra angränsande projekt diskuterades så som gång- och cykelbro, ytterligare förbindelser för kollektivtrafik över älven, bangårdsviadukten och Västlänken. Frågor om hur pålning med mera kan påverka intilliggande fastigheter togs upp. Brohöjden diskuterades också liksom sjöfartens möjligheter att anpassa sig efter olika brohöjder och öppningstider längs med Göta älv.

Minnesanteckningar från mötet finns i bilaga 4.



# Yttranden från myndigheter samt kommunala/regionala organ.

Yttranden har inkommit från:

## Statliga myndigheter från sändlista

1. Trafikverket
2. Sjöfartsverket (via telefon)
3. Riksantikvarieämbetet
4. Havs- och vattenmyndigheten
5. SMHI
6. SGI
7. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

## Kommunala/regionala organ från sändlista

8. Region Värmland
9. Räddningstjänsten Storgöteborg
10. Miljöförvaltningen
11. Västtrafik
12. Göteborgs Spårvägar AB

## Övriga kommunala förvaltningar och nämnder

13. Stadsdelsnämnden Lundby
14. Stadsdelsnämnden Centrum
15. Park- och Naturförvaltningen
16. Lokalförvaltningen
17. Kulturförvaltningen
18. Lantmäterimyndigheten
19. Fastighetskontoret

Nedan redovisas ett sammandrag av respektive yttrande och trafikkontorets kommentarer. Kopior av skriftliga yttranden i sin helhet bifogas, bilaga 5.

## 1 Trafikverket

Trafikverket anser att det vore lämpligt att pröva frågan om ny Götaälvbro enbart via detaljplan, vilket de menar att ny lagstiftning ger möjlighet till. En järnvägsplan utformad i enlighet med samrådsunderlaget är sannolikt inte möjligt att fastställa. Vid behov av ny eller ändrad detaljplan är Trafikverkets utgångspunkt att denna ska ha vunnit laga kraft eller åtminstone vara antagen för att fastställelseprövning av järnvägsplan ska kunna genomföras.

Den nya bron föreslås få en lägre fri höjd än den befintliga bron vilket rimligen medför att antalet broöppningar kommer att behöva utökas. Trafikverket anser att det krävs en överenskommelse mellan berörda aktörer om ett trafikledningssystem som kan samordna broöppningarna i centrala Göteborg med fartygstrafiken på Göta älv.

Trafikverket har tidigare preliminärt bedömt att riksintresset sjöfart anses tryggt om minst 15 handelsfartyg kan passera längs Göta älv per dygn. Trafikverkets fortsatta utredning om Vänersjöfarten förväntas vara färdig i februari/mars 2013. Förhoppningsvis ska den ge besked om hur den framtida utvecklingen av sjöfarten på Göta älv ser ut och för vilken trafikering som farled, slussar och broar m.m. bör dimensioneras för.

Trafikverket ger vidare synpunkter på järnvägsplanens innehåll och poängterar att det krävs en förstudie eller annat underlag för beslut om betydande miljöpåverkan i planprocessen.

Trafikverket ser fram emot en fortsatt dialog innan planprocessen går vidare. Förutom sjöfarten är det t.ex. även viktigt att beakta hur E45 och den planerade Västlänken påverkas av den planerade nya bron.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras, även trafikkontoret ser fram mot en fortsatt dialog kring hanteringen av järnvägsplanen och kring framtida sjöfart på Göta älv.*

*Trafikkontoret har bedömt att en järnvägsplan är lämplig i detta fall, bl a eftersom stadsbyggnadskontoret har påbörjat detaljplanearbetet för ny Götaälvbro enligt den äldre plan- och bygglagstiftningen. En förstudie för projektet finns framtagen.*

*Trafikkontoret har inte rådighet över ett trafikledningssystem på Götaälv, utan är en av parterna i arbetet att utveckla ett tillförlitligt system*

*Trafikkontoret uppfattar att trafikverket i dagsläget inte tar tydlig ställning för att projektet ny Götaälvbro är förenligt med riksintresset för sjöfart. Vilket medför att det är oklart vilka krav riksintresset ställer på projektet ny Götaälvbro.*

*Planeringsförutsättningen för den nya bron är minst att 15 handelsfartyg kan passera per dygn, vilket innebär ca 15 broöppningar per dygn. Broöppningarna försvårar möjligheterna att bedriva en attraktiv kollektivtrafik. Trafikkontoret bedömer att trafikverkets prognos på minst 15 handelsfartyg per dygn kräver investeringar i slussar, farleder och ledverk längs hela Göta älv. Idag finns inga beslut om dessa investeringar.*

## **2 Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket har via telefon meddelat Trafikkontoret att de inte kommer lämna ett nytt remissvar utan hänvisar till tidigare remissvar som fortfarande beskriver deras åsikter. Detta yttrande bifogas. Bland annat påpekade Sjöfartsverket vid detta tillfälle att:

- att behovet av broöppningar ökar ju lägre en bro byggs och därmed också störningarna på trafiken,
- för att inte allvarligt försämra sjöfartens framkomlighet och säkerhet förordas att öppningstiderna för broar skall vara spridda över hela dygnet,
- under anläggningsfasen skall negativ påverkan på sjöfarten minimeras.

