



Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2025-08-29

Diarienummer: SBF-2023-00506

Aktbeteckning: 2-5680

Hamid Akhlaghi Boozani

Telefon: 031-368 15 78

E-post:

hamid.akhlaghi.boozani@stadsbyggnad.goteborg.se

Marie Rörstad

Telefon: 031-368 15 29

E-post:

marie.rorstad@stadsbyggnad.goteborg.se

Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen

Samrådsredogörelse

Handläggning

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 21 maj 2024 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget med utökat förfarande. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 29 maj 2024 – 13 augusti 2024.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets och kungjorts på kommunens anslagstavla samt i den lokala tidningen Göteborgs-Posten.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på Stadsbyggnadsförvaltningen, Köpmansgatan 20, till och med fredag 31 maj och på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3, från och med måndag 3 juni.

Ett offentligt möte i form av samråds- och informationsmöte/öppet hus anordnades 2024-06-13 i Älvrummet, Lindholmospiren 3–5 där cirka 10 personer närvarade.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Flertalet yttranden ser positivt på förslaget och ser nyttan för staden och uttrycker att förbindelser över älven är en viktig aspekt när staden växer. De lyfter fördelar med bron kopplad till bland annat minskning av barriärer, stadsutveckling, tillgängligheten mellan älvstränderna, jobbtillväxt och hållbart resande. Samtidigt som de ser risker för hur bron kan komma att påverka sjöfarten och sjöfartsknuten verksamhet.

Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller påverkan på riksintresset för kommunikation farled 955 samt riksintresset för kulturmiljö, mellankommunala frågor och regionala förhållanden, miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten samt hälsa och säkerhet.

Inkomna yttranden berör i huvudsak frågor kopplade till påverkan på sjöfarten, gällande framkomlighet, sjösäkerhet, öppningar, påverkan på Vänersjöfarten samt påverkan på nyttan med anläggandet av slussarna i Trollhättan, samt sjöfartsverksamheter med kajplatser vid bronsanslutning på Packhuskajen. Behovet av fler utredningar och samtal påpekas.

Yttrandena berör även kulturmiljö, bland annat gällande brons inordning i älv- och stadsrummet, materialval, utformning och gestaltning, särskild vikt läggs vid mötet mellan bro och plats vid Packhuskajen.

Yttrandena berör likaså miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten, hälsa och säkerhet gällande föroreningar, risk för olycka, översvämning och stabilitet.

Samrådsyttrandena framför även synpunkter på påverkan på det sociala perspektivet och barnperspektivet, särskilt tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga kopplat till brons utformning och lutning, trygghet på bron och dess anslutningsplatser, samt barn och ungas delaktighet.

Framförda synpunkter har till stor del kunnat beaktas genom revideringar och kompletteringar av planhandlingarna och tillhörande utredningar.

Det koncept till miljökonsekvensbeskrivning som fanns med i samrådshandlingarna har bearbetats vidare. Därefter har en granskningsversion tagits fram.

Sammantaget bedöms att detaljplanens genomförande medföra liten negativ konsekvens för riksintressena för kommunikation farled 955 och Göteborgs hamn, men inte orsaka påtaglig skada. Ett omfattande arbete har genomförts i samband med framtagandet av detaljplanen för att säkra att genomförandet inte påtagligt skadar riksintresset för kommunikation farled 955 samt Göteborgs hamn och därmed farleden i Göta Älv.

Sedan samrådet har även designen på bron studerats vidare genom en designprocess, vilket har resulterat i ett designkoncept som är godkänt av stadsbyggnadsnämnden. I arbetet har kulturmiljö varit en viktig parameter. Sammantaget bedöms planförslaget inte föranleda någon påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården.

Sedan samrådet har en maritim riskanalys tagits fram samt ytterligare undersökningar av föroreningar, stabilitet och erosion genomförts.

Sammantaget bedöms att miljö kvalitetsnormen för vatten (MKN) inte försämrats, att risknivån bedöms som acceptabel samt att Natura 2000-område samt riksintresset för naturvård inte påverkas.

Förvaltningen har bedömt att det, med de ändringar som gjorts efter samrådet och i avvägning mot planens syfte och samhällsnyttan, är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till Exploateringsförvaltningen, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag med flera

1. Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden ställer sig positiva till fortsatt planering under förutsättning att de avtal som behövs är framtagna innan antagandet av detaljplanen.

Exploateringsförvaltningen anser att gång- och cykelbron möjliggör ett mer hållbart resande och skapar en sammanlänkande funktion i staden vilket ligger i linje med ekologiska och sociala hållbarhetsmål. Frågor kring gestaltning och utformning samt eventuella kostnader för platser där bron möter staden är ännu under arbete och när det arbetet är färdigt menar förvaltningen att markåtkomsten ska säkras genom planläggning och att befintliga avtal om exempelvis parkering och charterverksamhet måste hanteras innan detaljplanen antas. Förvaltningen betonar vikten av att bron utförs på ett sätt som inte påverkar stadsbilden eller kulturmiljön negativt och att förslaget följer gällande översiktsplan.

Bedömning ur ekologisk dimension

Planförslaget främjar hållbart resande genom att uppmuntra gång och cykel, samt minskar behovet av längre resor. Detta stödjer kommunfullmäktiges mål att kraftigt minska Göteborgs klimatavtryck och nå nära noll senast 2030, i linje med stadens miljö- och klimatprogram samt de nationella miljömålen. Trots att inga nya gröna ytor skapas inom planområdet, förbättras tillgängligheten till befintliga grönområden genom bron. Planförslaget förbättrar luftkvaliteten genom att uppmuntra hållbara transportmedel och kan också bidra till en giftfri miljö genom sanering av förorenade områden.

Bedömning ur social dimension

Exploateringsförvaltningen bedömer att bron kommer att ha positiva sociala och miljömässiga effekter och skapa bättre tillgänglighet mellan innerstaden och olika stadsdelar. De ställer sig positiva till fortsatt planering under förutsättning att erforderliga avtal är träffade före antagande av detaljplan.

Synpunkterna som lämnas utifrån samrådsunderlaget för detaljplanen kan sammanfattas med att Exploateringsförvaltningen vill att man hanterar och säkerställer en god

gestaltning och väl fungerande och trafiksäker utformning av allmänplats inom planområdet och vid platserna där bron möter befintlig stad.

Exploateringsförvaltningen lyfter i synnerhet att anslutningspunkterna är viktiga att arbeta med, så att gång- och cykeltrafikanter leds till sina förväntade ytor redan innan de når bron. Framför allt vid Packhuskajen, där kommer trafikanter komma från flera olika riktningar och trafikutformningen behöver lägga stor vikt vid att skapa trygghet i form av upplevd trafiksäkerhet. På norra sidan kommer det, innan området utvecklas, vara få trafikant rörelse annat än från gång- och cykelbron i dess direkta anslutning. Detta medför att upplevd trafiksäkerhet kommer vara hög. Däremot kan platsen med få närliggande verksamheter upplevas som ödslig och därmed otrygg, särskilt kvällstid, vilket också bör vara ett perspektiv att ta i beaktning.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Exploateringsnämnden har inga inkomster från detta projekt utan enbart utgifter, som inkluderar planering och genomförande av detaljplanen för gång- och cykelbron. Avsatta medel täcker kostnader för markåtkomst, marksanering, stabilitetsåtgärder, kompensationsåtgärder, evakueringar, rivningar och omläggningar av ledningar, samt utbyggnad av bron och tekniska funktioner. Planens genomförande medför driftkostnader för exploateringsnämnden, främst för planläggning och sanering under byggfasen.

Stadsmiljönämnden ansvarar för driftkostnader i form av ränta, avskrivningar, skötsel och underhåll av bron och allmän plats.

Fastighet AB Fribordets fastighet Lundbyvassen 4:6 påverkas av inlösen enligt detaljplanen då fastigheten delvis används som allmän plats.

Avtal

Befintliga avtal för parkering och charterverksamhet på Packhuskajen och Hugo Hammars kaj påverkas av bron. Kommunen planerar att teckna avtal med Fastighets AB Fribordet innan detaljplanen antas, där marköverlåtelse, rättighetsupplåtelse, ersättningar för markintrång och servitutsrättigheter kommer att regleras. De befintliga avtalen som påverkas av detaljplanen måste också hanteras.

Exploateringsförvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till fortsatt planering under förutsättning att erforderliga avtal är träffade före antagande av detaljplan.

Exploateringsförvaltningen lämnar följande synpunkter.

Det är viktigt att den slutgiltiga gestaltningen och utformningen av allmän plats inom planområdet och platserna där bron möter befintlig stad studeras och hanteras i kommande detaljplanering.

Exploateringsförvaltningen ser följande osäkerheter och risker:

På norra älvstranden avses planområdet minskas ner till att enbart innefatta gång och cykelbanan. Exploateringsförvaltningen anser dock att det ska avsättas tillräckliga ytor för allmän plats genom planläggning då det ger staden möjlighet att förvärva marken och

därigenom säkra kommunens nödvändiga markåtkomst för sammanhängande gång- och cykelväg.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Planförslaget har bearbetats efter samrådet och Exploateringsförvaltningen har medverkat i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningen har arbetat vidare med brons anslutning på land samt mötet mellan bro och plats, för att skapa bra trafikmiljöer som även tar hänsyn till bland annat kulturmiljön. Projektet har även genom samordning delgett omgivande projekt vikten av att skapa bra platser vid brons anslutningar på båda sidor älven.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samband med minskningen av planområdet avsatt tillräckliga ytor för allmän plats i anslutning till gång- och cykelvägen för att säkra nödvändig markåtkomst samt möjliggöra för sammanhängande gång- och cykelväg.

Nödvändiga avtal ska tecknas med berörda parter innan detaljplanen antas. Detta arbete drivs av Exploateringsförvaltningen.

En lokaliseringstudering har tagits fram som tydliggör vilka uthyrda kajplatser som troligen kommer att påverkas. Detta möjliggör att berörda avtal kan sägas upp i god tid och att nödvändiga åtgärder kan vidtas.

2. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Förvaltningen bedömer att bron, som prövas parallellt med detaljplanen, innebär tillståndspliktig vattenverksamhet. Miljöpåverkan från bron hanteras i en separat tillståndsprocess där miljöförvaltningen identifierat frågor som rör föroreningar i sediment och mark, påverkan på vattenmiljö från undervattensbuller samt påverkan på fågelliv. Dessa frågor kommer att utredas djupare i tillståndsprocessen, där miljöförvaltningen också är remissinstans.

Vattenmiljö

Bron kommer att påverka fiskarter som lax, havsöring och ål, särskilt under byggfasen. Påverkan beror främst på undervattensbuller, vilket kan störa vandringsleder för dessa arter. Miljöförvaltningen förväntar sig att tillståndet innehåller villkor för att minimera negativ påverkan på fiskarna.

Naturmiljö

En bedömning av risken för fågelkollisioner behöver göras, då vissa fåglar, särskilt änder, flyger lågt över vatten. Det räcker inte att endast undersöka högt flygande flyttfåglar eller stadsfåglar. Bron bör utformas för att minimera kollisioner, särskilt för broar med glasade sidor, där risken kan vara högre.

Markmiljö

Förvaltningen har ett pågående ärende som rör markföroreningar och förorenade sediment. Dessa frågor behandlas i den parallella tillståndsprocessen, där mer detaljerade undersökningar kommer att göras.

Dagvatten

Förvaltningen instämmer i bedömningen att avrinningen från bron inte kommer att påverka möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna (MKN) i Göta älv.

Miljömål

Bron bör bidra till stadens klimatmål genom att minska buller och luftföroreningar när den tas i drift, vilket möjliggör resande utan bil. Samtidigt kommer byggandet av bron att ha en negativ klimatpåverkan. Därför föreslår förvaltningen att bron byggs med den bästa tillgängliga tekniken för att minimera klimatpåverkan och att en klimatkalkyl tas fram för att optimera lösningen.

Sammanfattningsvis bedöms bron ha en del miljömässiga risker och möjligheter som bör hanteras noggrant genom tillståndsprocessen och klimatkalkyler för att minimera negativ påverkan och maximera hållbarhet.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Vattenmiljö

Påverkan på vandrande fisk under byggskedet har identifierats som en betydande miljöaspekt i båda miljökonsekvensbeskrivningarna. I åtgärdsbeskrivningarna ingår bullerdämpande metoder och tidstyrning av bullrande arbeten med hänsyn till fiskens vandringsperioder. Åtgärder för att minimera påverkan kommer att föreslås i den kommande tillståndsansökan och följas upp.

Naturmiljö

Med avseende på låg risk för fågelkollision har inga särskilda anpassningar av brons design eller konstruktion bedömts som nödvändiga. Detta beskrivs utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

Markmiljö

Angående markmiljö hänvisas till den parallella tillståndsprocessen, i enlighet med Miljöförvaltningens synpunkter. Föroreningar i mark och sediment har utretts vidare, och en översiktlig bedömning av åtgärdsbehovet redovisas i *PM Förorenad mark och sediment*, som ingår som bilaga till granskningshandlingarna. Frågor om föroreningar behandlas även i miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökan, i miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen samt i planbeskrivningen. Se även svar till Länsstyrelsen gällande hälsa och föroreningar.

Dagvatten

Förvaltningen noterar att Miljöförvaltningen delar bedömningen att avrinningen från bron inte påverkar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna (MKN) för Göta älv. Förvaltningen tackar också för det stöd som lämnats avseende riktlinjer för dagvattenhantering från gång- och cykelvägar.

Miljömål

Förvaltningen noterar synpunkterna kring brons bidrag till miljömålen. En klimatkalkyl har tagits fram och kommer att följas upp under genomförandet av projektet.

3. Socialnämnden Hisingen

Socialförvaltningen Hisingen tillstyrker planförslaget för gång- och cykelbron över älven men har vissa reservationer och synpunkter för det fortsatta detaljplanearbetet, där de viktigaste sammanfattas nedan:

Sammanhållen stad

Förvaltningen ser bron som en positiv möjlighet att förbättra gång- och cykelnätet och minska älvens barriäreffekt. Bron skulle förbättra tillgängligheten till arbetsplatser, bostäder, handel, och kommunal service, eftersom fler och tätare transportvägar över älven kan bidra till en nära stad där möjligheten att exempelvis bo och arbeta på olika sidor om älven underlättas. En gång- och cykelbro underlättar också för stadskärnan att växa över älven och att flöden av människor kan röra sig mer obehindrat och trafiksäkert över älven. Förvaltningen betonar dock att bron behöver kopplas samman bättre med befintlig infrastruktur, särskilt på Hisingen, för att uppnå en sammanhållen stad.

Tillgänglighet

Bron har en lutning på fyra procent, vilket är högre än de rekommenderade två procenten för gång- och cykelvägar. Den fyra procentiga lutningen gör även att bron inte heller är förenligt med målet "Personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig i och använda alla stadens inne- och utemiljöer på lika villkor som andra" i Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026. Förvaltningen trycker på att inriktningen bör vara att alla som lever, verkar och vistas i Göteborg ska kunna använda bron. Som samrådhandlingarna ser ut idag kan bron upplevas otillgänglig för personer med nedsatt rörlighet, inklusive rullstolsburna, personer med barnvagn och för barn och äldre. Förvaltningen föreslår att möjligheten för vilplan, bänkar och en minskad lutning bör ses över för att uppnå tillgänglighet för alla.

Barn och unga

Förvaltningen påpekar att bron, på grund av lutningen och bristen på vilplan, kan hindra barns självständiga rörelse. Det föreslås att funktionerna som skolväg och väg till fritidsaktiviteter bör utredas vidare, och en dialog med barn och unga bör föras för att säkerställa deras behov. Enligt barnkonventionen, som är svensk lag sedan januari 2020, ska barnets bästa beaktas vid alla beslut som rör barn. I Hisingens lokala utvecklingsprogram beskrivs säkra och trygga gång- och cykelkopplingar som utmaning på Lindholmen, särskilt med fokus på barn. Dessa kopplingar menar Socialförvaltningen Hisingen behöver stärkas, även nya tillkomma, för att binda samman stadens olika delar och överbrygga barriärer.

Trygga offentliga platser

Förvaltningen anser att bron kan upplevas som otrygg under kvällar och nätter om social kontroll saknas, men att god utformning kan minska detta. Överblickbarhet, belysning, och skyltar vid broöppningar föreslås för att förbättra tryggheten. För att möjliggöra för gående och cyklister att välja alternativ väg vid broöppning skulle skyltar vid landningsplatserna som både anger hur snart en ny öppning ska ske och hur lång tid det är kvar av en aktuell öppning vara bra, detta för att skapa tydlighet och minska risken för att behöva stå oskyddad på bron vid exempelvis stark vind eller regn. Frågan om hur ofta och hur lång tid broöppningar tar behöver utredas vidare. Flyktvägar är också en egenskap i det offentliga rummet som kan öka den upplevda tryggheten, detta är svårt på

en bro, men möjligheten att kunna välja en annan väg vid exempelvis broöppning eller om en upplever otrygghet är viktigt.

Landningsplatser

Förvaltningen ser positivt på de gestaltningskriterier som tagits fram för brons landningsplatser, men anser att utvecklingen av dessa platser bör ske i samklang med brons etablering för att minska risken för att områdena upplevs som otrygga och öde. Tillfällig platsutveckling föreslås för att skapa en mer attraktiv och trygg miljö tills områdena är fullt utvecklade.

Sammanfattningsvis stöder Socialförvaltningen bron men efterlyser ytterligare arbete kring tillgänglighet, barnperspektiv, trygghet, och kopplingar till andra delar av staden.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Sammanhållen stad

Förvaltningen delar uppfattningen om vikten av goda kopplingar till befintlig infrastruktur och till övriga delar av Hisingen. Bron och dess anslutningsvägar ansluter till pendlingscykelstråket på båda sidor av älven, vilket säkerställer en stark koppling till infrastrukturen i närområdet. Kopplingar till övriga delar av Hisingen ingår inte i detta planprojekt, men behovet är känt och behandlas i kommunens översiktsplan.

Tillgänglighet

Efter samrådet har frågan om tillgänglighet utretts ytterligare. Dialog har förts med berörda förvaltningar. Den föreslagna lutningen är resultatet av en sammanvägd bedömning utifrån flera aspekter, inklusive tillgänglighet, sjöfart och kostnader. Se vidare beskrivning i planbeskrivningen och i SKA/BKA-handlingen.

En lutning på 2 procent, som föreslås i allmänna råd, skulle kräva en betydligt längre bro och ett större intrång i vattenområdet. Det skulle medföra avsevärda konsekvenser för sjöfarten och orimligt höga genomförandekostnader, vilket gör bron ogenomförbar i sin helhet. Som en förbättring föreslås nu att extra sittplatser anordnas mellan landningsplatserna och vilplanet (vistelseytorna) i brons mitt.

Barn och unga

Dialog med ungdomar har genomförts efter samrådet och dokumenterats i ett särskilt PM. Den föreslagna lutningen bedöms fungera väl även för de grupper av barn som rör sig självständigt i området. Bron har bedömts ha potential att användas som skolväg, särskilt för ungdomar, eftersom en stor andel av stadens gymnasieskolor är belägna inom gångavstånd.

Kopplingar utanför planområdet hanteras inte inom ramen för detta projekt, men deras betydelse har lyfts i dialog med ansvariga för angränsande stadsutvecklingsprogram, bland annat för Lindholmen och Frihamnen. Förvaltningen ser positivt på att Socialförvaltningen bevakar sociala frågor även i andra projekt.

Trygga offentliga platser, landningsplatser

Förvaltningen delar synpunkten om vikten av trygga offentliga platser. De aspekter som lyfts av Socialförvaltningen, tillsammans med andra identifierade faktorer, har sammanställts i ett stöddokument inom SKA/BKA-processen. Dokumentet utgör ett

underlag för överlämning till genomförande- och driftskedet och har även kommunicerats med Älvstranden Utveckling, som är en viktig fastighetsägare i området. Efter samrådet har dokumentet uppdaterats i dialog med berörda förvaltningar och bolag, där Socialförvaltningen varit en aktiv part. De uppdaterade delarna redovisas i *PM Fördjupad social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys (SKA/BKA)*.

4. Socialnämnden Centrum

Förvaltningen föreslår att tillstyrka planförslaget för gång- och cykelbron, då det anses ha övervägande positiva sociala konsekvenser. Bron bedöms kunna bidra till en mer sammanhållen stad och främja hälsofrämjande livsmiljöer genom ökad fysisk aktivitet. Dock framför förvaltningen vissa reservationer, särskilt rörande tillgänglighet, barnperspektiv och trygghetsaspekter.

Sammanhållen stad

Bron förväntas överbrygga den rumsliga separationen mellan stadens norra och södra delar, vilket underlättar för invånare att röra sig mellan arbetsplatser, bostäder och service på båda sidor av älven. För att maximera brons positiva effekter behöver den integreras väl med befintlig gång- och cykelinfrastruktur, och det föreslås att planarbete för Packhuskajen startas inom en nära framtid.

Tillgänglighet

Förvaltningen uttrycker oro över brons lutning, som överstiger de rekommenderade två procent för gång- och cykelbanor enligt Boverkets föreskrifter. Den höga lutningen och avsaknaden av vilplan gör att bron inte blir tillgänglig för rullstolsburna och andra med nedsatt rörelseförmåga, inklusive de som använder rollator eller barnvagn. Detta strider mot stadens mål om full delaktighet för personer med funktionsnedsättning och att de ska ha samma möjlighet att förflytta sig i och använda alla stadens inne- och utemiljöer på lika villkor som andra i Göteborgs Stad.

Trygghet, trafiksäkerhet och offentliga platser

Bron riskerar att upplevas som otrygg, särskilt under kvälls- och nattetid, på grund av brist på social kontroll och flyktvägar. Det är svårt att veta om andra människor vistas på bron eller platserna vid brofästena, vilket kan förstärka känslan av otrygghet. Gestaltning och placering av brofästena behöver utvecklas för att skapa tryggare miljöer, och stadens gestaltningskriterier bör användas för att utvärdera olika förslag.

Socialförvaltningen Centrum lyfter att det är viktigt att utvecklingen av platserna på båda sidor av älven inte dröjer för länge. I stadsområde Centrum gäller det specifikt utvecklingen av Packhuskajen som är en del av utvecklingen i Centralen området.

Trafiksäkerheten är särskilt viktig för barn, äldre och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. För att främja gång- och cykelresande bedöms god överblick, orienterbarhet och trafiksäkerhet vid brons anslutningsplatser vara avgörande. Bron måste utformas så att trafikanter med olika hastigheter kan samsas, särskilt eftersom den ingår i pendlingscykelnätet där många cyklister förväntas hålla hög hastighet. Förvaltningen ser positivt på att omkörning ska vara möjlig i kurvor utan att upplevas som trångt, vilket ökar säkerheten och attraktionen för både snabbare och långsammare trafikanter.

Barnperspektiv

Förvaltningen ser ett behov av att fördjupa barnperspektivet, särskilt kring brons funktion

som skolväg och transport till barns fritidsaktiviteter. Den genomförda barnkonsekvensanalysen bedöms vara otillräcklig och behöver utvecklas för att säkerställa att barnets bästa beaktas, särskilt i linje med barnkonventionens krav. En mer specifik dialog med barn behövs för att fånga deras perspektiv och åsikter.

Hälsofrämjande livsmiljöer

Bron har potential att främja fysisk aktivitet och vardagsmotion, vilket är särskilt viktigt då befolkningen i Centrum är stillasittande i hög utsträckning. En attraktiv bro för både gående och cyklister, med hänsyn till olika hastigheter, kan underlätta för fler att välja gång och cykel som transportmedel i vardagen.

Sociala- och barnkonsekvensanalyser

Förvaltningen anser att de sociala och barnkonsekvensanalyser som genomförts inte helt möter kraven för projektets komplexitet. Det saknas bredare inventeringsarbete och konkreta åtgärdsförslag. Förvaltningen betonar att dessa analyser måste följas upp under hela processen, särskilt i förhållande till utvecklingen av bron och dess landningsplatser.

Sammanfattningsvis ser förvaltningen positivt på bron, men menar att tillgänglighetsfrågor, barnperspektiv och trygghet måste adresseras i den fortsatta planeringen.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Barnperspektiv, sociala- och barnkonsekvensanalyser

Efter samrådet har arbetet med den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen kompletterats genom workshop med berörda parter och bolag. En dialog med ungdomar har genomförts. Frågor kopplade till tillgänglighet har fördjupats ytterligare. Ett nytt PM har tagits fram som komplement till det arbete som genomfördes under samrådsskedet.

Sammanhållen stad

Förvaltningen delar synpunkterna. Detaljplanearbetet för Packhusplatsen – Kanaltorget bedöms preliminärt kunna inledas under 2026. Framtagande av stadsutvecklingsförslag pågår.

Tillgänglighet

Se kommentar till Socialförvaltningen Hisingen.

Trygghet, trafiksäkerhet och offentliga platser

Förvaltningen delar synpunkterna. Detaljplanearbetet för Packhuskajen är under uppstart och bedöms preliminärt kunna inledas i slutet av året. Samordning mellan de olika projekten vid anslutningen vid Packhuskajen sker för att en så bra stadsmiljö som möjligt ska skapas.

Angående trygghet, se kommentar till Socialförvaltningen Hisingen.

Trafiksäkerhetsaspekter har beaktats i framtagandet av trafiklösning och brons dragning, och kommer att följas upp i den fortsatta projekteringen.

Hälsofrämjande livsmiljöer

Förvaltningen instämmer i synpunkterna.

5. Stadsfastighetsförvaltningen

Stadsfastighetsförvaltningen avstår från att yttra sig om denna detaljplan. Förvaltningen bedömer att den inte berör stadsfastighetsnämndens uppdrag och ansvar enligt reglementet för nämnden.

Kommentar:

Noterat.

6. Kulturnämnden

Kulturnämnden tillstyrker förslaget om en gång- och cykelbro över Göta älv, men framhåller flera viktiga aspekter att beakta i den fortsatta planeringen, exempelvis:

Resterna från fästningsstaden är en betydelsefull del av Göteborgs kulturhistoria, särskilt runt Stora Bommen, som utgör stadens historiska huvudentré. Därför behöver bron, och dess placering i hamnbassängen vid Packhusplatsen, noggrant planeras så att den inte stör de visuella och historiska värdena i området. Brons landfäste behöver särskild omsorg i detaljplanering och utformning, så att den inte blir ett visuellt störande inslag för dem som vistas runt Packhusplatsen, på kajen och på älven. Ett uttalat mål med detaljplanen är att bron inte ska påverka stadsbilden och kulturmiljön på ett negativt sätt. Väl gestaltad blir den ett enkelt avläst tillägg i stads- och älvrummet och kan samspela väl med den värdefulla kulturmiljön.

Dessutom behöver ytan mellan bron och Packhusets södra del studeras noga för att säkerställa en helhetsgestaltning som är värdig stadens historiska entré. Brofästet kommer att ta upp en stor del av hamnbassängen, vilket innebär att den nuvarande träbryggan, som används som landningsplats för båttrafik, kommer att försvinna. Detta påverkar också båttrafiken i centrala Göteborg negativt.

För att bibehålla stadens maritima kulturvärden kan kompensationsåtgärder för båttrafiken behövas. Dessutom måste planerade högvattenskydd studeras i förhållande till bron och kulturmiljöerna för att säkerställa en bra helhetslösning. Gång- och cykelbron bidrar dock positivt genom att förbättra tillgängligheten till kulturutövning på båda sidor av älven. Kulturnämnden föreslås därför godkänna detaljplaneförslaget och skicka tjänsteutlåtandet till stadsbyggnadsnämnden.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Förvaltningen noterar att Kulturförvaltningen tillstyrker detaljplanen.

Efter samrådet har ett designkoncept för bron arbetats fram och beslutats av Stadsbyggnadsnämnden, där kulturmiljöperspektivet varit en viktig förutsättning. Utöver det övergripande designförslaget har gestaltningen av landningsplatsen vid Packhuskajen vidareutvecklats i dialog med andra angränsande projekt för att skapa ett helhetsgrepp. Eftersom planområdet är begränsat och inte omfattar hela platsen har utgångspunkten varit att inte förhindra en god gestaltning av helheten. Intentionen har därför varit att inte förändra befintliga strukturer, varken i kanalmursprogrammet eller broprojektet, utan att bron landar på platsen och kanalmursprogrammet återställer området till dess nuvarande utformning. Helheten i det större området kommer att behandlas mer utförligt i

kommande detaljplan för Packhusplatsen - Kanaltorget. Intentionerna är illustrerade i planbeskrivningen.

Bron kommer att placeras med ett avstånd på cirka 8–10 meter från den befintliga träbryggan, som därmed kan bevaras. Stora delar av Hamnbassängen kommer att finnas kvar även efter att bron uppförts, och de maritima kulturvärdena bedöms bestå.

Göteborgs Stad planerar i enlighet med översiktsplanen för att utveckla staden med tillkommande bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Även i framtiden ska båtar och sjöfartsrelaterad näringsverksamhet vara en del av Göteborg. Det pågår ett arbete med att ändra vissa delar i översiktsplanen, vilket bland annat omfattar ett tillägg för det södra älvstråket som talar om att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

Inom staden pågår arbete med en lokaliseringsutredning för kajplatser, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats, med anledning av planeringen för gång- och cykelbron. I lokaliseringsutredningen beskrivs en strategi för lokalisering av kajplatser, som har sin utgångspunkt från förslaget till ändring av översiktsplanen.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag.

För mer information om anpassningar till kulturmiljön hänvisas till kommentaren till Länsstyrelsen angående riksintresset för kulturmiljövården.

7. Idrott- och föreningsförvaltningen

Förvaltningen ser positivt på att bron över Göta älv främjar folkhälsan genom att öka möjligheterna till gång och cykling i staden.

Däremot är bron inte helt tillgänglighetsanpassad på grund av den föreslagna lutningen på fyra procent, vilket överskrider kraven på två procent och saknar vilplan. Förvaltningen anser att detta är problematiskt och att bron bör utformas så att alla kan använda den, med en översyn av lutningen och tillägg av vilplan.

Utöver detta ser förvaltningen positivt på att bron förbättrar tillgängligheten till flera av stadens idrottsanläggningar, särskilt Lundbystrandshallen, men bron förenklar även möjligheten att ta sig till förvaltningens andra närliggande anläggningar.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Angående tillgänglighet se kommentar till Socialförvaltningen Hisingen.

8. Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten bedömer att dagvatten- och skyfallshanteringen är väl hanterad i planbeskrivningen och att risken för påverkan på saltvattenkilen vid anläggningsarbeten är försumbar. De får kostnader för utbyggnad av serviser, medan övriga VA-ledningar bekostas av Exploateringsförvaltningen.

Kretslopp och vatten belyser att om spill- respektive dagvatten inte går att avledas med självfall från bron fram till förbindelsepunktens läge, kommer Exploateringsförvaltningen att behöva anlägga en spillvatten- respektive dagvattenpump.

Ingen ny avfallsinsamling behövs och detaljplanen påverkar inte befintlig insamling vid Stora Tullhuset.

Kretslopp och vatten föreslår tillägg i planhandlingarna för att granska markarbeten nära VA-anläggningar samt justeringar gällande ekonomiska konsekvenser för nämnden.

Kretslopp och vatten skriver följande tillägg i deras samrådsyttrande:

- *Under rubriken Teknisk försörjning i planbeskrivningen, ska följande text läggas till gällande genomförandet: "Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin "Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten" på Göteborgs stads hemsida."*
- *Under rubriken "Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen" i planbeskrivningen (s.119-120) ska texterna om intäkter och utgifter för Kretslopp och vattennämnden justeras enligt punkt 1.2.2 i detta samrådsyttrande.*

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Förslag till ändringar i planbeskrivningar har gjorts.

9. Nämnden för funktionsstöd

Nämnden för funktionsstöd avstyrker förslaget till detaljplan för en gång- och cykelbro över Göta älv eftersom bron inte är tillgänglighetsanpassad.

Den föreslagna bron har för brant lutning och saknar vilplan, vilket gör den otillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Detta strider mot Göteborgs Stads Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021-2026, som kräver att all stadsplanering utformas för att ge lika villkor för alla invånare. Därmed riskerar den nuvarande planeringen att exkludera vissa grupper och hindra full delaktighet i samhället.

Göteborgs Stads Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021-2026 gäller för Göteborgs Stads samtliga nämnder och styrelser.

Syftet med programmet är att, utifrån de mänskliga rättigheterna och det nationella funktionshinderpolitiska målet, förtydliga vad som förväntas av stadens nämnder och styrelser för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara fullt delaktiga utan diskriminering, på lika villkor som andra. Två av programmets tio rättighetsområden motverkas av den föreslagna detaljplanen. Att bygga en gång- och cykelbro över älven som inte uppfyller kraven för tillgänglighet kan innebära att möjligheten för personer med funktionsnedsättning att leva självständigt och delta i samhället på lika villkor som andra

samt att förutsättningen för att uppnå full delaktighet för personer med funktionsnedsättning på lika villkor som andra påverkas negativt.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Angående tillgänglighet se kommentar till Socialförvaltningen Hisingen.

10. Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Hamn AB (GHAB) synpunkter på Stadsbyggnadsförvaltningen förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj på samråd:

Sammanfattning

GHAB förstår att det finns ett behov av denna förbindelse, men påpekar att bron kommer att utgöra ett hinder för sjöfarten inom hamnområdet och uttrycker oro för att bron kommer att påverka sjöfarten negativt. Följande förslag på förändringar föreslås för att minska dessa konsekvenser:

Brohöjden bör höjas så att fler fartyg kan passera utan öppning.

Farledsbredden genom bron behöver ökas och ytterligare en dykdalb mot Frihamnen krävs för säker väntplats inför broöppning.

Påseglingsrisker och utformning av bro/ledverk är inte färdigutredda och behöver kompletteras till granskningen.