Vidare har man vid de samrådsmöten som genomförts framfört att höjden på den nya bron ska vara lika hög som på den befintliga. Orsaken till denna ståndpunkt är att farleden annars stängs under 25% av dygnets timmar för de fartyg (ca 60%) som kan passera under befintlig bro.

**Trafikkontoret:** *Synpunkterna från tidigare yttrande har noterats.*

*Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd.*

*Trafikkontoret har inlett samråd kring anläggningsfasen med bl.a Sjöfartsverket.*

### **3 Riksantikvarieämbetet**

Det fortsatta arbetet bör innehålla en diskussion om vad som ska prägla stadslandskapet när anläggningen tagits i bruk. Målsättningarna med projektet bör ge tydligt uttryck för de kvaliteter som kulturmiljön och stadslandskapet ska präglas av när bron är byggd.

I samråd med länsstyrelsen bör det fortsatta arbetet inriktas på att diskutera lösningar som kan leda till påtagliga förbättringar avseende riksintresset Göteborgs innerstad och även innehålla diskussioner om hur eventuella ingrepp i förekommande fornlämnings- och kulturmiljöer kan minimeras.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt arbete. Frågor rörande kulturmiljö och stadslandskap kommer att behandlas mer utförligt i beskrivningar rörande detaljplanen än i järnvägsplan respektive tillstånd för vattenverksamhet.*

### **4 Havs- och vattenmyndigheten**

Havs- och vattenmyndigheten meddelar att man avstår att lämna synpunkter.

*Trafikkontoret: Noteras.*

### **5 SMHI**

SMHI påpekar att en utredning bör göras över hur den nya bron påverkar strömningsförhållanden i älven, exempelvis vattennivåer, saltvatteninträngning och isförhållanden. Ytterligare utredningar och beskrivningar som svarar på frågor rörande påverkan av luftmiljön, påverkan på det totala utsläppet av växthusgaser och totala mängden luftföroreningar bör också göras. SMHI påpekar också att det måste säkerställas att gällande bullernormer och miljökvalitetsnormer klaras för boende i området.

*Trafikkontoret: Den nya bronns påverkan på strömningsförhållanden i Göta älv har studerats och kommer att redovisas i ansökan om tillstånd till vattenverksamhet. Trafikbuller och trafikens påverkan på luftmiljön i området kring bron beskrivs i pågående MKB-arbete för järnvägsplan och detaljplan, där även miljökvalitetsnormen behandlas. Eftersom bron fyller samma funktion som nuvarande bro bedöms inte att de totala utsläppen av luftföroreningar påverkas.*

### **6 SGI**

SGI konstaterar att samrådsunderlaget inte innehåller så mycket om information som berör geoteknik eller miljögeoteknik. De påpekar att det är viktigt att utreda

geotekniska förutsättningar, stabilitet invid Göta älv och risk för översvämning. SGI påpekar också att arbete med muddring och grävarbeten i vatten samt med förorenade massor skall göras med beaktande av människors hälsa och miljö.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras och har beaktats i arbetet. Geotekniska undersökningar är genomförda. Information som berör geoteknik och miljögeoteknik kommer att redovisas i kommande beskrivningar.*

## **7 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

MSB påpekar att Göteborg är en av 18 utpekade orter med betydande översvämningsrisk. Därför bör Göteborgs stad beakta översvämningsrisken i projektet.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras och har beaktats genom att förslaget till ny bro utformas i enlighet med Göteborgs stads riktlinjer för anpassning till framtida högre vattenstånd.*

## **8 Region Värmland**

Region Värmland delar Trafikverkets bedömning om att konflikterna mellan landbaserade transportslag som korsar Göta älv och sjöfarten kommer att öka på fler ställen än vid ny Götaälvbro. Man har förståelse för att Göteborg stads ambitioner för den nya bron men påpekar också att det måste finnas goda möjligheter för sjöfarten att utvecklas längs Göta älv.

Region Värmland anser att:

- Ny Götaälvbro skall ha minst den föreslagna höjden, 13 meter.
- Ett trafiklednings- och informationssystem krävs för att garantera god framkomlighet för alla transportslag på och över älven.
- Minst en broöppning per timme vid behov, undantaget 06-09 samt 15-18, bör garanteras av Göteborgs Stad.
- Trafikverket måste i den kommande behandlingen av järnvägsplanen och detaljplanen säkerställa villkoren för broöppningar i enlighet med Trafikverkets tidigare yttrande genom att utpeka Göta Älvbron som riksintresse.
- Lastfartygen har större behov av framkomlighet än turisttrafiken.

Region Värmland anser vidare att den viktigaste frågan för att säkra framtida Vänersjöfart är att nödvändiga investeringar görs i slussar, farleder och ledverk längs hela Göta älv och att Göteborgs stad, Region Värmland med flera tillsammans bör åta sig att verka för att dessa investeringar genomförs.

I ytterligare en senare skrivelse förtydligar Region Värmland att man tidigare felaktigt skrivit segelfri höjd 13 meter men avser 12 meter segelfrihöjd (över medelhögvattnen) vilket innebär en fri höjd av 13 meter över medelvattennivå.