Yrkestrafik bör ges fri passage. Om spärrtider införs måste öppning medges minst 1–2 gånger under morgon respektive sen eftermiddag. Samma spärrtider som för Hisingensbron bedöms inte lämpliga.

GHAB:s inspektions- och säkerhetsfartyg M/S Hamnen ska klassas som statsfartyg (fri passage) alternativt möjliggöras av ökad segelfri höjd; annars riskerar bevakningen av halva hamnområdet att påverkas. Dagens hämt-/viloläge vid Packhuskajen behöver ersättas.

Fartyg som används för isrensning kommer inte under bron vid föreslagen segelfri höjd, vilket stärker behovet av högre höjd eller fri passage för yrkestrafik.

Under anläggningsskedet ska framkomligheten för sjöfarten säkerställas, med endast kortvariga avstängningar; påverkan på fritidstrafik ska minimeras och väntkajer/infrastruktur säkerställas.

Det finns behov av paradkajer (bland annat kopplat till NATO). Frihamnens kajer kan nyttjas; detta bör vägas in i riskbedömningen av brons utformning.

Skyddsåtgärder krävs vid muddring och andra grumlande arbeten för att förhindra spridning av förorenade sediment; ansvar och påverkan på sjöfarten ska klargöras då annars riskerar GHAB ökade kostnader vid framtida underhållsmuddring.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och noterar dem i sin helhet.

Efter samrådet har dialog förts med berörda parter och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet. Utformningen av bron, dess skyddsanordningar samt farleden har optimerats och verifierats genom fartygssimuleringar i samverkan med Göteborgs Hamn AB och Sjöfartsverket. Farledsbredden har utökats till 33 meter för att möjliggöra passage av framtida maxfartyg. Simuleringarna visade även behov av dykdalber, och förslaget har justerats så att en dykdalb nu tillförs på bron nordvästra sida.

För att ytterligare tydliggöra bronns samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Sammanfattningsvis bedöms den nya bron inte medföra betydande negativ påverkan på den prioriterade sjöfarten, det vill säga lastfartyg och statsfartyg, samt endast en begränsad negativ påverkan på mindre yrkesfartyg och fritidsbåtar.

Den segelfria höjden på bron har valts till 5,5 meter, i slutet läge, vilket baseras på flera faktorer. Bland annat har höjd på fartygstrafik analyserats efter insamling av AIS-data under 2022 och 2023 samt båträkning utförd under perioden april-oktober 2023. Analysen har genomförts för att undvika onödig påverkan på fartyg som med en högre segelfri höjd hade kommit under bron utan öppning. Inför val av segelfrihöjd ingår också faktorer så som inkomna krav från bland annat Räddningstjänsten, Polis och Försvarsmakten, EU-krav på *Interna vattenvägar* (i enlighet med TEN-förordningen) samt Stadens riktvärden för lutning på gång- och cykelvägar.

Fartygssimuleringar har utförts för att verifiera att fartyg kan passera gång- och cykelbron på ett säkert sätt i bygg- och driftskede. I arbetet har hänsyn tagits till prognoser avseende framtida fartygsrörelser på älven. Bland annat har Trafikverkets prognoser för godstransporter och godsmängder använts som förutsättningar i projektet. Farledsbredden har utökats jämfört med samrådsförslaget, baserat på resultat från genomförda simuleringar.

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid bronns öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*.

Inloppet till Frihamnen kommer att påverkas av den planerade bronns ledverk. Utformningen kommer att anpassas för att möjliggöra en fortsatt användning av Frihamnen, både under fortsatt stadsutveckling av Frihamnsområdet och efter att den nya stadsdelen har tagit form. Stadens ambition är att fortsätta nyttja Frihamnen, primärt för mindre fartyg än idag. Riskanalys rekommenderas innan framtida anlop av större fartyg till Frihamnen för att bedöma lämpligheten för anlop.

M/S Hamnen har rätt att begära öppning på anrop när aktuellt uppdrag kräver det men förutsätts anpassa sig till tidtabell i sin planerbara verksamhet.

GHAB nyttjar idag tillfällig angöringsplats vid Stora Bommen vilken inte kommer att finnas kvar till följd av gång- och cykelbron. Det pågår ett arbete inom staden med att ta fram en lokaliseringsutredning för kajplatser med anledning av gång- och cykelbron, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats. Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag.

Vad gäller stadens ansvar att tillhandahålla kajplats för hämt- och viloläge vill förvaltningen betona att det inte finns någon garanti för särskild service till GHAB, utan att förvaltningen förhåller sig till gällande avtal i fråga om eventuella uppsägningar.

Risker för problem med isflak beskrivs i tillstånds-MKB: n. Nedströms Marieholm bryts isen ned till mindre isflak vilket, i kombination med det bredare tvärsnittet, sällan medför problematiska isansamlingar i exempelvis området för den planerade gång- och cykelbron. Risk för ansamling av is runt den planerade gång- och cykelbron bedöms därför vara ringa. Vidare ska bronns mellanstöd utformas för att undvika att isflak fastnar. GHAB får broöppning vid behov för isbrytning, men har meddelat att isbrytningen troligen kommer att utföras med mindre fartyg som kan passera under bron utan öppning.

En tillfällig farled kommer att säkerställa framkomligheten under byggskedet, med tillfälliga och begränsade avstängningar.

Behovet av och placering för väntbryggor har utretts och redovisas i PM Broöppning. Plankartan möjliggör anläggande av väntbryggor inom vattenområdet, men fastställer inte deras exakta läge. Förslag på lämplig placering och dimensionering av väntbryggor, med hänsyn till farledens framkomlighet, redovisas i ansökningshandlingarna för tillstånd till vattenverksamhet.

Som paradkajer nyttjas idag Stigbergskajen. Frågan om framtida placering av paradkajer är för närvarande under utredning inom staden.

När det gäller behovet av paradkajer och eventuella krav kopplade till NATO vill förvaltningen påpeka att sådana frågor förutsätter ett formellt ställningstagande om att hamnen utgör riksintresse för totalförsvaret. Förvaltningen har i dagsläget inte fått kännedom om något sådant påpekande. Att genomföra riskbedömningar utifrån ännu ej fastställda riksintressen bedöms därför inte som relevant inom ramen för detta projekt.

Göteborgs Hamn AB har vidare meddelat att Frihamnen fortsatt kan disponeras även efter att gång- och cykelbron har uppförts, anpassat till de nya förutsättningar som detta medför.

Det är också värt att notera att det pågående planprogramarbetet för Frihamnen tydligt utgår från fortsatt stadsutveckling i området, snarare än etablering av en hemmahamn för totalförsvaret. Förvaltningens bedömning är att eventuella framtida behov i området i första hand bör anpassas till gång- och cykelbron, snarare än att bron ska utformas utifrån antaganden om ännu odefinierade framtida behov

Angående skyddsåtgärder mot spridning av förorenade sediment har miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndet kompletterats med förtydligande beskrivningar av planerade åtgärder.

Vad gäller frågan om ytterligare gång- och cykelbroar västerut vill förvaltningen tydliggöra att sådan bedömning inte görs inom ramen för denna detaljplan.

11. Göteborg Energi AB

Göteborg Energi AB och dess dotterbolag har granskat remissen och lämnat följande synpunkter:

Vid schaktningsarbeten nära markförlagda ledningar för el, fjärrvärme, fjärrkyla, signalkabel, optofiber och gasledningar från Göteborg Energi och dess bolag, ska deras gällande bestämmelser för markarbeten följas. Den senaste versionen av dessa bestämmelser finns tillgängliga via en länk som finns i med i Göteborgs energis hela samrådssvar och det gäller vid varje tillfälle. Projekteringsunderlagets giltighet är begränsad och synpunkter ges endast baserat på utkvitterade underlag från Göteborg Energi.

Det är avgörande att korrekt ledningsanvisning utförs och att markarbeten sker med stor försiktighet. För ledningsanvisning och projekteringsunderlag hänvisas till Ledningskollen.

Vid gasläckage ska räddningstjänsten omedelbart larmas via 112.

Göteborg Energi fjärrkyla och gas: Det finns inga befintliga ledningar inom det planerade detaljplaneområdet.

Göteborg Energi fjärrvärme: Inga befintliga ledningar finns inom området, men ett skåp för hydralventiler nära stadssidan kan påverkas av förlängningen av cykelbanan. Det kan bli nödvändigt att flytta skåpet, och det är viktigt att flytten samordnas med andra projekt i området för att undvika flera flyttar.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Samverkan är etablerad med Göteborg Energi AB inom ramen för projektets ledningssamordning.

12. Göteborg & Co

Göteborg & Co är positivt inställda till bron men anser att detaljplanen behöver kompletteras med tre huvudanalyser: en konsekvensanalys ur ett näringslivs- och destinationsperspektiv, överväganden om temporära och permanenta kajplatser samt behovet av flexibla öppningsrutiner för bron. Ärendet hanteras som ett

tjänstepersonsyttrande eftersom samrådstiden inte sammanfaller med ordinarie styrelsemöte.

Ekonomisk dimension

Göteborg & Co understryker vikten av att stadsutvecklingen tar hänsyn till besöksnäringens utveckling. Ett rikt utbud av besöksmål ökar destinationens attraktionskraft, vilket i sin tur bidrar till stadens ekonomiska tillväxt. Planen behöver inkludera besöksnäringens perspektiv, i linje med Göteborgs Stads program för destinationsutveckling 2023–2030.

Ekologisk dimension

Inga särskilda ekologiska aspekter har identifierats utöver de som lyfts i planförslaget.

Social dimension

Tillgången till vatten är ett centralt tema för invånare och besökare, och bron kan bidra till att öka stadens attraktivitet genom att förbättra tillgängligheten till älven och skärgården. Temat ”Nära vattnet” från Göteborgs 400-årsjubileum visar på stadens långvariga relation till sina vattenområden.

Samverkan

Göteborg & Co har fört dialog med stads- och exploateringsförvaltningar samt berörda aktörer som Strömma och Skärgårdsredarna, vilka påverkas av bron. Det framgår ett behov av fortsatt dialog för att säkerställa alla perspektiv.

Ärendet

Samrådet rör en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj, med syfte att förbättra tillgänglighet, hållbart resande och stadsintegration. Planen syftar också till att skydda stadens kulturmiljö.

Bolagets bedömning

Göteborg & Co ställer sig positivt till en ny gång- och cykelbro över Göta Älv, som främjar hållbart resande och stadens tillgänglighet, vilket gynnar Göteborgs utveckling. Samtidigt framhåller bolaget vikten av skärgårdsturism, där aktörer som Strömma och Sällskapet Ångbåten bidrar med unika upplevelser som lockar besökare. För att bevara denna attraktionskraft krävs en god tillgänglighet till farleder och fartyg.

I samband med beslutet om Göteborgs Stads program för destinationsutveckling (2023-2030) lyfter Göteborg & Co fram att programmets mål, som exempelvis ett attraktivt utbud året runt och förbättrad tillgänglighet via vatten, inte är tillräckligt beaktade i detaljplanen för bron. De efterlyser en mer djupgående konsekvensanalys som tar hänsyn till besöksnäringen, näringslivet och destinationens attraktivitet.

Bolaget efterfrågar även en analys av brons utformning, placering och öppningsrutiner, samt deras påverkan på skärgårdsturism och näringsliv. Det behövs en översyn av temporära och permanenta kajplatser, då förslagen kan innebära omfattande investeringar och påverka tillgängligheten för besökare. Göteborg & Co menar att Packhuskajen/Lilla Bommen kan bli en central hubb för skärgårdsfartyg och bidra till en levande stadsbild, likt Nybrokajen i Stockholm.

Konsekvensanalys och flexibla öppningsrutiner

Bolaget ser ett behov av att brons öppningsrutiner anpassas för att inte hämma

verksamheter inom sjöfart och turism, med hänsyn till cyklisternas behov. Flexibilitet i öppningsrutiner är avgörande för att upprätthålla besöksnäringens attraktionskraft. Göteborg & Co vill delta i fortsatt dialog för att säkerställa en balanserad utveckling av staden och besöksnäringen.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för ett konstruktivt yttrande och noterar synpunkterna i sin helhet.

Det är särskilt värdefullt att Göteborg & Co, tillsammans med BRG, lyfter vikten av en fortsatt tillgänglig och attraktiv stad för såväl invånare som besökare. Förvaltningen delar uppfattningen att gång- och cykelbron utgör ett viktigt bidrag till Göteborgs utveckling som destination och att stadens kvaliteter vid och omkring älven fortsatt ska värnas och förstärkas.

Efter samrådet har dialog förts med berörda aktörer och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet, sjösäkerhet och möjliga rutiner för broöppning. För att ytterligare tydliggöra bronns samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Synpunkterna gällande behovet av att fortsatt analysera och tydliggöra konsekvenserna för näringsverksamhet inom älvrummet har beaktats och redovisas i planbeskrivningen samt i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Göteborgs Stad planerar i enlighet med översiktsplanen för att utveckla staden med tillkommande bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Även i framtiden ska båtar och sjöfartsrelaterad näringsverksamhet vara en del av Göteborg. Det pågår ett arbete med att ändra vissa delar i översiktsplanen, vilket bland annat omfattar ett tillägg för det södra älvstråket som talar om att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

Inom staden pågår arbete med en lokaliseringsutredning för kajplatser, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats, med anledning av planeringen för gång- och cykelbron. I lokaliseringsutredningen beskrivs en strategi för lokalisering av kajplatser, som har sin utgångspunkt från förslaget till ändring av översiktsplanen.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag. I arbetet förs dialog med berörda verksamheter där även Göteborg o Co är medverkande.

Broöppningsrutinerna kommer att ses över årligen, vilket skapar goda förutsättningar att anpassa öppningarna utifrån verksamheternas behov. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Kommunen bedömer att förutsättningarna i bronns läge skiljer sig från de som gäller vid Marieholmsbron, där andra förhållanden råder.

Att öppningar sker enligt tidtabell och att ett begränsat antal kajplatser påverkas till följd av gång- och cykelbrons uppförande bedöms inte medföra negativ påverkan på besöksnäringen eller stadens mål som destination. Tvärtom skapar den nya bron, tillsammans med andra stadsutvecklingsprojekt, nya möjligheter genom att innerstaden knyts närmare Norra Älvstranden inom bekvämt gångavstånd, med god tillgång till kollektivtrafik. Det ger verksamheter bättre förutsättningar i förhållande till besöksnäringen genom en mer sammanhållen stad, förbättrat gång- och cykelnät, högre befolkningstäthet, fler arbetsplatser och bättre tillgång till kajlägen även på älvens norra sida.

Som bolaget påpekar finns tydliga intentioner i Göteborgs Stad att närma sig vattnet och stärka båtlivet. Förvaltningens bedömning är att gång- och cykelbron bidrar till denna utveckling och stärker målpuppfyllelsen. Det är dock viktigt att poängtera att den aktuella detaljplanen inte ensam kan tillgodose alla intentioner i stadens styrande dokument. Bron utgör däremot en viktig infrastrukturens satsning som skapar väsentligt förbättrade förutsättningar för näringslivets utveckling genom att utvidga stadskärnans räckvidd över älven. Älvstränderna på båda sidor av Göta älv pekas i översiktsplanen ut som strategiska stadslivsstråk, och gång- och cykelbron utgör en central länk i detta sammanhang.

Statliga och regionala myndigheter med flera.

13. Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsens samrådsyttrande med dess bilagor har bilagts.

Länsstyrelsen lämnade den 2024-08-12 följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen anser att det är positivt att staden satsar på gång- och cykeltrafikanterna i Göteborg, men lyfter fram flera frågor som kommunen måste hantera för att planen ska bli genomförbar. Dessa frågor omfattar hälsa, säkerhet, riksintressen, miljö kvalitetsnormer och mellankommunala frågor. En förutsättning för att planen ska bli genomförbar är även att kommunen måste få tillstånd för vattenverksamhet. En process som löper parallellt med detaljplanen.

Länsstyrelsen påpekar att om dessa frågor inte hanteras tillfredsställande kan ett godkännande av planen riskera att prövas enligt ingripandegrunderna i PBL 11 kap. 10 §. Länsstyrelsen anger att de frågor som behöver lösas är relaterade till hälsa, säkerhet, riksintresse, miljö kvalitetsnormer och mellankommunala frågor. Utöver det har Länsstyrelsen skrivit råd och synpunkter som handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Utöver detta har Länsstyrelsen gett råd om, enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt, samhällsnytta (broöppning och muddring), strandskydd, totalförsvarsfrågor, artskydd, tillstånd för vattenverksamhet och kulturmiljölagen (ingrepp i fornlämning).

Aktuella prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Länsstyrelsen bedömer att ovan angivna provningsgrunder är aktuella för den föreslagna exploateringen och måste beaktas för att planen ska godkännas utan risk för överprövning.

Riksintresse kommunikationer

Den föreslagna gång- och cykelbron över Göta älv passerar farled 955, som är av riksintresse för kommunikationer. Den största enskilda påverkan en föreslagen bro har på statlig infrastruktur är på framkomligheten på farleden i Göta älv.

Trafikverkets utgångspunkt är att bron inte får utgöra ytterligare ett hinder i farleden för sjöfarten. Trafikverket som är ansvarig myndighet för riksintresset, anger en inriktning att bron ska öppnas för alla yrkesfartyg vid anrop, inklusive de mindre fartygen. Med motiveringen om påverkan på farledens funktion för yrkestrafiken. En tidtabell för fritidsbåtar kan accepteras under förutsättning att säkerheten och framkomligheten i älven beaktas.

Väntkajer och annan infrastruktur behöver tillgodoses för att inte riskera att skapa risker för genomgående trafik på älven. Om ytterligare förtöjning föreslås mellan bron och Hisingsbron får det inte påverka den genomgående sjötrafiken, anger Trafikverket.

Bron behöver dimensioneras för nya större fartyg (ny Vänermax). Tillgänglig farledsbredd kommer troligen minska, vilket troligen kommer föranleda en förändring av riksintressets utbredning. Trafikverket är berett att justera utbredningen, om lösningen ger en tillräcklig kapacitet och säkerhet för farleden. Förhandsbedömning säger att den tillgängliga farledsbredden måste minst motsvara Hisingsbrons. Vidare utredning behövs. Möjligheter för mindre fartyg att mötas mellan broarna kan krävas.

Trafikverket kräver också att påverkan på farleden under byggtiden utreds för att säkerställa säkra passager och tillräcklig trafikering. Dialog om öppningsstrategi, framkomlighet och sjösäkerhet pågår och måste fortsätta för att undvika skada på riksintresset.

Pågående dialoger och utredningar, gällande broöppningar, framkomlighet och sjösäkerhet behöver fortgå innan påtaglig skada på riksintresset kan uteslutas.

Riksintresse kulturmiljö

En kulturmiljöutredning och antikvarisk konsekvensbedömning har gjorts i samband med planeringen av en gång- och cykelbro över Göta älv. Där bedömningar har gjorts på ett övergripande plan då bron gestaltning och utformning inte framgår. Bron planeras inom ett område av riksintresse för kulturmiljön, som omfattar Göteborgs historiska befästa stad, handelsstadens omvandling på 1800-talet och Göteborgska särdrag med kanalstadens vattenstråk och älven. Kulturmiljö kopplad till varvsindustrins kulturmiljö på Hisingen berörs ingår även.

Bron kommer att påverka stadens älvrum och viktiga siktlinjer. Påverkan har bedömts som liten till måttligt negativ, men placeringen av ledarlar vid Stora hamnkanalens inlopp kan försämra upplevelsen av samband mellan kanalen och älven från väster. Kajområdet med historiska inslag som gatsten och pollare påverkas också.

En designprocess pågår där frågor om gestaltning, konstruktion och genomförande integreras. Plankartan saknar bestämmelser för bron utformning. Att utreda val av

material och utformning av bro och ledverk är viktigt att arbeta vidare med så att inordning i älv- och stadsrummet och i kulturmiljökaraktären i området sker.

Sammanfattningsvis är det fortfarande oklart hur bron kommer att påverka riksintresset för kulturmiljön, då dess utformning ännu inte är fastställd. Länsstyrelsen betonar att det är nödvändigt att ytterligare klargöra brons planerade gestaltning och utformning för att kunna bedöma dess påverkan på den kulturhistoriskt viktiga miljön. Länsstyrelsen kan därav inte utesluta att bron medför påtaglig skada på riksintresset.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Den föreslagna gång- och cykelbron är förlagd över en farled som förbinder Vänerns hamnar med Göta älv och Göteborgs hamn, med flertalet målpunkter nationellt samt internationellt. Bron har stor betydelse för sjöfarten, och dess utformning och funktionalitet bedöms ha stor betydelse. Länsstyrelsen påpekar att sjöfartens specifika krav bör bevakas av näringen. Länsstyrelsen betonar att farledens funktion inte får påverkas så mycket att Vänersjöfarten eller de nya slussarna i Trollhättan äventyras. Vänersborgs kommun understryker i sitt samrådsyttrande från 2024-07-12 vikten av samordning mellan berörda parter.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

Kommunen redogör för att dagvatten och skyfall kan släppas direkt ut i Göta älv utan vidare rening eller fördröjning. Kommunen bedömer att denna avrinning inte kommer att ha en negativ påverkan på vattenkvaliteten, eftersom bron betraktas som en mindre belastad yta och Göta älv är en mindre känslig recipient. Denna bedömning har verifierats med Kretslopp och Vatten.

Länsstyrelsen saknar dock beräkningar som styrker kommunens bedömningar. Det är mycket troligt att kommunens bedömning är korrekt, men länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för föroreningsmängderna och inte enbart hänvisa till Kretslopp och vattens riktlinjer ”Reningskrav för dagvatten” (Göteborgs stad, Kretslopp och vatten, 2021c)

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) får planläggning inte leda till att miljö kvalitetsnormer för vatten överskrids, och kommunen måste därför visa hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten, både ytvatten och grundvatten, och hur dessa åtgärder förhåller sig till uppsatta MKN. Kommunen bör också beakta hydromorfologiska faktorer, som påverkar vattenkvaliteten, inte bara de kemiska parametrarna.

Vidare anges att stabiliserande åtgärder är nödvändiga vid kajkanter och brokonstruktionen, och Länsstyrelsen anser att dessa åtgärders påverkan på de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna för MKN-vatten inte är tillräckligt bedömda i detaljplanen. Om dessa åtgärder är nödvändiga för att genomföra planen, bör de beaktas redan i planskedet, även om åtgärderna hanteras i en separat anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet.

Enligt PM Hydrologi kan gång- och cykelbron orsaka en minskning av tvärsnittsarean vid broläget med 38-40 %, vilket bedöms leda till en obetydlig dämning av flödet i Göta älv. Kommunen anser att denna minskning inte är tillräcklig för att påverka flödet avsevärt. Länsstyrelsen efterfrågar ett mer detaljerat resonemang för att kunna ta ställning och påpekar att Göta älv, som är ett kraftigt modifierat vatten, har dålig status och att ingen

ytterligare försämring får tillåtas. Göta älv klassificeras som ett kraftigt modifierat vatten (KMV) och dess morfologiska tillstånd bedöms vara i mycket dålig status. Därmed får ingen ytterligare försämring tillåtas, vilket innebär att åtgärderna måste bedömas noggrant för att säkerställa att de inte medför en ytterligare försämring av vattenförekomstens status.

Hälsa och föroreningar

Länsstyrelsen har lämnat synpunkter på kommunens hantering av föroreningar i samband med en ansökan om tillstånd för en ny gång- och cykelbro. Länsstyrelsen påpekar att kommunens underlag, inklusive PM för förorenad mark och sediment samt miljökonsekvensbeskrivning (MKB), inte tillräckligt redogör för planerade skyddsåtgärder. De betonar särskilt behovet av ytterligare undersökningar av föroreningsituationen, både på land och i vattenområdet, för att kunna bedöma behovet av avhjälpande åtgärder vid markarbete och hantering av förorenat grundvatten.

För föroreningar i sediment påpekar Länsstyrelsen att provtagning behövs i områden som påverkas av den nya bron, t.ex. vid brostöd och kajer, samt att provtagningen ska täcka olika sedimentdjup. Resultaten ska jämföras med svenska och internationella riktvärden för förorenade sediment.

Länsstyrelsen kräver också att behovet av skyddsåtgärder för att förhindra förorenings spridning och grumling nedströms och uppströms arbetsområdet redovisas.

Vidare påpekar Länsstyrelsen vikten av att säkerställa att bron inte försvårar framtida sanering av föroreningar och att eventuella områden som inte kan saneras efter bron byggts bör åtgärdas innan byggnationen.

Kommunen måste också redovisa hur brokonstruktionen kan påverka strömningsbilden och om det finns risk för sedimenttransport och förorenings spridning. Länsstyrelsen betonar att det inte får hindra framtida saneringar och att skyddsåtgärder för muddring och hantering av muddermassor måste anges.

Risk för olycka

I PM Olycksrisker beskrivs den maritima riskanalysen som är under arbete, där fokus ligger på riskerna för påsegling av bron och kollisionsrisker. Analysen är inte färdigställd, men de preliminära risknivåerna bedöms vara inom ett acceptabelt intervall om lämpliga åtgärder vidtas, baserat på vedertagna acceptanskriterier för trafikanterna på bron. Dock framgår det inte vilka kriterier som används eller några beräkningar i PM:et.

För att minska riskerna föreslås åtgärder såsom ökat säkerhetsavstånd, specifik brouformning, korrekt dimensionering av bron och ledverk samt strategisk placering av bommar för att skydda väntande gång- och cykeltrafikanter. För att säkerställa en tillräcklig säkerhetsnivå önskar myndigheterna få mer detaljerat material om den maritima riskanalysen och fartygssimuleringarna som genomförs för att verifiera säkerheten. Det behöver också framgå vilka kriterier som används för att bedöma om riskerna är acceptabla.

Ytterligare frågor som behöver besvaras inkluderar riskerna för personer på bron vid en broöppning och konsekvenserna av en olycka, inklusive ett "worst-case" scenario. För att minska kollisionsriskerna krävs tillräckligt många väntplatser, och bron och ledverket måste vara dimensionerade för att klara vissa laster. Det pågår arbete med att verifiera om

en acceptabel risknivå kan uppnås för mötesolyckor. Det måste också framgå hur väntplatser ska utformas och om dessa kan påverka sjöfarten negativt.

I handlingarna anges att bron ska dimensioneras för en fördubbling av godsvolymer som transporteras med Vänermax-fartyg. Det är oklart vad som avses med brons "skyddsnivå" och om det relaterar till påseglingslaster. Sjöfartsverket har påpekat att hanteringen av påseglingsrisker inte är komplett, då detaljer för bron och ledverk fortfarande inte är fastställda.

Risk för översvämning

Kommunen har studerat översvämningens risker från hav och skyfall för gång- och cykelbron. Bron kommer att stängas vid höga flöden i älven, och öppningsmekanismen ska vara åtkomlig vid högvatten. Bron dimensioneras för högvattennivåer upp till +3,75 meter, vilket motsvarar en 200-års återkomsttid år 2150, utan yttre havsportar.

Länsstyrelsen anser att kritisk utrustning bör placeras över en viss nivå, vilket ska säkerställas genom planbestämmelse. Ytterligare utredningar behövs för att skydda människor vid bronsstängning.

Risk kopplat till stabilitet

Det saknas en fullständig redogörelse för de geotekniska förutsättningarna i detaljplanen, inklusive utredningar och planbestämmelser. Konsultens beräkningar visar att förstärkningsåtgärder krävs för att säkerställa mot skred på båda sidor av älven, vilket SGI bekräftar. SGI betonar att förstärkningarna måste säkerställa stabiliteten under hela bebyggelsens livslängd, och beräkningarna bör inkludera framtida erosion samt dimensionerande vattennivåer för hela perioden.

Analysen av skred och planområdets stabilitet behöver utvecklas, och det är viktigt att plankarta, planbeskrivning och geotekniska utredningar är samstämmiga gällande åtgärder och restriktioner.

Planen måste också utgöra grund för bygglov som rör stabilitetsfrågor. Det noteras att förstärkningsåtgärder för Packhuskajen kan genomföras inom andra projekt, och SGI anser att dessa åtgärder tydligt ska inkluderas i detaljplanen.

Länsstyrelsen stödjer SGIs yttrande helt och hänvisar till det i sitt eget yttrande.

Råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt

Förhållande till kommunens översiktsplan

Detaljplanen stämmer överens med intentionerna i kommunens översiktsplan, som antogs 2022.

Samhällsnytta

Länsstyrelsen anser att kommunen bör i kommande handlingar utvidga sitt resonemang om tider för broöppningar, inklusive antal och varaktighet. Detta är viktigt för att korrekt kunna beräkna samhällsnyttan, som enligt uppfattningen till stor del baseras på vinster i restid.

En aspekt som behöver beaktas är behovet av muddring av farleden. Utan muddring kan vissa större fartyg ha svårigheter att reducera farten, stanna och manövrera. Om muddring inte genomförs, kan Hisingsbron och gång- och cykelbron öppnas samtidigt, vilket påverkar öppningstiden. Tiden för broöppningar påverkas också av var bommar placeras och var personer står under väntan.

Sjöfartsverket lyfter även frågan om de faktiska tidsvinsterna för gång- och cykeltrafiken med en GC-bro i sitt yttrande från 2024-06-25.

Strandskyddet

Kommunen planerar att upphäva strandskyddet för vattenområdet W1, allmänplats GCVÄG och GATA1 enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken. Länsstyrelsen påpekar att allmän plats, såsom GC-väg och gata, inte generellt kräver upphävande av strandskydd för att planen ska vara genomförbar. Strandskyddet syftar inte bara till att skydda naturmiljön, utan också till att säkerställa allmänhetens tillgång till strandlinjen. Eftersom gator möjliggör allmänhetens tillgång, anser Länsstyrelsen att strandskyddet bör kvarstå.

Länsstyrelsen menar att strandskyddet för vattenområdet inte behöver upphävas, och att eventuella åtgärder kan hanteras genom dispens inom tillståndsprövningen för vattenverksamheten. De uppmanar kommunen att inte upphäva strandskyddet för GC-väg, gata eller vattenområde. Om kommunen ändå bedömer att strandskyddet ska upphävas, måste en motivering till detta utvecklas i planen.

Länsstyrelsen håller inte med om att de ytor som idag är tillgängliga för allmänheten är ianspråktagna på ett sätt som gör att de inte längre tjänar strandskyddets syften, och anser att 7 kap. 18 c § miljöbalken inte är tillämpligt för dessa områden.

Totalförvarsfrågor

Försvarsmakten bedömer att planförslaget, i sin nuvarande form, inte medför påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del. Försvarsmakten ser förbindelser mellan Hisingen och fastlandet som viktiga för totalförvarsplanering, särskilt för rörlighet av större fordon. Eftersom förslaget främst gäller en gång- och cykelbro, ser Försvarsmakten det som fördelaktigt om denna kan samordnas med möjlighet för fordonstrafik vid höjd beredskap, vilket skulle vara positivt för försvarsplaneringen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Artsskydd

Länsstyrelsen noterar att detaljplanens påverkan på skyddade arter beskrivs i MKB och planbeskrivningen, men påpekade att påverkan på fladdermöss felaktigt är under rubriken "Fåglar" och bör ändras. PM naturmiljö, baserat på en inventering i mars 2024, noterar att en inventering av kärlväxter på grönytor och invasiva arter ska genomföras innan byggstart. Skyddsåtgärder för skyddade arter föreslås i PM och beskrivs som villkor i tillståndsansökan. Länsstyrelsen anser att åtgärder, som att undvika bullerarbete under häckningssäsong, genomföra grumlande arbeten under den minst känsliga perioden för vattenlevande arter och anpassa belysning för fladdermöss, bör framgå i detaljplanens genomförandebeskrivning. Detaljplanen ska också visa att genomförandet följer artskyddsbestämmelserna.

Tillstånd vattenverksamhet

Länsstyrelsen anser att om planen ska vara genomförbar måste kommunen erhålla ett tillstånd för vattenverksamhet. Tillståndsprocessen pågår parallellt med detaljplanen, och en miljökonsekvensbeskrivning tas fram för tillståndet. Ett avgränsningssamråd har hållits med länsstyrelsen, enligt diarienummer 531-43933-2023.

Kulturmiljölagen

Länsstyrelsen informerar om att ett tillstånd krävs för ingrepp i fornlämning vid anslutningen till Stora bommen. Tillståndet kan inkludera villkor om arkeologisk undersökning, beroende på arbetsföretagets omfattning och påverkan på arkeologiska lämningar.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen har bedömt att förslaget medför betydande miljöpåverkan, vilket Länsstyrelsen instämmer i. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och bifogats handlingarna för samråd.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och noterar att Länsstyrelsen ser positivt på stadens satsning på gång- och cykeltrafikanter.

Angående Riksintrasse för kommunikationer farled 955, Göta älv/Trollhätte kanal;

Dialog har förts med Trafikverket, även med Sjöfartsverket, Göteborgs Hamn och Transportstyrelsen, både inom ramen för tillståndsprövningen för vattenverksamhet och inom planprocessen, kring viktiga frågor kopplade till riksintrasset för kommunikation farled 955, såsom framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet. Dialogen har berört prognoser för framtida sjöfart, broöppning inklusive tidtabell för mindre yrkessjöfart och fritidsbåtar, bedömningsfrågor avseende påverkan på riksintrasse och sjösäkerhet. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande hänvisat till Trafikverkets yttrande utan att framföra ytterligare synpunkter. Denna fråga besvaras därför i svaret på Trafikverkets samrådsyttrande. Se kommentaren under rubriken Trafikverket på sidan 32.

Angående Riksintrasse kulturmiljö;

Efter samrådet har ett designkoncept för bron arbetats fram och godkänts av Stadsbyggnadsnämnden, detta inom det pågående arbetet med brons design. I arbetet har kulturmiljöperspektivet varit en viktig del där designen under arbetets gång har utvärderas och justeras utifrån påverkan på kulturmiljön.