***Trafikkontoret:** Trafikkontoret bedömning är att synpunkterna är förenliga med framtaget förslag. Arbetet med att ta fram ett trafiklednings- och informationssystem för alla transportslag på och över älven pågår. Trafikkontoret har inte rådighet över ett trafikledningssystem på Götaälv, utan är en av parterna i arbetet att utveckla ett tillförlitligt system. Antalet broöppningar och när de sker kommer att regleras genom trafiklednings- och informationssystemet.*

## **9 Räddningstjänsten Storgöteborg**

Räddningstjänsten meddelar att man tagit del av förslaget och har inga speciella synpunkter. De framför också att de gärna deltar i det fortsatta arbetet.

***Trafikkontoret:** Noteras.*

## **10 Miljöförvaltningen**

Miljöförvaltningen lämnar i detta skede ett yttrande med synpunkter på järnvägsplanen, fler synpunkter avser man att lämna angående vattenverksamhet och detaljplaner.

Miljöförvaltningen vill lyfta fram synpunkter angående buller, dagvatten, kontrollprogram under byggnadstiden och hantering av förorenad mark.

Särskilt efterfrågas hur eventuellt kurvgnissel och stomljud från spårvägen kommer att hanteras och man vill även att ljudmiljön för människor som går och cyklar på bron ska uppmärksammas. Man påpekar också att den föreslagna dagvattenhanteringen är viktig för att minska att föroreningar släpps ut i älven och till slut når havsmiljön.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt arbete. Kurvor med extremt små radier har undvikits i förslaget, bl a för att minska risken för kurvgnissel och infästningen av spårvägsrälsen avses ske med elastiska infästningar för att reducera stomljud.*

## **11 Västtrafik**

Västtrafik bifogar sitt yttrande från ”Program för Götaälvbron” från 2009. Västtrafik framhåller i det yttrandet vikten av garanterad framkomlighet för kollektivtrafiken över Göta älv. Nu anser Västtrafik att utformningen i

samrådsunderlaget för järnvägsplanen inte är nog anpassat efter den framkomlighet som kollektivtrafiken kräver. Tendensen är att resandet mellan 9 och 15 samt 18 och 20 ökar kraftigt och kommer få en större vikt i en framtida utbyggd Central Älvstad. Västtrafik vill därför se ett mer restriktivt regelverk för broöppningar. Man har gjort bedömningen att 15 broöppningar per dag har en så stor påverkan på kollektivtrafiken att det krävs fler förbindelser över Göta älv för att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik.

Västtrafik vill se ett förslag där bron utformas med två kollektivtrafikkörfält per riktning på hela bron längd för att kunna garantera kapacitet, framkomlighet och robusthet. Utan en sådan lösning menar man att stadens och regionens mål om uthållig tillväxt äventyras. Fyra kollektivtrafikkörfält tycker man krävs, dels för att klara en fördubbling av kapaciteten för resande under bron livslängd, dels för att säkra framkomlighet vid eventuella olyckor eller fordons haverier.

Man vill också se en beskrivning av de framtida reglerna för när broöppningar kan ske och för hur långa de blir.

**Trafikkontoret:** *Synpunkterna noteras.*

*Trafikkontorets bedömning är att kapacitetsbrist uppstår vid hållplatserna och inte på själva bron. På fastlandssidan diskuteras utformning runt centralstationen främst inom projekt Västlänken och i samband med detta arbete behandlas även frågan om kapacitet vid hållplatserna. Synpunkten om ökat antal kollektivtrafikkörfält på bron kommer att studeras vidare.*

*Mot bakgrund av Västtrafiks farhågor om framtida kapacitetsbrist anser Trafikkontoret att ett särskilt utredningsarbete, frikopplat från projektet ny Götaälvbro, bör startas. Trafikkontoret anser att behovet av ytterligare en kollektivtrafikförbindelse kan kopplas i tid till investering i nya slussar etc. i Götaälv.*

*Arbetet med att ta fram ett trafiklednings- och informationssystem för alla transportslag på och över älven pågår. Göteborgs stad, trafikkontoret deltar aktivt i det arbetet. Antalet broöppningar och när de sker kommer att regleras genom trafiklednings- och informationssystemet.*

*Trafikkontoret delar västtrafiks uppfattning om att det blir svårt att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik med femton broöppningar per dygn. Med stadens målsättning att fördubbla kollektivtrafikresandet får varje enskild broöppning stor negativ påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet.*

## 12 Göteborgs spårvägar

För spårvagnstrafiken anser Göteborgs spårvägar sammanfattningsvis att:

- Förslaget ger grundförutsättningar för en rationell spårvagnstrafik men för att klara prognostiserad trafik i K2020 behöver utrymmet för kollektivtrafik öka.
- I det fortsatta detaljarbetet är det viktigt att utforma anslutningarna på stads- och Hisingsidan så att man kan undvika köbildning samt att beakta spåranslutningar till Gullbergsvass, Operalänken, ny vagnhall på Ringön och eventuell spårväg på Norra Älvstranden.
- Broöppningar, även framgent, inte förekommer mellan kl 06-09 och 15-18 och att broöppningarna sprids ut i kollektivtrafikens lågtrafik, men inte koncentreras till kl 04-06.
- Ny Götaälvbro utformas för så korta väntetider som möjligt för kollektivtrafiken vid broöppningar.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt arbete.*