Ett särskilt arbete har även bedrivits för mötet mellan bro och plats avseende kulturmiljö på Packhusplatsen.

Utöver designförslaget har plankartan kompletterats med utformningsbestämmelser där det varit möjligt och nödvändigt och anpassats för att tillgodose riksintrasset för kulturmiljövården Göteborgs innerstad genom bland annat:

- bevarande av vattenområdets karaktär, älvrummet, genom markanvändningen "vattenområde",
- bevarande av strandlinjen i stor omfattning och siktlinjer mellan Stora Hamnkanalen och älven i stor grad genom val av landningsplats och inriktningen av bron,

- säkerställande av avstånd mellan bron och kanalens riktning mot älven samt mellan bron och träbryggan vid Packhuskajen med markanvändningen "vattenområde" och reglering av brons maximala bredd,
- begränsning av brons konstruktionsvolym ("konstruktionsstjocklek"), eftersom detta är centralt för landskaps- och stadsbildsupplevelsen,
- begränsning av den högsta tillåtna höjden på bronbanan.
- Begränsa längden av bron för att minska ianspråktagande av vattenområde genom att ha en brantare lutning som ändå kan accepteras ur tillgänglighet aspekt

Utöver detta har bestämmelser om färgsättning och markbeläggingsmaterial införts med syfte att bron inordna sig på platsen. Bestämmelserna om markhöjd vid landningsplatsen vid Packhusplatsen, i kombination med bestämmelser om brons lutning och konstruktionsstjocklek, begränsar brons volym, vilket är avgörande för hur kulturmiljön kommer att upplevas efter att bron är på plats.

Den antikvariska konsekvensbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats med ytterligare detaljer och förnyade bedömningar efter samrådet. Sammantaget bedöms detaljplaneförslaget med det godkända designkonceptet inte medföra någon risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Påverkan har i huvudsak bedömts som liten till måttlig, och inga centrala riksintressanta uttryck bedöms gå förlorade. Den samlade konsekvensen för kulturmiljön är måttlig negativ, och påverkan avser främst läsbarhet och upplevelse snarare än skada på de fysiska uttrycken.

Planbeskrivningen har kompletterats utifrån det beslutade designkonceptet.

Angående Mellankommunala frågor och regionala förhållanden;

Dialog har förts med bland andra Sjöfartsverket och representanter för sjöfartsintressen i Vänerregionen och Göteborgsområdet inom ramen för arbetet med tillståndsansökan för vattenverksamhet. Tillståndsprocessen för de nya slussarna i Trollhättan har även följts upp i syfte att säkerställa att den planerade gång- och cykelbron inte motverkar de långsiktiga förutsättningarna för inlandssjöfarten mellan Vänern och Västerhavet. Framtida sjöfart har utretts, där dialog skett med Trafikverket angående framtida godstrafik, vilket legat till grund för brons dimensionering, öppningsfrekvens och genomförda simuleringar.

Den planerade gång- och cykelbron är dimensionerad för att klara framtida sjöfart, både avseende fartygstyp och antal öppningar, i linje med de möjligheter som de nya slussarna i Trollhättan skapar samt de bedömningar som tagits fram i dialog med Trafikverket. Bron har en öppningsbar sektion med en farledsbredd på minst 33 meter vilket, tillsammans med det dimensionerade ledverket, säkerställer att såväl nuvarande som framtida Vänermax-fartyg kan passera.

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid brons öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för

att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*. Föreslagna öppningstider har anpassats för att bibehålla farledens funktion och kapacitet för yrkessjöfarten, inklusive möjligheten till möten mellan mindre fartyg.

Sammantaget bedöms detaljplanens genomförande inte äventyra funktionen för Vänersjöfarten eller minska nyttan med de nya slussarna i Trollhättan.

Eftersom denna fråga rör mellankommunala och regionala förhållanden vill förvaltningen betona vikten av Göteborgs stads roll i den regionala utvecklingen. En attraktiv och välfungerande innerstad är av avgörande betydelse för stadens och hela regionens konkurrenskraft. I detta sammanhang är en gång- och cykelbro som kopplar samman den södra och norra älvstranden – innerstaden och Hisingen – en strategisk investering.

Bron stärker sambandet mellan etablerade delar av innerstaden och nya stadsutvecklingsområden på Hisingen, där omfattande satsningar på bostäder, arbetsplatser och service pågår. Genom att förbättra tillgängligheten mellan dessa områden stödjer bron en nära, sammanhållen och robust stad, vilket är en grundförutsättning för en hållbar regional tillväxt och framtida näringslivsutveckling.

Angående Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten;

Avseende dagvattenhantering utgår planförslaget från Göteborgs Stads riktlinje "Reningskrav för dagvatten" (2021), vilken är framtagen i samverkan med Miljöförvaltningen. Riktlinjen bygger på beräkningar av föroreningshalter baserat på typ av markanvändning, inklusive ytor avsedda för gång- och cykeltrafik. Enligt de redovisade beräkningarna, ligger föroreningshalterna från gång- och cykelbanor under gällande miljö kvalitetsnormer för vatten, och för vissa ämnen är halterna oberoende av trafikbelastning, vilket ytterligare styrker att belastningen från den planerade bron är låg. I dialog med Miljöförvaltningen har kommunen bedömt att underlaget från "Reningskrav för dagvatten" är tillräckligt för att dra slutsatsen att direktavledning av dagvatten från bron till Göta älv inte medför negativ påverkan på uppfyllandet av MKN för vatten. Det har vidare, i samråd med Miljöförvaltningen, bedömts att ytterligare specifika beräkningar inte är motiverade i detta skede.

Planbeskrivningen har kompletterats för att tydligare redovisa dessa bedömningar samt hänvisar till ovan nämnda underlag.

Utöver dagvattenfrågan har påverkan på MKN för vatten behandlats i ett särskilt framtaget *PM om miljö kvalitetsnormer för ytvatten*. Syftet med PM:et är att beskriva påverkan på miljö kvalitetsnormerna för ytvatten samt fisk- och musselvatten till följd av den planerade gång- och cykelbron över Göta älv, både under bygg- och driftskedet. PM:et innefattar även förslag till begränsningsvärden för överskottsvatten och förbättringsåtgärder som syftar till att stödja ekologisk potential, men som inte utgör villkor för att bron ska vara tillåtlig enligt miljöbalken.

De hydromorfologiska effekterna har bedömts utifrån att Göta älv redan är kraftigt modifierad med dålig status, och stabiliseringsåtgärderna bedöms inte innebära någon ytterligare försämring.

Minskningen av tvärsnittsarean vid broläget medför en obetydlig påverkan på flödet i Göta älv. Enligt hydrologiska beräkningar uppskattas minskningen av tvärsnittsarean till

cirka 38–40 %. Trots detta visar modelleringarna att dämningseffekten är mycket liten. Den beräknade dämningen till följd av bron är ca 0,5 cm vid medelflödesförhållanden (cirka 550 m³/s) och upp till maximalt cirka 1,2 cm vid ett flöde på 900 m³/s.

En överslagsberäkning visar att den förväntade påverkan på vattennivån uppströms bron är mycket liten. Vid medel- till högvattennivåer uppgår dämningseffekten till maximalt cirka 4 millimeter, och vid lågvatten kan påverkan som mest uppgå till cirka 8 millimeter. Detta är dock ett teoretiskt värde och förutsätter ett ovanligt scenario där högsta högvatten inträffar samtidigt med mycket höga flöden i älven, vilket bedöms som osannolikt. Beräkningarna är konservativa och den faktiska påverkan förväntas bli lägre.

Den planerade bron och dess tillhörande konstruktioner medför en viss minskning av tvärsnittsarean i älven. Under byggskedet kan tvärsnittsarean tillfälligt minska med upp till cirka 40 %, baserat på ett konservativt scenario där hela arbetsområdet blockeras samtidigt med konventionella sponter. I driftskedet är påverkan avsevärt mindre eftersom de permanenta konstruktionerna endast upptar en liten del av älvens tvärsnittsarea. För ytterligare information, se PM Hydrologi och dess bilagor.

Göta älv är ett brett och djupt vattendrag med mycket stora transportvolym, och flödesförhållandena domineras av utflödet från Väneren. Bedömningen är att minskningen i tvärsnittsarea inte innebär någon betydande förändring av älvens hydraulik, särskilt med hänsyn till att älven redan är klassad som kraftigt modifierad med dålig status för hydromorfologi. Planerad konstruktion med stagbalk och brofundament är dessutom utformad för att minimera påverkan på flödet. Dämningen uppstår huvudsakligen lokalt vid brostöden och avtar snabbt upp- och nedströms. I tillståndsansökan för vattenverksamhet hanteras dessa frågor vidare, men redan i planskedet har bedömningen gjorts att den marginella dämningen inte riskerar att påverka miljö kvalitetsnormen eller föranleda en försämring av vattenförekomstens status.

Sammanfattningsvis bedömer Göteborgs Stad att detaljplanens genomförande inte medverkar till att någon miljö kvalitetsnorm för vatten överträds.

Angående Hälsa och föroreningar;

Kompletterande provtagningar och utredningar av föroreningssituationen inom planområdet har genomförts och kommer att ligga till grund för nödvändiga avhjälpande- och skyddsåtgärder.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har inför granskningen kompletterats med en tydligare redovisning av skyddsåtgärder, inklusive åtgärder för att minimera grumling och spridning av föroreningar i samband med byggnation. Dessa åtgärder omfattar bland annat användning av siltgardiner, kontrollerad muddring, hantering och rening av läsvatten samt skyddsanordningar vid arbeten i vatten.

Vidare säkerställs att den planerade gång- och cykelbron, inklusive dess konstruktioner, inte försvårar framtida möjligheter till sanering av sediment eller mark. Utformningen av brofundament och erosionsskydd har anpassats för att undvika tekniska hinder för framtida åtgärder.

Baserat på kompletterande utredningar, föreslagna skyddsåtgärder och bedömningar i MKB:n bedöms detaljplanens genomförande inte innebära en oacceptabel risk för

människors hälsa eller miljön. Vidare bedöms att miljö kvalitetsnormer för vatten inte överträds och att framtida sanering möjliggörs.

Angående Risk för olycka;

Inför granskningsskedet har arbetet med maritim riskanalys och fartygssimuleringar fortsatt och fördjupats.

En maritim riskanalys har tagits fram som bygger på FSA-metodiken (Formal Safety Assessment) och omfattar både kvantitativa och kvalitativa analyser av påseglingsrisk, mötesolyckor och olyckor med farligt gods.

Resultaten från den maritima riskanalysen visar att individrisken för påsegling är acceptabel även utan ytterligare skyddsåtgärder. Samhällsrisken bedöms däremot ligga inom det så kallade ALARP-området ("As Low As Reasonably Practicable"), vilket innebär att risken kan accepteras under förutsättning att rimliga riskreducerande åtgärder vidtas. Dessa åtgärder omfattar bland annat:

- Anläggning av ledverk med energiupptagande kapacitet, för att mildra effekterna vid eventuell påsegling. De planerade ledverken har en timglasformad utformning som även minskar sannolikheten för påkörning av oskyddade brodelar, genom att styra fartyg mot farledens mitt.
- Robust och eftergivlig utformning av brokonstruktionen.
- Anpassning av farledens geometri samt optimerad placering av broöppningen, baserat på fartygssimuleringar.
- Tydligt definierade säkerhetsavstånd för fartyg vid uppströms- och nedströms passager av bron.

Detaljplanen möjliggör dessa åtgärder och säkerställer att bro och anslutande anläggningar utformas i enlighet med krav och principer för sjösäkerhet.

Sammanfattningsvis bedöms genomförandet av detaljplanen, med föreslagna åtgärder, inte medföra en oacceptabel risk för sjösäkerhet, vare sig under byggskede eller i drift.

Angående Risk för översvämning;

Planbestämmelse har lagts in i plankartan för att säkerställa att tekniskt maskineri utformas med hänsyn till framtida extrema högvattennivåer.

Det finns en identifierad risk att människor kan bli kvar på gång- och cykelbron vid högvatten när älvkantskydden stängs, vilket i värsta fall kan innebära att de behöver ta sig genom strömmande vatten. Risken för drunkning bedöms dock som låg, dels på grund av den låga sannolikheten för att en sådan högvattenhändelse inträffar, dels för att händelserna normalt varar kort tid. Bron blir otillgänglig vid vattennivåer över +2,3 meter, då älvkantskydden stängs. Det ska därför finnas tydliga rutiner för att utrymma bron innan stängning sker. Sammantaget bedöms risken som låg och acceptabel utan ytterligare åtgärder, men bron kommer ändå att stängas vid höga vattennivåer, vilket ytterligare reducerar risken.

Angående Risk kopplat till stabilitet;

Geotekniska förutsättningar har kompletterats efter samrådet. Relevanta planbestämmelser har införts i plankartan, och planbeskrivningen har utvecklats för att tydligare redogöra för stabilitetsförhållanden inom planområdet.

Kopplingen till angränsande projekt på Packhuskajens sida har förtydligats. Det har säkerställts att aktuell gång- och cykelbro kan genomföras med tillräcklig stabilitet även i det fall planerade åtgärder i närliggande projekt inte genomförs.

Angående Råd enligt 2 kap. PBL;

Förvaltningen noterar att Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen stämmer överens med intentionerna i översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2022. Förvaltningen vill därutöver framhålla att den planeringsstrategi som antogs av kommunfullmäktige den 19 juni 2024 fastslår att översiktsplanen fortsatt är aktuell.

Angående Råd om samhällsnytta;

PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys har färdigställts efter samrådet och bifogas nu i granskningsskedet. I promemorian redovisas förutsättningar, metod och resultat för genomförd nyttokostnadsanalys. Även beräkningsgrunderna för tidsvinster har tydliggjorts i dokumentet.

Angående Råd om strandskydd;

Förvaltningen noterar att strandskyddsfrågan behandlas som ett råd till kommunen och inte som en prövningsgrund.

Förvaltningen gör en annan bedömning i frågan om huruvida marken redan kan anses vara ianspråktagen. Ett upphävande av strandskyddet i detaljplanen är motiverat med hänsyn till att de berörda ytorna, enligt gällande detaljplaner, utgör kvartersmark för industri- och hamnändamål. Områdena är i praktiken inhägnade och inte tillgängliga för allmänheten. Det finns därmed inte förutsättningar att bedöma ytorna som allemansrättsligt tillgängliga. Därtill saknas rättsligt stöd i gällande planbestämmelser för att allmänheten ska ha rätt att vistas där.

Ytorna tillhör olika verksamheter och har genom åren disponerats på olika sätt beroende på typ av verksamhet som bedrivits på platsen.

Att låta strandskyddet kvarstå och i stället kräva dispens för varje enskild åtgärd – exempelvis spontning, muddring, uppförande av stängsel eller tekniska installationer – skulle innebära att genomförandet av detaljplanen försvåras på ett oproportionerligt sätt.

Planbeskrivningen har utvecklats efter samrådet för att tydligt redogöra för bedömningen och motiven till upphävande av strandskydd.

Förvaltningen vill även betona att nya regler träder i kraft den 1 juli 2025 och att kontoret redan har tillämpat dessa i granskningen. Se planbeskrivningen för mer information om upphävande av strandskydd.

Angående Totalförsvarsfrågor;

Synpunkten är noterad. Försvarsmakten har inte begärt sådana.

Angående Artskydd;

Förvaltningen noterar Länsstyrelsens synpunkter gällande artskydd. Den felaktiga rubriksättningen i planbeskrivningen, där fladdermöss tidigare beskrivits under rubriken "Fåglar", har korrigerats till granskningsskedet. Planbeskrivningen har även utvecklats för att tydligare redovisa skyddsåtgärder kopplade till genomförandet av planen.

Förvaltningen har tagit del av övriga delar av Länsstyrelsens samrådsyttrande och har i dessa delar inga ytterligare kommentarer.

14. Trafikverket

Trafikverket anser att den största enskilda påverkan en föreslagen bro har på statlig infrastruktur är på framkomligheten på farleden i Göta älv. De betonar att bron inte får utgöra ett ytterligare hinder för sjöfarten. Nyttan för staden erkänns med förtydliganden behövs, att bron inte påverkar framkomligheten och sjösäkerheten för trafikanter på älven och att bron inte medför skada på riksintresset för kommunikation.

Broöppningsstrategi, framkomlighet och sjösäkerhet

Trafikverkets inriktning är att bron ska öppnas för alla yrkesfartyg vid anrop, inklusive mindre yrkesfartyg, och ska inte utgöra ytterligare hinder för farledens funktion för yrkestrafikanter i älven. Fritidsbåtar kan använda tidtabell om sjösäkerheten säkerställs. Väntkajer ska inte påverka genomgående trafik. Dialog och utredning med Staden behövs innan skada på riksintresset kan uteslutas.

Dimensionering brokonstruktion

Bron ska dimensioneras för nya Vänermax-fartyg (110 m längd, 16,5 m bredd, 5,4 m djup, 7850 ton displacement).