*Trafikkontorets bedömning är att kapacitetsbrist uppstår vid hållplatserna och inte på själva bron. På fastlandssidan diskuteras utformning runt centralstationen främst inom projekt Västlänken och i samband med detta arbete behandlas även frågan om kapacitet vid hållplatserna. Arbetet med att ta fram ett trafiklednings- och informationssystem för alla transportslag på och över älven pågår. Göteborgs stad, trafikkontoret deltar aktivt i det arbetet. Antalet broöppningar och när de sker kommer att regleras genom trafiklednings- och informationssystemet.*

## 13 Stadsdelsnämnden Lundby

Stadsdelsnämnden Lundby anser att frågor om människors upplevelse av trygghet och säkerhet bör belysas ingående under en egen rubrik i miljökonsekvensbeskrivningen.

Man menar att det är viktigt att spårvägens profil utformas på ett sätt som skapar goda förutsättningar för eventuella framtida anslutningar till Frihamnen/Norra Älvstranden och Ringön. Spårvägen bör även utformas på ett sådant sätt att den inte utgör ett hinder för framtida gatuförbindelser mellan Frihamnen och Ringön.

För att minska barriäreffekterna samt skapa en stadsmässig miljö tycker stadsdelsnämnden i Lundby att det är viktigt att man kan uppföra bebyggelse i anslutning till den nya bron och att det därför är av stor vikt att man aktivt begränsa buller från spårvägen. Det är även viktigt att man skapar en acceptabel ljudmiljö för gående och cyklister som kommer att röra sig över bron.



Stadsdelen anser att man bör bygga en så låg bro som möjligt för att skapa goda förutsättningar för gående och cyklister att ta sig över bron.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt arbete. Frågor rörande upplevd trygghet och säkerhet kommer att behandlas mer utförligt i beskrivningar rörande detaljplanen än i järnvägsplan respektive tillstånd till vattenverksamhet. Ett av skälen till att föreslagen ny Götälvbro är lägre än den befintliga är att skapa bättre förutsättningar för gående och cyklister att ta sig över bron.*

#### **14 Stadsdelsnämnden Centrum**

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslag till järnvägsplan. Man påpekar att miljön kring spårväg och bro kan komma att utgöra tuffa miljöer med höga bullernivåer, instängda passager och komplexa miljöer, dominerade av tung trafik som bussar och spårvagnar. Stor omsorg om att utforma dessa miljöer med den oskyddade trafikanten som normerande krävs för att skapa stad för människor.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt arbete.*

#### **15 Park och Naturförvaltningen**

Park- och naturförvaltningen avser skriva ett tjänsteutlåtande i samband med detaljplanen och har för närvarande inga synpunkter på aktuella handlingar.

*Trafikkontoret: Noteras.*

#### **16 Lokalförvaltningen**

Lokalförvaltningen meddelar att man inte har några synpunkter på aktuella handlingar.

*Trafikkontoret: Noteras.*

#### **17 Kulturförvaltningen**

Lokalförvaltningen meddelar att man tagit del av handlingarna men inte har något att erinra.

*Trafikkontoret: Noteras.*

## **18 Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten lämnar synpunkter på att fastighetsförteckning saknas i samrådsunderlaget och på att de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna och järnvägsplanens rättsverkningar bör belysas. Konsekvenser för berörda fastighetsägare bör belysas i järnvägsplanen även om de också tas upp i kommande detaljplan.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras. Fastighetsfrågor kommer att belysas i både järnvägsplan och detaljplan.*

## **19 Fastighetskontoret**

Fastighetskontoret tillstyrker förslaget. De privatägda fastigheter och tomträttsavtal som berörs kommer att lösas av fastighetskontoret, på projektets bekostnad. Berörda arrendeupplåtelse kommer att sägas upp för avflyttning innan byggstart. Fastighetskontoret önskar att områden för att säkerställa behovet av provisoriska parkeringsplatser som ersättning för de som tas i anspråk under byggtiden ska redovisas i järnvägsplanen.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras och beaktas i det fortsatta arbetet.*

## Yttranden från särskilt berörda och allmänheten.

### Ägare av berörda fastigheter från sändlista

- 20. Vasakronan AB
- 21. Platzer Fastigheter AB

### Berörda ledningsägare från sändlista

- 22. Göteborgs Energi AB
- 23. Skanova
- 24. Vattenfall

### Näringslivsorganisationer och företag – sjöfartsintressenter från sändlista

- 25. Vänerhamn AB
- 26. AB Gotenius Varv
- 27. Erik Thun AB och Ahlmark Lines AB

### Övriga organisationer från sändlista

- 28. Vänerregionens Näringslivsråd
- 29. Svenska Kryssarklubben

### Organisationer och företag i övrigt

- 30. Västkustens Båtförbund
- 31. Surte Åkeri AB, Eka Chemicals AB, Axel Christiernsson AB och Perstorp OXO AB.
- 32. Stora Enso
- 33. AB Göta kanalbolag

### Privatpersoner

- 34. [REDACTED]
- 35. [REDACTED]
- 36. [REDACTED]
- 37. [REDACTED]

Nedan redovisas ett sammandrag av respektive yttrande och trafikkontorets kommentarer. Yttranden i sin helhet bifogas, bilaga 5.

## **20 Vasakronan AB**

Vasakronan äger tre fastigheter nära bron i Gullbergsvass och påpekar att ny Götaälvbro kommer ge stor påverkan på dessa och att det är svårt att utläsa hur i samrådshandlingen.

Vasakronan utgår från att de ersätts för ekonomiska skador och andra skador som uppkommer i samband med genomförande av planen. Ekonomiska skadorna man redan nu tror kan uppkomma är att man får svårt att försörja fastigheterna med parkeringsplatser då Vasakronans p-däck och parkeringsyta påverkas samt att bullersituationen i och upplevelsen av fria volymer runt Vasakronans fastigheter påverkas negativt.

Vasakronan påpekar också vikten av god tillgänglighet för transporter till och från Vasakronans kunders lokaler och att det i samrådshandlingen är oklart hur området skall trafikförsörjas när Gullbergs Strandgata inte finns kvar där den ligger i dag. Man påpekar också att det är viktigt att hitta lösningar för att minimera störningarna under byggtiden.

Man tror att grundläggningen av brokonstruktionen kan påverka möjligheten att bygga tätt intill bron vilket kan påverka planerna på att förtäta området och att det därför krävs samordning av genomförandeskedet.

Beträffande brohöjd tycker Vasakronan att den borde vara lägre för att minska barriären mellan norra och södra älvstranden.

Vasakronan ser fram emot ett fortsatt konstruktivt arbete i planen där de erbjuder möjlighet till dialog.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras, kontakterna mellan Göteborgs Stad och Vasakronan i det fortsatta arbetet kommer att ske genom fastighetskontoret, framförallt inom ramen för arbetet med ny detaljplan för området. Målet är att hitta lösningar som ger möjlighet att utveckla både kvartersmark och allmänna platser till en attraktiv stadsmiljö.*

## **21 Platzer Fastigheter AB**

Platzer äger fyra fastigheter i Gullbergsvass. Platzer anser att beslutad bro är för hög och ser gärna en lägre bro som bättre kopplar samman norra och södra älvstranden.

Man tror att grundläggningen av brokonstruktionen kan påverka möjligheten att enligt tidigare förslag bygga hus tätt intill bron och tycker att man redan nu bör planera för hur man kan lösa det problemet.

Platzer förutsätter att projektet planeras och genomförs på ett klokt sätt och att fastighetsägarna får möjlighet att vara med och påverka så att störningar minimeras och hyresgästerna kan hållas välinformerade under byggtiden.

Platzer vill också i rollen som stor fastighetsägare i området vara med och bidra till att utveckla Gullbergsvass.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras, kontakterna mellan Göteborgs Stad och Platzer i det fortsatta arbetet kommer att ske genom fastighetskontoret, framförallt inom ramen för arbetet med ny detaljplan för området. Målet är att hitta lösningar som ger möjlighet att utveckla både kvartersmark och allmänna platser till en attraktiv stadsmiljö.*

## **22 Göteborg Energi**

Göteborg Energi konstaterar att elanläggningar, fjärrvärmeledningar, fjärrvärme pumpstation, fjärrkylaledningar, gasledningar och optoledningar kommer att påverkas av arbetet.

Göteborg Energi påpekar att pumpstationen inte kan tas ur drift innan en ny pumpstation är driftklar. Avbrott får endast uppgå till 14 timmar dagtid. Man kräver också att fjärrvärmeledningen mellan pumpstationen och korsningen Östra Hamngatan – Kanaltorgsgatan endast läggs om en gång och då får ett permanent läge oavsett om Västlänken eller ny Götaälvsbro förorsakar omläggningen.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt arbete. Trafikkontoret kan i detta skede inte garantera att ledningar enbart läggs om en gång utan bedömer att temporära flyttningar kan bli nödvändiga. Villkoren för flyttning av ledningar regleras i gällande avtal mellan Göteborgs Stad och berörda ledningsägare.*

## **23 Skanova**

Skanova har flera marklagda teleanläggningar och två telestationer inom aktuellt område. Man påpekar att det är av särskild betydelse att eventuell påverkan på telestationerna beaktas, att alternativa platser kan erhållas vid en eventuell flytt av dessa samt att samråd om detta sker i mycket god tid.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt arbete. Villkoren för flyttning av ledningar regleras i gällande avtal mellan Göteborgs Stad och berörda ledningsägare.*

## **24 Vattenfall**

Vattenfall Eldistribution AB har inga anläggningar i området och har därför inget att erinra.

*Trafikkontoret: Noteras.*

## **25 Vänerhamn AB**

Vänerhamn är en av Sveriges största hamnaktörer. Vänerhamn påpekar att sjöfartens krav på fler broöppningar kommer att stå i konflikt med såväl kollektivtrafikens som privattrafikens önskemål om så få broöppningar som möjligt. Att Göteborgs stad meddelar att minst 15 broöppningar per dygn ska garanteras är bra, men redan 15 öppningar innebär en reell inskränkning för Vänersjöfarten då anhopning av båtar i båda riktningar för med sig olika typer av problem och då i princip inga lastfartyg kan passera ny Götaälvbro mellan kl 06-09 respektive kl 15-18 då inga broöppningar äger rum.