Farled

Bron kan minska farledsbredden och förändra riksintresset. Trafikverket är beredda att förändra riksintresseutbredningen under förutsättning att det hittas en lösning som ger en tillräcklig kapacitet och säkerhet för farleden. Tillgänglig bredd bör motsvara Hisingsbron. Möjligheten för mindre fartyg att mötas behöver utredas vidare.

Byggnation

Trafikverket anser påverkan på farleden behöver beskrivas även under byggtid för att passager ska anses säkra. Detta gäller även för att möjlighet till trafikering ska tillgodoses i tillräcklig utsträckning.

Övrigt

Trafikverket är positiva till att bron integreras i trafikledningen för Hisingsbron och Marieholmsbroarna.

Sammanfattning

Bron får inte utgöra ytterligare hinder för sjöfarten, och dialog om framkomlighet och sjösäkerhet måste fortsätta för att undvika skador på riksintresset.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för yttrandet och noterar det i sin helhet.

Efter samrådet har dialog förts med berörda parter och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet. För att ytterligare tydliggöra brons samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Sammanfattningsvis bedöms att den nya bron medför liten negativ konsekvens för den prioriterade sjöfarten, det vill säga lastfartyg och statsfartyg, samt endast en begränsad

negativ påverkan på mindre yrkesfartyg och fritidsbåtar. Därmed bedöms inte någon påtaglig skada på riksintresse för kommunikation farled 955 eller ett påtagligt försvårande av dess utnyttjande uppstå.

Angående Broöppning, framkomlighet och sjösäkerhet;

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid brons öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*.

Öppning på anrop för alla fartygskategorier har valts bort på grund av den stora påverkan på gång- och cykeltrafikanter, svårigheter att samordna öppningarna samt behovet av att skapa förutsägbarhet och planerbarhet för både trafikanter på bron och sjötrafiken i farleden.

Att bron kan öppnas för all sjötrafik under hela dygnet vid anrop ger en oförutsägbarhet för cyklister och fotgängare. I detta ingår att projektet ser att det av både tekniska och praktiska skäl är olämpligt att förutom i undantagsfall öppna bron tätare än var 30:e minut samt att broförarfunktionen förespråkar tidtabell för hanteringen av kommunikationen och säkerheten runt täta broöppningar.

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen visar att restidsnyttan för cyklister och fotgängare är det största bidraget till nyttan. Men tidtabellerade öppningar påverkas nyttan i viss omfattning och med ej tidtabellerade öppningar blir påverkan omfattande. Den negativa påverkan för cyklister och fotgängare kan därmed kvantifieras.

Om öppning på anrop skulle tillämpas för mindre yrkesfartyg eller fritidsbåtar under dagtid skulle det innebära att broföraren behöver göra bedömningar av när bron ska öppnas. Detta skulle kunna minska förutsägbarheten även för dessa fartygskategorier, eftersom bron inte skulle öppnas vid varje enskilt anrop utan kräva viss samordning. För lastfartyg och statsfartyg föreslås däremot öppning ske efter anrop, utan tidtabell, vilket innebär att deras behov fortsatt tillgodoses.

Samordning krävs för att bromaskineriet ska hålla under många år samt för att bron behöver ha viss tid i slutet läge, för att möjliggöra passager för cyklister och fotgängare på bron. (Broförarna behöver planeringstid med trafikanter på vattnet och på bron så det kan genomföras en säker passage.)

Sammantaget har påverkan på gång- och cykeltrafikanter och den minskade förutsägbarheten för när bron öppnar för den mindre yrkestrafiken och fritidsbåtarna inneburit att alternativet har valts bort.

För att förstå komplexiteten kan nämnas att antalet fartyg som passerar Marieholmsbroarna motsvarar ungefär en tredjedel av den fartygstrafik som förväntas vid det planerade broläget.

Behov och placering av väntbryggor har utretts och redovisas närmare i *PM Broöppning*. Plankartan möjliggör anläggande av väntbryggor inom vattenområdet, men fastställer inte deras exakta läge. Två alternativa placeringar har identifierats – benämnda område A och område B – båda nedströms bron. Dessa områden har valts utifrån goda förutsättningar att skapa tillräckligt med utrymme för fritidsbåtar utan att påverka farledens funktion eller trafiksäkerheten. Båda alternativen har analyserats med hänsyn till säkerhetsavstånd, vattenflöden och befintliga anläggningar.

Den slutliga placeringen av väntbryggor kommer att kunna anpassas utifrån mer detaljerad projektering och efter samråd med berörda aktörer. Det finns även möjlighet att justera placeringen över tid i takt med förändrade förutsättningar i älvrummet.

Sjösäkerheten har utretts vidare efter samrådet och redovisas närmare i *PM Maritim riskanalys*. Risken bedöms som acceptabel.

Angående Dimensionering brokonstruktion;

Synpunkten har beaktats och har legat till grund för simuleringarna samt brons utformning.

Angående Farled;

Synpunkten är noterad och har lyfts i dialog med Trafikverket. Trafikverket har meddelat att processen för att eventuellt minska farledens bredd är en administrativ åtgärd som kan påbörjas först efter att tillstånd för vattenverksamhet har beviljats.

En minsta farledsbredd om 33 meter har säkerställts i plankartan. Möjlighet finns för mindre fartyg att mötas inom denna bredd, beroende på fartygens storlek och aktuella förhållanden.

Angående Byggnation;

Påverkan på farleden under byggtid har utretts. En tillfällig farled kommer att upprättas under byggtiden för att säkerställa att sjöfartstrafiken kan fortgå. Behovet av tillfälliga avstängningar har analyserats, och bedöms vara begränsat till ett fåtal tillfällen, exempelvis vid muddringsarbeten och flytt av farleden. Dessa kommer att planeras och genomföras i dialog med berörda parter bland annat Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Övrigt;

Kommunen instämmer med Trafikverket om att den planerade gång- och cykelbron bör inarbetas i den befintliga överenskommelsen om trafikslagsövergripande samverkansregler. Förberedelser för detta hanteras inledningsvis inom ramen för pågående dialog.

15. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket påpekar att det inte är tydligt om planförslaget uppfyller kraven i 2 kap 2§ plan- och bygglagen, som anger att mark och vattenområden ska användas för ändamål de är mest lämpade för. De anser att utredningen kring risken för påseglingsolyckor inte är tillräcklig, och att detaljer kring brouformning och ledverk ännu inte är fastställda. Dessa behöver klargöras inför granskningen.

Tillåtlighet

Sjöfartsverket anser att planen för en gång- och cykelbro inte är det mest lämpliga

användandet av området, då det skapar ett hinder för sjöfarten. De anser att antaganden om korta väntetider vid broöppningar är för optimistiska och att väntetider för lastfartyg kan bli betydligt längre, vilket skulle påverka sjötrafiken negativt. De påpekar att öppningar för fritidsbåtar går snabbare, men att de fortfarande är ett hinder i farleden. De anser att nyttan med bron är orimligt optimistisk och att staden underskattar hindret för sjöfarten.

En förenklad jämförelse

Sjöfartsverket jämför tre alternativ: utan bro eller färjor (negativt för GC-trafik, oförändrat för sjöfart), med färjor (positivt för GC-trafik, oförändrat för sjöfart), och med en GC-bro (positivt för GC-trafik men negativt för sjöfarten). De anser att nuvarande färjelösning är bäst för att undvika negativa effekter på sjöfarten.

Sjöfartsverket påpekar att kostnader för en bro kan bli högre än för färjor på lång sikt, och att detta beror på avtalet mellan Göteborgs stad och Västrafik. De anser att detta ekonomiska argument inte främjar smarta kollektivtrafiklösningar.

Påseglingsrisker

Sjöfartsverket bedömer att risken för påseglingsolyckor inte har hanterats tillräckligt i utredningen och att klagöranden behövs inför granskning av planen. Det är osäkert hur påkörning av de fasta delarna av bron kommer att påverka trafikanter som väntar på broöppning, och det behövs ytterligare åtgärder för att minska risken för olyckor.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Efter samrådet har dialog förts med berörda parter, angående bland annat, maritima risker, påseglingsrisker, framkomlighet, tillgänglighet, broöppningar, godstransportmängder, där Sjöfartsverket har varit en av parterna. Ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet. För att ytterligare tydliggöra brons samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Kommunens bedömning är att användningen av området som vattenområde och allmän plats för gång- och cykelväg, i form av en öppningsbar bro med en segelfrihöjd av minst 5,5 meter i slutet läge och en obegränsad fri höjd i öppet läge, sammantaget utgör det mest lämpliga ändamålet med hänsyn till områdets beskaffenhet, läge och det identifierade behovet.

Det är fullt förståeligt att Sjöfartsverket i sin bedömning endast tar hänsyn till sjöfartsintresset, vilket ligger i linje med deras uppdrag att säkerställa enbart framkomligheten för sjöfarten och inte främja stadsutveckling i en stor stad. Det är dock viktigt att påminna om att enligt plan- och bygglagen (PBL) är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten (2 kap. 2 § PBL). Syftet med lagen är att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden samt en långsiktigt hållbar livsmiljö för nuvarande och kommande generationer (1 kap. 1 § PBL).

I detta sammanhang kan det vara svårt för Sjöfartsverket att göra en helhetsbedömning av planförslaget, då deras fokus uteslutande ligger på att bevaka sjöfartens intressen.

Kommunens uppdrag är däremot att väga in en bredare bedömning där olika allmänna och enskilda intressen balanseras, inklusive gång- och cykeltrafikens behov i ett större sammanhang av hållbar stadsutveckling.

I detta avseende är utgångspunkten att riksintresset skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Kommunen bedömer nu, i granskningskedet, att planhandlingarna och tillhörande underlag är tillräckligt omfattande för att staten ska kunna avgöra om en påtaglig skada på riksintresset föreligger eller inte.

Sjöfartsverket anser att Göteborgs Stad underskattar det hinder som bron kan utgöra för sjöfarten. I yttrandet specificeras dock inte vilket konkret hinder en öppningsbar bro över en farled innebär, utan slutsatserna baseras huvudsakligen på kommunens underlag som bedöms som bristfälliga av Sjöfartsverket.

Enligt kommunens samlade utredningsunderlag bedöms påverkan på farleden som begränsad. För lastfartyg och statsfartyg kvarstår framkomligheten i huvudsak oförändrad då bron öppnas vid anrop. För övrig sjöfart säkerställs ett tillräckligt antal öppningar enligt tidtabell. Se kommentaren under rubriken Trafikverket på sidan 32. Den maritima riskanalysen visar att sjösäkerheten är acceptabel och att samhällsriskerna bedöms ligga inom ALARP-nivå, givet föreslagna åtgärder.

De begränsade negativa effekterna på sjöfarten vägs mot betydande samhällsnyttor, både kvantitativa och kvalitativa. I *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*, som färdigstälts efter samrådet, redovisas metoder, förutsättningar och resultat från nyttokostnadsanalysen. Här framgår även hur tidsvinster för gång- och cykeltrafiken har beräknats. Det ska betonas att de angivna väntetiderna är genomsnittsvärden utslagna över dagen och samtliga trafikanter, vilket innebär att faktisk väntetid vid broöppning kan vara längre i enskilda fall, men att den totala påverkan för den enskilde trafikanten i snitt är mindre.

Vad gäller nollalternativet och nyttor med gång- och cykelbron hänvisas till planbeskrivningen. Det är viktigt att påpeka att färjetrafik ensam inte kan uppfylla detaljplanens syfte eller intentionerna i översiktsplanen. Färjor ses som ett komplement till fasta förbindelser och inte som ett alternativ. Kommunen delar inte Sjöfartsverkets synsätt gällande motsatsställning mellan färja och bro. Enligt stadens bedömning speglar Sjöfartsverkets yttrande inte till fullo de samlade aspekter som behöver vägas in vid hållbar stadsutveckling i centrala Göteborg, där flera intressen måste samexistera utan att påtagligt motverka varandra.

Göteborgs Stad har sedan 1990-talet identifierat behovet av en fast förbindelse över älven i detta läge, vilket har bekräftats i samtliga översiktsplaner därefter.

Avseende påseglingsrisker har frågan utretts vidare efter samrådet och redovisas i sin helhet i PM Maritim riskanalys, där det framgår att risknivåerna är acceptabla förutsatt att föreslagna åtgärder vidtas.

16. Sveriges Geotekniska institut, SGI

Allmänt

Planområdet omfattar Göta älv och kajområden intill älven, där marken till stor del består

av fyllning som täcker postglacial lera. Geotekniska utredningar visar att Packhuskajen har 2–3 meter fyllning över lös lera, medan Hugo Hammars kaj har 2–4 meter fyllning över dy och gyttjig lera. Djupet på jordlagren varierar från cirka 42 meter till över 100 meter i Göta älv. Leran klassificeras som mellansensitiv till låg-mellansensitiv.

SGI:s synpunkter

SGI påpekar att enligt plan- och bygglagen ska bebyggelse placeras på mark som är lämplig med hänsyn till säkerhet och risker som översvämning och erosion. De anser att en redogörelse för planområdet och angränsande områdens geotekniska förutsättningar med tillhörande utredning och planbestämmelser delvis saknas för aktuell detaljplan.

Geoteknisk utredning

Konsultens beräkningar visar att förstärkningsåtgärder är nödvändiga på båda sidor av älven för att säkerställa stabilitet mot skred. SGI instämmer men betonar att dimensioneringen av dessa åtgärder måste inkludera framtida erosion och säkerställa stabilitet under hela byggnadens livslängd. SGI rekommenderar vidare att grundvattenrören ska övervakas under längre tid och att porvattentrycket kartläggs noggrannare genom installation och mätning av portrycket, särskilt där skredrisk är relevant. SGI understryker att säkerheten mot bakåtgripande skred måste beaktas, och att planområdets stabilitet efter ett skred bör analyseras mer ingående.

Planbeskrivning och plankarta

Planbeskrivningen nämner behovet av förstärkningsåtgärder för Packhuskajen, men SGI anser att det bör tydliggöras i både planbeskrivning och plankarta att dessa åtgärder är utförda eller kommer att genomföras inom detaljplanen. De betonar att planen bör säkerställa att stabilitetshöjande åtgärder är tillräckligt dokumenterade och åtgärdade inför bygglovsprocessen.

Sammanfattning

SGI ser att det kvarstår oklarheter i den geotekniska utredningen som behöver förtydligas i det fortsatta planarbetet. Om det krävs åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas i planen.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Efter samrådet har planområdet justerats och kompletterande geotekniska utredningar har genomförts och fördjupats. Nya mätningar har utförts och använts i den reviderade utredningen. Utredningarna redovisas i *PM Geoteknik* och *Markteknisk undersökningsrapport (MUR)*, vilka legat till grund för den samlade bedömningen av stabilitet och behov av förstärkningsåtgärder.

Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån resultaten i utredningarna. Vidare har planbestämmelser införts som säkerställer att erforderliga stabilitetshöjande åtgärder genomförs innan bron uppförs. Kopplingen till angränsande projekt på Packhuskajens sida har förtydligats. Det har säkerställts att aktuell gång- och cykelbro kan genomföras med tillräcklig stabilitet även i det fall planerade åtgärder i närliggande projekt inte genomförs. På så vis uppfyller planen kraven i 2 kap. 5 § plan- och bygglagen (PBL) om att mark ska vara lämpad för ändamålet med hänsyn till säkerhet och risker för skred och erosion.

17. Sveriges geologiska undersökning, SGU

SGU betonar i sitt samrådssvar vikten av att beakta naturriskerna kopplade till jordart, bergart, vattendrag, topografi och klimatförändringar i all samhällsplanering. Hållbar användning och återanvändning av naturresurser är också centralt. SGU ser positivt på initiativ som främjar klimatanpassning och hållbar energiproduktion. Kommuner som inte är självförsörjande på bergmaterial bör säkerställa materialförsörjning för byggande och infrastruktur genom exempelvis masshantering och regionala samarbeten. På grund av hög arbetsbelastning lämnar SGU inget specifikt yttrande i detta skede, men hänvisar till sina generella riktlinjer.

Kommentar:

Noterat.

18. Försvarsmakten

Försvarsmaktens synpunkter på detaljplanen

Försvarsmakten anser att det aktuella planförslaget, i sin nuvarande form, inte utgör någon påtaglig risk för riksintresset för totalförsvarets militära del. Dock lämnas följande synpunkter.

Synpunkter

Försvarsmakten bedömer att förbindelser mellan Hisingen och fastlandet är viktiga ur ett försvarsperspektiv, särskilt för rörlighet av större fordon. Huvudfokus för planförslaget är en gång- och cykelbro. Om denna bro kan samordnas för att även möjliggöra fordonstrafik vid höjd beredskap, skulle detta vara positivt för Försvarsmaktens försvarsplanering.

Kommentar:

Synpunkten är noterad. Bron kommer att utformas för gång- och cykeltrafik och har därför inte förutsättningar att dimensioneras för tung militär fordonstrafik.

19. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten lyfter följande synpunkter och förslag på ändringar för planförslaget:

Beskrivningen på sidan 94, under fastighetsbildning, fjärde stycket bör ”särskilda” framför tredimensionella fastigheter strykas. På sidan 95, första stycket, bör det skrivas ändras i stället för ombildas. Samt att på sidan 97, genomförandetid anges här i år i stället för månader som på plankartan.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget.