En bro med 13 meter fri höjd menar man skapar svåra hinder för både sjöfart och landtrafik. Vänerhamn befarar att konflikten mellan korsande landtrafik och sjöfarten leder till inskränkningar av sjöfarten till och från Vänern och anser att denna konflikt bör undvikas och förordar därför en ny bro med minst 19,5 meter fri höjd.

*Trafikkontoret: Synpunkterna noteras. Under år 2010 passerade i genomsnitt 4-5 lastfartyg per dygn Götaälvsbron. Som mest under året passerade 13 fartyg under ett dygn.*

*Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

## **26 AB Gotenius Varv**

En del av Gotenius Varvs kunder är fartygstyper som redan idag kräver broöppning för att nå varvet. Denna kundgrupp begränsas av brons spärrtider. Med en lägre bro kommer ännu fler kunder drabbas av detta. Gotenius påpekar att man redan i dag har en konkurrensnackdel pga brons spärrtider och att den nackdelen kommer öka med en ny lägre bro. Man befarar också att de många broöppningarna kommer skapa en opinion som så småningom tvingar fram förlängda spärrtider och att det kommer leda till att varvets existens står på spel.

Gotenius varv hävdar att Göteborgs Stad väljer att frigöra markytor på bekostnad av sjöfartens framkomlighet och tycker att lösningen för att ge både sjöfarten och spårvägen god framkomlighet tycker man är en högre bro. Gotenius varv yrkar på att en ny bro får samma segelfria höjd som befintlig bro.

Gotenius påpekar också att det öppningsbara spannet inte får minskas från de föreslagna 30 m fri bredd för då blir varvets flytdockor ”fångar” i sitt egna vatten.

I en kompletterande skrivelser framför Gotenius Varv också att man hemställer Göteborgs Stad att ändra förslaget så att segelfrihöjd med öppen klaff blir obegränsad. En begränsning av detta mått kan leda till att t.ex fartyg med riktigt höga master tex Ostindiefararen Götheborg eller Barken Viking inte kan passera bron och inte kan nå varvet.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Förslaget om 30 meters farledsbredd kommer att ligga till grund för fortsatt arbete. Avsikten med att i detta arbetsskede tillåta en höjdbegränsning till ca 27 meter med öppen bro är att ge större frihet i kommande designtävling och möjliggöra en lyftbro. Den segelfriahöjden på Göta älv är 27 meter.*

*Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

## **27 Erik Thun AB och Ahlmark Lines AB**

Erik Thun AB och Ahlmark Lines AB har lämnat synpunkter i en gemensam skrivelse. De anser att det är viktigt att sjöfartens betydelser och positiva egenskaper kommer fram i diskussionen om stadens utveckling. Man efterlyser en ordentlig konsekvensanalys av förslaget och tycker att sjötrafikens positiva effekter på miljön, säkerheten och näringslivet måste belysas tydligare än vad man har gjort hittills. Bland annat hänvisar man till Trafikverkets stråkstudier som prognostiserar en 2-3 gånger större sjötrafik år 2030.

Man konstaterar att Göteborgs Stad är på väg att bygga in svåra framtida konflikter om en sju meter lägre bro byggs. Konflikter som negativt kommer att påverka staden, älv dalen och Vänerregionen för lång tid framöver. Man tycker

också att balans saknas mellan Stadens vinst och omgivningens förlust om en lägre bro än dagens byggs.

Man menar att konflikten mellan sjöfart och tågtrafik vid låga järnvägsbroar på andra ställen längs älven är mindre och lättare att lösa än konflikten mellan kollektivtrafik och sjöfart vid en låg ny Götaälvsbro.

Trafikstyrning av sjöfarten tror man är svårt att få att fungera i praktiken och enbart kommer ge marginella förbättringar när det gäller färre och/eller snabbare broöppningar. Man menar också att inga havsgående fartyg kan anpassas till att kunna passera under en sju meter lägre bro. De kommer kräva öppning och kommer därför inte kunna passera bron under 25% av dygnets timmar.

Erik Thun AB och Ahlmark Lines AB hoppas att argumenten i deras yttrande vägs in i det fortsatta arbetet och tror att Göteborgs Stad, för att undvika att bygga in framtida konflikter, måste tänka om och återgå till en brohöjd om 19,5 meter.

**Trafikkontoret:** *Synpunkterna noteras. Vad gäller den framtida utvecklingen har trafikkontoret av Trafikverket fått uppgift om att stråkstudien ska presenteras under våren 2013. Tillsvidare har antagits att nuvarande nedåtgående trend för sjötrafiken avstannar på 2010 års nivå, vilket skulle innebära i genomsnitt 4-5 broöppningar per dygn, mot nuvarande 2-3 (år 2010). Med en fördubbling av trafiken ökar antalet broöppningar till ett genomsnitt på 9-10 per dygn.*