Kommentar:

Synpunkten är noterad. Ändringar har genomförts.

20. Kustbevakning

Kustbevakningen har tidigare lämnat synpunkter på samrådet inför ansökan om tillstånd för en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars Kaj i Göteborg.

Kustbevakningens större fartyg har en seglingsfri höjd på 32 meter, vilket innebär att det inte kan passera bron utan att den öppnas. Eftersom Kustbevakningen bedriver utryckningsverksamhet dygnet runt året runt, innebär en bro som kräver öppning för

passage en nackdel för deras verksamhet. Om seglingshöjden inte kan vara 32 meter, behöver Kustbevakningen kunna begära broöppning med kort varsel (10–30 minuter) för att utföra sina uppdrag. Seglingsöppningen bör vara minst 30 meter för att passa handelssjöfarten och även beakta extrema väderförhållanden.

Kustbevakningen rekommenderar att Göteborgs stad kontaktar berörda stationschefer för vidare diskussioner om planeringen, om placeringen av bron inte ändras.

Kustbevakningen klargör även att deras hyresavtal löper ut 2027 och att de överväger andra placeringar, men det är inte klart om de kommer att flytta eller stanna på nuvarande plats.

De vidhåller sina tidigare synpunkter.

Kommentar:

Synpunkten är noterad.

Kustbevakningens fartyg betraktas som statsfartyg och kommer att ges broöppning vid anrop, då varken en höjning av segelfri höjd eller en omplacering av bron är aktuell.

Passage kommer därmed att kunna ske med kort varsel, i enlighet med inkomna önskemål.

Farledens bredd vid bron kommer som minst att uppgå till 33 meter mellan ledverken. Vid genomförda fartygssimuleringar har även Extremsituationer beaktats, såsom mycket kraftig medelvind (upp till 25 m/s) samt ogynnsamma förhållanden för fartygen, exempelvis olastade fartyg och svåra väderförhållanden.

Uppgifterna om flytt av verksamhet har korrigerats i berörda underlag. En lokalisering närmare Göta älvs utlopp bedöms gynnsam för både kommunen och Kustbevakningen, då antalet broöppningar kan minska och avståndet till insatsområde förkortas.

21. Länsstyrelsen Värmland

Länsstyrelsen Värmland har lämnat synpunkter på Göteborgs stads förslag till detaljplan för en gång- och cykelbro över Göta älv mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Bron är belägen över en farled som förbinder Vänerens hamnar med Göteborgs hamn och internationella sjöfartsleder, vilket gör att sjöfartens behov är viktiga.

Länsstyrelsen betonar vikten av att farledens funktion inte påverkas negativt och att Vänersjöfarten inte ska äventyras. Bron kan dock minska behovet av båt färder för kollektivtrafik, vilket kan förbättra kapaciteten för kommersiell sjöfart.

Länsstyrelsen anser även att frågan om spärrtider för brons öppningar bör utredas vidare. Det framgår att bron ska öppnas enligt Hisingsbron för godstrafik, men för fritidsfartyg och mindre yrkesfartyg kan passagen påverkas av tidtabeller. Spärrtider och tidtabeller regleras inte i detaljplanen, men Länsstyrelsen förutsätter att påverkan på farleden och Vänersjöfarten beaktas i helhetsbedömningen av trafikflöden.

Länsstyrelsen understryker att detaljplanen ska säkerställa att stadens och sjöfartens intressen kan samexistera.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för yttrandet och noterar det i sin helhet.

Det är särskilt värdefullt att Länsstyrelsen i Värmland uttrycker förståelse för de samhällsmässiga fördelarna med en gång- och cykelbro över Göta älv.

Efter samrådet har dialog förts med berörda aktörer och kompletterande utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*. Dessa har legat till grund för vidare utveckling av broförslaget.

Den planerade bron och dess tillhörande konstruktioner har dimensionerats för att klara passage av större framtida fartygstyper, inklusive nya Vänermax-fartyg. Den öppningsbara delen utformas med en farledsbredd på minst 33 meter, i kombination med ett dimensionerat ledverk, vilket säkerställer säker och effektiv passage även i framtiden.

Öppning av bron kommer att ske vid anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg – inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg – planeras öppningar enligt tidtabell med ett tillräckligt antal tillfällen. Tidtabellen kommer att ses över minst årligen för att säkerställa en god balans mellan gång- och cykeltrafikens framkomlighet och sjöfartens behov. gång- och cykelbron föreslås inte ha några spårtider. Att Hisingsbron har sådana är positivt för staden, men det är inte en förutsättning för gång- och cykelbron eller dess samhällsekonomiska kalkyl.

Även påverkan på farleden under byggtid har utretts. En tillfällig farled kommer att upprättas för att säkerställa att sjöfarten kan fortgå. Eventuella behov av tillfälliga avstängningar har analyserats och bedöms vara begränsade till ett fåtal tillfällen.

Sammantaget bedöms att detaljplanens genomförande inte äventyrar funktionen för Vänersjöfarten eller minskar nyttan av de nya slussarna i Trollhättan.

22. Region Värmland

Region Värmland har lämnat synpunkter på Göteborgs stads detaljplan för en gång- och cykelbro över Göta älv. Sjöfarten är viktig för Värmlands näringsliv, där nästan två miljoner ton gods fraktas årligen via Göta älv. För regionen är det avgörande att sjöfarten har god framkomlighet och att riksintresset sjöfart inte skadas vid anläggningen av nya broar, både under byggtiden och broarnas livslängd. Region Värmland uttrycker oro för att ett nytt hinder kan försämra framkomligheten, särskilt med tanke på de ackumulerade effekterna av flera broar i systemet.

Det är viktigt att systemet för broplacering och öppning optimeras för att både maximera framkomligheten för sjöfarten och minimera störningar, utan att äventyra säkerheten. Den segelfria höjden för den nya bron är betydligt lägre än för Hisingsbron, vilket kan påverka sjöfarten. Dessutom måste det finnas säkra platser för fraktfartyg och fritidsbåtar när de väntar på broöppningar.

Region Värmland stödjer även synpunkterna som lämnats av Vänersamarbetet.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för yttrandet och noterar det i sin helhet.

För svar hänvisas till kommentar till Länsstyrelsen Västra Götaland under Angående *Mellankommunala frågor och regionala förhållanden* samt kommentar till Länsstyrelsen Värmland.

23. Göteborgsregionen, GR

Göteborgsregionen (GR) lämnar följande synpunkter på planförslaget:

I GR:s mål- och strategidokument betonas vikten av en attraktiv och lättillgänglig regionkärna samt att stärka cykelinfrastrukturen i regionala stråk. Med de planer Göteborgs stad har för Centralenområdet, Lindholmen och Frihamnen är det avgörande att knyta samman stadsutvecklingen på båda sidor älven.

GR har tidigare ställt sig bakom förslaget om en gång- och cykelbro i arbetet med att skapa en sammanhållen stad. GR ser positivt på förslaget om en klaffbro för att minimera påverkan på sjöfarten samt det arbete som görs för att samordna trafiken runt Göta älv.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för yttrandet och noterar det i sin helhet.

Det är särskilt värdefullt att Göteborgs Region påpekar vikten av en attraktiv och lättillgänglig regionkärna samt betydelsen av att stärka cykelinfrastrukturen i sammanhängande regionala stråk.

24. Business Region Göteborg, BRG

Business Region Göteborg (BRG) poängterar att förslaget stödjer översiktsplanens ambition att utvidga stadskärnan och stärka integrationen mellan bro, stad och älvrummet.

Business Region Göteborgs synpunkter

BRG ser positivt på planförslaget, eftersom bron förväntas minska barriäreffekterna mellan älvens sidor och förbättra tillgängligheten, vilket är viktigt för stadens mål om jobbtillväxt och hållbar utveckling. Bron anses bidra till att öka fastighetsvärden och investeringar i närliggande områden som Lindholmen och Frihamnen. BRG betonar dock vikten av att analysera påverkan på verksamheterna längs älven, särskilt med tanke på stadens framtida sjöfartsambitioner. En tydlig dialog mellan BRG, näringslivet och Stadsbyggnadsförvaltningen rekommenderas.

Turist- och skärgårdstrafik

Bron påverkar företag vid Packhuskajen, både direkt genom bron och indirekt genom osäkerheten kring öppningsrutinerna. BRG och Göteborg & Co har dialog med berörda aktörer, och BRG framhåller vikten av att fortsätta dialogen och utveckla en tydlig konsekvensbeskrivning. Flexibla öppningsrutiner och alternativa kajplatser är viktiga för att minimera påverkan på turistbåttrafiken.

Mikrologistik

Mikromobilitet, såsom godscyklar, används alltmer av företag för transporter inom städer. Den nya bron förbättrar infrastrukturen för dessa företag och skapar bättre förutsättningar för yrkesgrupper att använda cykel som transportmedel.

Sammanfattning

BRG ser positivt på bron och ser fram emot fortsatt samverkan för att stärka Göteborgs besöksnäring och näringsliv. BRG vill gärna bidra till en konstruktiv dialog och en hållbar utveckling för Göteborg.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för ett konstruktivt och välformulerat yttrande.

Synpunkterna gällande behovet av en starkt fysisk koppling över Göta älv för att stödja regionens tillväxtambitioner och näringslivets konkurrenskraft delas. Bron är en del av en långsiktig utvecklingsstrategi för en nära, sammanhållen och robust stad, i linje med mål i översiktsplanen och det näringslivsstrategiska programmet. Genom förbättrad tillgänglighet över älven skapas förutsättningar för fortsatt stadsutveckling på båda sidor och ett mer sammanhängande arbetsmarknadsområde.

Förvaltningen instämmer också i att brons investering har potential att utlösa ytterligare utveckling i centrala delar av staden, särskilt i förnyelseområden som Frihamnen och Lindholmen.

Synpunkterna gällande behovet av att fortsätta analysera och tydliggöra konsekvenserna för näringsverksamhet inom älvrummet har beaktats. Efter samrådet har fortsatt dialog förts mellan kommunen och berörda verksamhetsutövare. Konsekvenserna har behandlats i reviderade planhandlingar och förslag till öppningsrutiner har tagits fram och redovisats i PM Broöppning.

Göteborgs Stad planerar i enlighet med översiktsplanen för att utveckla staden med tillkommande bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Även i framtiden ska båtar och sjöfartsrelaterad näringsverksamhet vara en del av Göteborg. Det pågår ett arbete med att ändra vissa delar i översiktsplanen, vilket bland annat omfattar ett tillägg för det södra älvstråket som talar om att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

Inom staden pågår också ett arbete med en lokaliseringsutredning för kajplatser, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats, med anledning av planeringen för gång- och cykelbron. I lokaliseringsutredningen beskrivs en strategi för lokalisering av kajplatser, som har sin utgångspunkt från förslaget till ändring av översiktsplanen.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag. I arbetet förs dialog med berörda verksamheter där även BRG är medverkande.

25. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet. Vattenfall Eldistribution har inget att anmärka.

Kommentar:

Noterat.

26. Gryaab AB

Gryaab har inga invändningar mot brons placering, omfattning eller utformning.

Dock påminner Gryaab om tidigare synpunkter de lämnade under samrådet för tillståndsansökan för vattenverksamhet (Dnr EXF-2023-01955). Dessa synpunkter rörde främst hantering av länshållningsvatten. Gryaab vill säkerställa att om vatten behöver avledas till kommunens VA-ledningar, ska detta diskuteras i detalj och Gryaab ska ha möjlighet att yttra sig som remissinstans i samband med miljötillståndsprocessen.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Överskottsvatten från projektet planeras inte att släppas till dagvattennätet.

27. Luftfartsverket

Samrådsvar är sekretessbelagt enligt 18 kap. 8§, offentlighets- och sekretesslagen.

Kommentar:

Noterat.

28. PostNord

Postnord har inga specifika synpunkter på förslaget men meddelar följande.

PostNord ansvarar för den samhällsomfattande posttjänsten och ska godkänna placering och standard för postmottagningsfunktioner. De representerar alla postoperatörer i området och ser till att post delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med god arbetsmiljö. För att uppnå detta standardiseras postutdelningen.

I nybyggda villa- och radhusområden placeras postlådor vid infarten, medan flerfamiljshus ska ha fastighetsboxar på entréplan. För godkännande av postmottagning vid nybyggnation eller förändring av infrastruktur, kontakta PostNord i god tid. En ej godkänd placering leder till att posten inte delas ut.

Kommentar:

Noterat.

29. Västtrafik AB

Västtrafik har granskat planeringen av den nya gång- och cykelbron och betonar vikten av att förbättra gångvägar mellan bron och närliggande kollektivtrafikhållplatser.

De är positiva till att bron kommer att underlätta hållbart resande över älven. Då Västtrafik planerar att avsluta färjetrafiken mellan Lilla Bommen och Stenpiren efter 2025, påverkar bron inte kollektivtrafiken på älven.

Västtrafik lyfter dock en oro över att Hisingsbrons öppningstider kan förlängas, vilket inte har diskuterats i planbeskrivningen. Detta kan påverka kollektivtrafiken fram tills Lindholmstunneln står färdig. De saknar även en analys av hur broöppningar på den nya bron påverkar resornas tidsfördröjningar och osäkerhet kring när resenärerna kan nå sitt mål.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för yttrandet.

Efter samrådet har dialog förts med berörda parter och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet. För att ytterligare tydliggöra brons samhällsnytta har

även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Gång- och cykelbron kommer att styras av samma operatör som Hisingsbron, och att en övergripande strategi för samordnad trafikledning tillämpas. Broöppningar för lastfartyg och statsfartyg sker efter anrop, medan övrig sjötrafik hanteras genom tidtabell dagtid och efter anrop nattetid. Förslag till öppningar innebär att bron öppnas på ett sätt som säkerställer att fartyg inte behöver vänta mellan broarna. Därmed påverkas inte planerat normalt passerbart (PNP) för Hisingsbron.

Öppningstiden för Hisingsbron kommer inte påverkas till följd av den planerade gång- och cykelbron. Detta för att broarna avses öppnas och stängas med fördröjningar i förhållande till varandra. Vid passage av uppströmsgående trafik öppnas gång- och cykelbron först och Hisingsbron sedan. För passage av nedströmsgående trafik öppnas Hisingsbron först och sedan gång- och cykelbron. När fartygen har passerat respektive bro kan stängning påbörjas. Det innebär att Hisingsbron behåller nuvarande öppningstid och är inte beroende av den planerade gång- och cykelbron. Tiden som gång- och cykelbron behöver stå öppen kan dock bli längre vid passage av nedströmgående lastfartyg så länge underhållsmuddring av farled mellan Hisingsbron och gång- och cykelbron inte är genomförda eftersom det påverkar säkerhetsavståndet till gång- och cykelbron. Mer beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen som hör till tillståndsansökan. Händelsen förväntas inträffa i genomsnitt 1–2 gånger per dygn.

Förvaltningen bedömer därmed att gång- och cykelbron inte medför risk för förlängda öppningstider för Hisingsbron eller negativ påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet.

För en mer djupgående analys av resenärers restid hänvisas till *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys* och *PM Trafikanalys*.

30. Skanova

Skanova har teleanläggningar i marken inom detaljplaneområdet och önskar behålla dessa på nuvarande plats för att undvika störningar och kostnader vid flyttning. Skanova vill delta i planarbetet tidigt och kallas till samrådsmöten för att samordna nya ledningar. Om flyttning eller skydd av kablar krävs för exploatering, ska den ansvariga parten bekosta åtgärderna. Skanova kan tillhandahålla digitala kartor för ledningarna och anvisningar kan beställas via Ledningskollen.

För ledningssamordning ska kontakt tas med Telia via e-post.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna som noteras till det fortsatta arbetet inom projektets ledningssamordning.

31. Swedavia

Nuvarande planförslag (SBF-2023-00506) bedöms inte innebära någon negativ påverkan på Göteborg Landvetter Airport. Swedavia har därmed inget att anmärka i detta samrådsskede.

Kommentar:

Noterat.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

32. Älvstranden Utveckling, Fastighetsaktiebolaget Fribordet

Älvstranden Utveckling har granskat handlingarna utifrån rollen som mark- och fastighetsägare i området och tycker till enligt följande:

Sammanfattning

Älvstranden Utveckling AB är positiv till den planerade gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Götaverksområdet/Hugo Hammars Kaj, då den främjar tillgänglighet och integrerar Lindholmen med innerstaden. Samrådet innehåller dock vissa punkter där bolaget framfört önskemål och invändningar gällande detaljplanens utformning.

Plankarta

Älvstranden påpekar att den nuvarande utbredningen av gång- och cykelvägen (GC-väg) riskerar att hindra tung trafik till Göteborg Lundbyvassen 4:6, vilket kan påverka fastighetens användning för industriändamål. Förslaget att hantera delar av GC-vägen genom servitutslösning är därför av stor vikt för att säkra åtkomst. Placeringen av GC-vägen bör också övervägas, så att den inte försvårar industriell verksamhet eller tillgång till kajen.