*Statistiken över fartygspassager visar att de idag är jämt fördelade över dygnets timmar vilket innebär att 25% av fartygen utan anpassning av restiden sannolikt skulle komma till bron under de föreslagna spärrtiderna. För dessa fartyg innebär en anpassning till spärrtiderna en fördröjning på i snitt 1,5 timme (halva spärrtiden på 3 timmar). Restiden mellan Göteborg och Vänern för handelsfartyg ligger på 7-10 timmar och påverkas mycket av belastningen på slussar och andra passager som inte medger möte mellan handelsfartyg. Den totala restiden för fartygen varierar beroende på destination, men kan uppskattas till mellan 1 och 3 dygn för den trafik inom Europa som dominerar Vänersjöfarten.*

*Göteborgs stad deltar aktivt i arbetet med att utveckla ett trafiklednings- och informationssystem som kan styra bl.a. älvtrafiken. Ny Götaälvsbro kommer liksom idag att öppnas om det av säkerhetsskäl finns behov av detta, t ex för nedströms kommande trafik. Denna bedömning görs av fartygets befälhavare.*

*Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning*



*skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

## **28 Vänerregionens Näringslivsråd**

Värmland är den fjärde största exportregionen och därmed mycket beroende av goda transportmöjligheter, där sjöfarten spelar en avgörande roll. Detta är inte bara viktigt för Värmland utan gör Vänersjöfarten till ett riksintresse.

Vänerregionens näringslivsråd påpekar att kapacitetsbrister för godsflöden på järnväg som framgår av Trafikverkets nationella kapacitetsutredning gör att Vänersjöfarten sannolikt kommer att få en än större betydelse i framtiden och om dagens upp till 13 fartyg per dygn antas fördubblas kan det krävas upp till 26 broöppningar per dygn för en lägre bro över Göta älv.

Man påpekar också att en bro enligt förslaget inte är ett problem för sjöfarten om broöppningar garanteras i den omfattning och i den frekvens som behövs för ett väl fungerande in- och utflöde till och från Vänern men att en lägre bro gör att det finns en risk för konflikter mellan olika intressenter. Vänerregionens Näringslivsråd anser därför att en bro med 19,5 meter segelfri höjd är den bästa lösningen för den trafik som passerar Göta älv oavsett om passagen sker på eller under bron.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Vad gäller den framtida utvecklingen av sjöfarten har antagits att nuvarande nedåtgående trend för sjötrafiken avstannar på 2010 års nivå, vilket skulle innebära i genomsnitt 4-5 broöppningar per dygn, mot nuvarande 2-3 (år 2010). Med en fördubbling av trafiken ökar antalet broöppningar till ett genomsnitt på 9-10 per dygn. Som mest under år 2010 passerade 13 fartyg under ett dygn. Trafikkontoret bedömer att även vid en fördubblad sjötrafik är det mycket osannolikt att den maximala dygnstrafiken fördubblas.*

*Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

## **29 Svenska Kryssarklubben**

Svenska Kryssarklubben, västkustkretsen, förordar att Göteborgs Stad, i samband med ny Götaälvbro, planerar ordentliga, välskötta väntplatser i form av gästhamnar på båda sidor bron. Man ställer sig även bakom Sjöfartsverkets uppfattning att nuvarande brohöjd bör bibehållas.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Placering och utformning av gästhamnar kommer att behandlas i fortsatt arbetet med att detaljplanelägga området vid Göta älv.*

*Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

## **30 Västkustens Båtförbund**

Västkustens Båtförbund påtalar att antalet fritidsbåtar i Trollhätte kanal ökade kraftigt år 2011. Man menar att konflikten mellan kollektivtrafiken på en lägre Götaälvbro och fartygs- respektive turistbåtstrafik är av en sådan storleksordning att framtida sjöfart försvåras vilket kommer att ge en mycket negativ effekt på turistverksamheten vid Vänern.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Enligt trafikkontorets uppfattning kan en majoritet av dagens turistbåtstrafik passera under den föreslagna brohöjden. Fritidsbåtar som inte kan passera under bron kommer att erbjudas styrda passagemöjligheter dock ej vardagar mellan 6-9 och 15-18.*

## **31 Surte Åkeri AB, Eka Chemicals AB, Axel Christiernsson AB och Perstorp OXO AB.**

Representanter från industrier i Ale kommun har satt samman en arbetsgrupp och lämnat ett yttrande. De upplyser om att de sjöfartsanknutna industrierna vid Göta älv och ett stort antal verksamheter vid Vänern är beroende av sjöfarten på älven. De påtalar också att sjöfarten på Göta älv är nödvändig för att bevara och utveckla deras verksamhet och att 10% av godsflödet på älven har anknytning till

industrierna i Ale. De kan därför inte acceptera ett nytt hinder i form av en lägre Götaälvbro.

Man menar att med undantag för en kompletterande järnvägsbro vid Marieholm, som är viktig för tågtrafiken till Göteborgs hamn, så bör inga ytterligare lägre broar byggas över Göta älv i Göteborg. Man tycker att lokala utbyggnadsintressen i Göteborg Stad inte kan överväga riksintresset för sjöfarten längs älven.

Gruppen har uppskattat att ca 10 000 personer i spårvagnar och bussar kommer att tvingas vänta vid broöppningar på en ny lägre Götaälvbro varje dag och menar att kollektivtrafiken inte kan separeras från till sjötrafiken i tiden utan måste skiljas åt i rummet genom att leda kollektivtrafiken på en högre bro eller i en tunnel.

Man föreslår att förslaget till järnvägsplan och ansökan om tillstånd för vattenverksamheten omarbetas enligt deras yttrande.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

## **32 Stora Enso**

Stora Enso meddelar att det för delar av deras produktion och leverans till kunder är helt avgörande med en effektiv och störningsfri fartygslogistik till och från Vänern. En bro med 13 meters höjd innebär broöppningar, som i sig inte är ett problem om de kan garanteras. Man är däremot orolig för att det vid en ny lägre bro i framtiden kommer bli konflikter mellan sjöfart, kollektivtrafik och övrigt trafikflöde på ett sådant vis att broöppningar inte kan ske i den omfattning och frekvens som behövs och att det ger negativa konsekvenser för Stora Enso och näringslivet i övrigt.

De tycker också att argumenten för en lägre bro verkar svaga i förhållande till sjöfartens riksintresse samt betydelsen för näringslivets utveckling kring Vänern.

Man påpekar att 19,5 meter segelfri höjd är det som är fastslaget i gällande vattendom och att Stora Ensos uppfattning är att det finns inget i sak som nu förändrar grunden till det beslutet.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

### **33 AB Göta kanalbolag**

AB Göta kanalbolag påpekar att de utgår ifrån att alla beslut som påverkar trafiken på svenska vattenvägar görs med de turistekonomiska effekterna i beaktning. De tycker att utgångsläget skall vara att varje beslut syftar till att förbättra förutsättningarna för utvecklingen. Men utgår därför ifrån att den segelfria höjden inte minskas från nuvarande nivå i samband med att nya broar byggs över Göta älv.

Göta kanalbolag föreslår att förslaget till järnvägsplan och ansökan om tillstånd för vattenverksamheten omarbetas enligt deras yttrande.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta yttrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

34

██████████ föreslår att man istället bygger en tunnel enbart för kollektivtrafik intill nuvarande Göta älvbron. Han menar att biltrafiken kan ledas via Tingstadstunneln och att gång- och cykeltrafiken löses med den gång- och cykelbro som diskuteras.

***Trafikkontoret:** Bland de alternativa lösningar som studerats och valts bort i tidigare planeringsskeden fanns även lösningar med tunnel för kollektivtrafiken. I de krav som ställdes inför planeringen av en ny förbindelse över Göta älv ingick bl a krav på att tillräcklig kapacitet för att klara dagens biltrafikflöde och att främja ett ökat gående och cyklande.*

35

██████████ föreslår att man i stället för att lyfta bron skulle kunna tänka utanför den normala boxen och fundera på att sänka båtarna. En slusskonstruktion eller en "båthiss" liknade den som finns i Falkirk i Skottland menar ██████████ skulle kunna fungera och skapar en världsunik attraktion som sätter Göteborg på kartan.

***Trafikkontoret:** Att sänka/slussa lastfartyg i den storlek vi här pratar om skulle medföra en omfattande anläggning som kommer att vara svår att grundlägga i den Göteborgs leran vilket även innebär en stora kostnader. Stora vattennängder behöver hanteras vilket medför att det tar tid och energi. Det kommer också att kraftigt påverka strömningen i älven. Att utföra en anläggning som i princip inte utförts innan innebär mycket problem där risken för störningar både under byggnationen och under driften blir stor. Enligt vår bedömning är inte detta en framkomlig väg. Alternativet att bygga en "båthiss" kan endast klara fritidsbåttrafiken. För lastfartyg skulle ändå krävas en öppningsbar bro.*

36

██████████ tycker att Göteborgs stad agerar själviskt när man föreslår en 12 meter hög bro och menar att en sådan lösning kommer kväva Vänertrafiken och öka miljöstörningarna.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta*

*ytrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

**37** [REDACTED]

[REDACTED] tycker att beslutet om att bygga en 10-13 meter hög bro inte är bra eftersom den höjden skapar konflikt mellan olika trafikslag. Han efterfrågar handlingar där man beaktar vattenflödet i Göta älv och pekar också ut turistnäringen som viktigt att beakta. Han påpekar också att det är riskerna för en olycka borde öka om alla sjötransporter sker på natten.

***Trafikkontoret:** Synpunkterna noteras. Efter de samråd som genomfördes när förstudie och planprogram togs fram yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län i ärendet. Länsstyrelsen ansåg att alla de alternativ som studerats kan utvecklas så att de kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset sjöfart. Att endast öppna bron nattetid bedömdes vara en olämplig lösning, medan länsstyrelsen ansåg att en bra trafikstyrning skulle göra det möjligt att kombinera öppningsbara broar och en utvecklad sjöfart. Med stöd av detta ytrande beslutade kommunfullmäktige 2010-05-06 om en brohöjd mellan 10 och 13 meter, som ger möjlighet att genomföra önskvärd omvandling av trafikytor i centrala Göteborg till stadsbebyggelse. Trafikkontoret kommer att föra vidare framfört önskemål om annan brohöjd till beslutsfattarna.*

## Bilagor

1. Samrådsinbjudan och sändlistor
2. Tidningsannonser
3. Minnesanteckningar från samrådsmöten med myndigheter
4. Minnesanteckningar från samrådsmöten med särskilt berörda och allmänheten
5. Kopior av inkomna yttranden
6. Samrådsredogörelse, planprogram, 2010-03-09