Älvstranden motsätter sig planens påverkan på kajplatserna vid Lundbyvassen 4:6 och anser att väntbryggor riskerar att omöjliggöra fortsatt nyttjande av kajen. Det är en av få kajer i innerhamnen där större fartyg kan angöra utan att broöppning krävs. Man föreslår att plangränsen justeras till servitutsgränsen, alternativt att strandskyddet upphävs längs kajkanten.

Planbeskrivning

Läge areal och markförhållanden

Bolaget föreslår att brons placering ska benämnas korrekt som "Stapelkajen" eller "Götaverksområdet" istället för "Hugo Hammars Kaj". Vidare vill Älvstranden att miljöansvaret för markföroreningar från varvsverksamheten utreds mer noggrant, samt att brons byggande inte ska försvåra framtida sanering av området.

Mark, vatten, vegetation och fauna

Älvstranden Utveckling påpekar att marken vid Hugo Hammars kaj är påverkad av tidigare varvsverksamhet och att ansvarsfrågan är komplicerad på grund av konkurser, fusioner och övergångar mellan olika bolag. De anser det olämpligt att peka ut en enda aktör som ansvarig utan ytterligare utredning. Det är också viktigt att gång- och cykelbron inte försvårar framtida sanering av sediment i Göta Älv och att fler överväganden görs kring dessa frågor.

Sociala förutsättningar och teknisk försörjning

Älvstranden påpekar att färjetrafiken för Älvsnabben saknas i kollektivtrafikbeskrivningen. Vidare behöver markägoförhållanden kring teknisk försörjning, som vatten, avlopp och belysning, tydliggöras eftersom eventuella ledningsflyttar kan påverka bolaget ekonomiskt.

Markanvändning

Älvstranden Utveckling påpekar att Götaverksområdet idag fortfarande används som industrimark enligt gällande detaljplan. Öppna ytor, inklusive parkeringar, kan komma att användas för fortsatt industriell verksamhet. Byggnadernas storlek, utformning och portar är viktiga för industriella hyresgäster, och försämrad tillgänglighet kan påverka uthyrningsmöjligheterna negativt.

Markanvändning och fastighetsindelning

Älvstranden påminner om att området fortfarande används för industriändamål enligt gällande detaljplan. Bolaget motsätter sig att kajplatser tas bort, då det skulle påverka fastighetsvärdet och uthyrningsmöjligheterna negativt. Älvstranden motsätter sig också upplösning av servitutet kring kajområdet och betonar vikten av att säkerställa fortsatt användning för industriverksamhet.

Bro

Den nya gång- och cykelbron kommer att begränsa båttrafiken till Frihamnen, men fartygstrafik kommer fortsatt att kräva säkra anöringsmöjligheter och tillräckligt manöverutrymme. Frihamnens kajer utreds i det återstartade planprogrammet, vilket bör beaktas. Lundbyhamnen ska återfyllas med massor som transporteras sjövägen från Göteborgs ytterhamn under perioden 2026–2035 eller längre. Därför betonar Älvstranden att båttrafiken till och från Frihamnen inte får försvåras av bron, särskilt under perioden 2025-2040 då fartygsbaserade transporter för muddermassor planeras.

Upphävande av strandskydd

Älvstranden framhåller att nuvarande utformning av plankartan riskerar att påverka den ekonomiska användningen av kajerna i Lundbyvassen 4:6 negativt, särskilt med återinträdd strandskydd. De föreslår att plangränsen justeras längs servitutsgränsen för att minimera påverkan på vattenområdet. Alternativt förespråkar de att strandskyddet upphävs längs kajkanten (gulmarkerat område i figur 64, sid 83).

Teknisk försörjning

Bolaget uttrycker oro över att avledningen av dagvatten från brostöd kan koncentreras och potentiellt sprida föroreningar till sedimentområdet vid Lundbyvassen 4:6.

Övriga åtgärder

Platsspecifika riktvärden färdigställdes i mars och har skickats till stadsbyggnadsförvaltningen.

Fastighetsindelning

Älvstranden motsätter sig upplösningen av servitut 1480K-1976F2.1, men accepterar att fastighetsreglering sker för att ändra servitutsområdet, så att bron inte längre omfattas av servitutet.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Älvstranden framhåller att kommunen, via Kretslopp och Vatten, är VA-huvudman och ansvarar för dagvattenlösningar inom allmänplatsområden. De betonar vikten av att ansvarsfördelningen för mediaförsörjningen får plats i planbestämmelserna, annars kan fastighetsägaren påverkas negativt.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen

Nuvarande detaljplan tar mark i anspråk, vilket försvårar angöring till stora delar av

Göteborg Lundbyvassen 4:6 och befintliga byggrätter. Intrång vid Bananpiren och borttagning av kajplatser kan innebära ekonomiska förluster för Älvstranden. Strandskyddets återinträde försvårar hamnverksamheten och den planerade gång- och cykelvägen minskar uthyrningsbar yta, särskilt vid Hugo Hammars kaj.

Grundkarta

Grundkartan saknar vattendjup i Göta Älv och rättigheter för ledningar i Lundbyvassen 4:6. För att tydliggöra ansvar, kostnader och lösningar i fortsatt arbete bör registerkartan och ledningskollens information kombineras.

PM Gestaltningsskriterier för brons landningsplatser

Älvstranden framhåller vikten av en sammanhängande yta vid brofästet för tydlig platsbildning. Dock poängterar bolaget att omkringliggande mark och byggnader inte kan garantera publik verksamhet i bottenplan enligt gällande J-plan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Älvstranden lyfter risken att hälften av brons dagvatten kan avledas till det förorenade sedimentområdet vid Lundbyvassen 4:6, vilket kan sprida föroreningar. De påpekar att risker vid uppförande av bron i relation till förorenade sediment inte behandlas i underlaget. MKB:n hanterar endast risker inom planområdet, inte näraliggande områden, och en projektspecifik rutin för hantering av arbete i förorenat område saknas i remissunderlaget.

PM Dagvatten skyfall och högvatten

Älvstranden noterar att det inte finns ett befintligt dagvattensystem att ansluta till, då det nuvarande nätverket är internt. De lyfter att ytliga avrinningslösningar kan vara problematiska på Hugo Hammars kaj och att ledningar i mark troligtvis krävs. Nya ledningar som nämns i PM:et kan lösa detta, men det är en lösning som kräver schaktning. Bolaget önskar poängtera vikten av utformning av rinnstråket så att inte avrinning från omgivande mark hindras.

PM Vattenmiljö

Älvstranden ser positivt på de biotopförstärkande åtgärderna.

PM Geoteknik

Bolaget påpekar att det är oklart hur de planerade geotekniska förstärkningsåtgärderna påverkar deras fastighet och menar att frågan bör utredas vidare.

PM Olycksrisk

GC-vägen kommer att korsa bolagets väg för tung trafik, men en tydlig avgränsning mellan industriområde och GC-stråk saknas. Staket för att skapa vattenkontakt kan inte avlägsnas på grund av kajernas dåliga skick. Bolaget ser även en risk med väntbryggors placering till babord för fartyg uppströms, då dessa måste korsa älven vid broöppning.

Antikvarisk konsekvensbeskrivning

Beskrivningen refererar till ett "Företagsområde" enligt Översiktsplanen men missar att nämna Stadsplanens bestämmelse om "Industriområde". Dessutom saknas en bedömning av kranarnas stora betydelse för stadsbilden.

Barnkonsekvensanalys och socialkonsekvensanalys

Bolaget föreslår fler målpunkter för sport och lek, som utegym och Göteborg Film Studios, och noterar att en skola saknas i Propellerområdet i kartmaterialet.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för ett konstruktivt och välformulerat yttrande och noterar synpunkterna i sin helhet.

Plankarta

Plankartan har efter samrådet reviderats i enlighet med vad kommunicerades under samråd. Användningen GCVÄG på norra älvstranden har minskats i utbredning och placerats norr om angoringsvägen, vilket innebär att in- och utfart till fastigheten Göteborg Lundbyvassen 4:6 kan bibehållas i sin planerade lokalisering för tung trafik. Gångbanans sträckning har justerats, men angoringsvägen för tung trafik lämnas oförändrad.

En servitutslösning för Göteborgstads pendlingscykelstråk bedöms inte vara lämplig.

Den föreslagna placeringen innebär att infart och utfart till Pannverkstaden inte påverkas. En planbestämmelse som möjliggör korsande angoringstrafik har införts i plankartan.

Placeringen av GC-banan har inte enbart grundats i geotekniska och ekonomiska överväganden, utan är resultatet av en samlad bedömning som även inkluderar funktionell utformning för cyklisterna och framtida stadsutvecklingsmöjligheter.

Planområdet har minskats jämfört med samrådshandlingen och omfattar en mindre del av vattenområdet, inklusive ytor utanför fastigheten Lundbyvassen 4:6. Den föreslagna placeringen av väntbryggor och utbredningen av planområdet bedöms inte påverka användningen av den aktuella kajen, som bedöms vara i gott skick. Det servitut som nämns i yttrandet kan behöva ombildas eller upphävas inom planområdet.

Planbeskrivning

Flera korrigeringar har gjorts i planbeskrivningen enligt inkomna synpunkter. Planen bedöms inte försvåra en framtida sanering av området. Resonemanget kring detta har utvecklats ytterligare efter samråd.

Projektet har förts i nära dialog med ledningsägare. Om ledningar på fastigheten behöver nyttjas eller ändras, förutsätter detta att nödvändiga avtal upprättas mellan parterna.

Planen medger inte upphävande av strandskydd inom vattenområdet där bolaget påpekar. Planområdet har dock minskats, och bedömningen är att planen inte försvårar möjligheten att använda den befintliga kajen. Vattenområdet inom planområdet kan fortsatt trafikeras. Dispens från strandskydd kan sökas separat om behov uppstår.

Dagvatten från bron kommer att avledas direkt till älven via tvärgående linjeavvattning innan bron når älvkanten. Om dagvattenhanteringen berör bolagets fastighet ska nödvändiga avtal tecknas.

Dialog om servitut kommer att föras med bolaget. Inom planområdet förutsätter kommunen att servitutet upphävs i större delar, men har inga invändningar mot att ett nytt servitut tecknas förutsatt att detta inte motverkar planens syfte.

Efter samrådet har planområdet minskats vilket innebär att de ekonomiska konsekvenserna inte bedöms vara lika omfattande som tidigare. Planen innebär visserligen fastighetsreglering av mark för allmän plats, men kommunen bedömer att etableringen av ett pendlingscykelstråk över älven medför väsentliga positiva konsekvenser för fastigheten Lundbyvassen 4:6. Stråket binder samman älvstränderna och skapar nya möjligheter för utveckling både för fastigheten och området som helhet.

Grundkarta

Förvaltningen är medveten om att det finns ledningar som inte framgår av grundkartan. Grundkartan bygger på registrerade uppgifter i fastighetsregistret.

PM Gestaltningsskriterier för brons landningsplatser

Förvaltningen är medveten om att gällande detaljplan anger industriändamål.

Miljökonsekvensbeskrivning

Handlingarna har utvecklats avseende förorenade områden och eventuella risker. Dagvattenhantering bedöms inte påverka befintlig hantering negativt.

PM dagvatten, skyfall och högvatten

Målet är att inte förändra flödet jämfört med dagens situation. Om bolagets ledningar skulle nyttjas, regleras detta genom avtal.

PM Vattenmiljö, PM Geoteknik, PM Olycksrisk, Antikvarisk konsekvensbeskrivning, Barnkonsekvensanalys och Socialkonsekvensanalys

Noterat. *PM Olycksrisk* har kompletterats med *PM Maritim riskanalys* efter samrådet.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

33. Sällskapet Ångbåten

Sammanfattat uttrycker Sällskapet Ångbåten följande i sitt samrådssvar:

Sällskapet Ångbåtens verksamhet

Sällskapet Ångbåten är en ideell förening med 1 100 medlemmar, varav 100 är aktiva ombord eller iland. Föreningen bildades 1965 för att rädda ångaren BOHUSLÄN, som trafikerade Bohuskusten mellan 1914 och 1962. Föreningen driver även ångfärjan FÄRJAN 4, som började användas 1920. Båda fartygen är K-märkta.

Faktauppgifter för Sällskapet Ångbåten fartyg och verksamhet 2024

BOHUSLÄN har en längd på 43,13 m och rymmer 280 passagerare, medan FÄRJAN 4 är 20,55 m lång och tar 100 passagerare. Verksamheten sträcker sig från maj till oktober och 2024 förväntas 5 800 passagerare och en omsättning på 5 MSEK.

Synpunkter på Detaljplanen

Sällskapet Ångbåten anser att detaljplanen brister i att tydligt beskriva gång- och cykelbrons lokalisering, utformning och konsekvenser för rederier. Brons ledverk kommer sannolikt att ta upp stora ytor, vilket kan jämföras med Hisingsbrons påverkan. Det framgår inte var fritidsbåtar ska ligga vid broöppning, vilket leder till potentiella säkerhetsproblem, särskilt då Stenpirens farvatten är mer trafikerat än vid Hisingsbron.

För BOHUSLÄN, som har kajplats vid Stenpiren, innebär bron troligtvis att båten inte kan manövrera säkert dit. Även om kajen inte tas bort, måste en alternativ kajplats ordnas.

Om BOHUSLÄN tvingas flytta från Stenpiren skulle det innebära att en mer än 150-årig tradition bryts. Detaljplanen nämner inte alternativa kajer, och för BOHUSLÄN:s överlevnad är en centralt belägen kaj viktig, där transporter, el, sophantering och färskvatten kan tillhandahållas. Färjan FÄRJAN 4 bedöms kunna fortsätta vid Stora Bommens bro om kajen anpassas, men gång- och cykelbron kan hindra de historiska turerna som kräver broöppning.

Sammanfattning

För Sällskapet Ångbåten innebär det föreslagna läget för gång- och cykelbron ett allvarligt problem, då BOHUSLÄN troligtvis inte kan fortsätta använda kajen vid Stenpiren. Detaljplanen saknar lösningar för alternativa kajer, vilket kan bli en svår hantering för föreningen.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter samt för den värdefulla informationen om föreningens fartyg och verksamhet.

Efter samrådet har ytterligare dialog förts med berörda parter och flera kompletterande utredningar har tagits fram. Bland annat har *PM Broöppning* samt *PM Maritim riskanalys* upprättats, vilka särskilt belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet för olika trafikslag på Göta älv.

Under det fortsatta arbetet har utformningen av bron, inklusive placering av ledverk och väntbryggor, preciserats. Detta för att möjliggöra en bättre förståelse för projektets påverkan och ge förutsättningar för fortsatt dialog med berörda aktörer. Brons placering och tillhörande konstruktioner bygger på en samlad avvägning där allmänna intressen har fått väga tyngst, såsom stadens behov av robusta och sammanhängande gång- och cykelförbindelser.

Riskerna som kan uppstå i samband med väntande fritidsbåtar hanteras inom ramen för brons utformning, inklusive placering och utformning av väntbryggor. Dessa ska säkerställa att tillräckligt med väntplatser erbjuds både uppströms och nedströms gång- och cykelbron.

Göteborgs Stad planerar i enlighet med översiktsplanen för att utveckla staden med tillkommande bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Även i framtiden ska båtar och sjöfartsrelaterad näringsverksamhet vara en del av Göteborg. Det pågår ett arbete med att ändra vissa delar i översiktsplanen, vilket bland annat omfattar ett tillägg för det södra älvstråket som talar om att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

Inom staden pågår arbete med en lokaliseringsutredning för kajplatser, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats, med anledning av planeringen för gång- och cykelbron. I lokaliseringsutredningen beskrivs en strategi för lokalisering av kajplatser, som har sin utgångspunkt från förslaget till ändring av översiktsplanen.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med

omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag. I arbetet förs dialog med berörda verksamheter där även Sällskapet Ångbåten är medverkande.

Broöppningsrutiner kommer att ses över årligen, vilket möjliggör en successiv anpassning till verksamheters behov. Det kommer dock att krävas viss anpassning från verksamheter till tidtabellsstyrda öppningar.

Den nya bron skapar, tillsammans med andra stadsutvecklingsprojekt, nya möjligheter genom att innerstaden knyts närmare Norra Älvstranden inom bekvämt gångavstånd, med god tillgång till kollektivtrafik. Det ger verksamheter bättre förutsättningar i förhållande till besöksnäringen genom en mer sammanhållen stad, förbättrat gång- och cykelnät, högre befolkningstäthet, fler arbetsplatser och bättre tillgång till kajlägen även på älvens norra sida.

Vad gäller kommunens ansvar att tillhandahålla kajplatser för enskilda verksamheter behöver det betonas att kommunen följer principen om likabehandling. Staden kan inte garantera särskild service till enskilda hyresgäster, utan förhåller sig till gällande hyresavtal.

34. Skärgårdslinjen

Skärgårdslinjen anser att förslaget om att anlägga en gång- och cykelbro över hamnområdet i Göteborg skulle ha en stor negativ inverkan på sjötrafikens framkomlighet och säkerhet. Detaljer om trafikledning och öppningsstrategier för bron är fortfarande oklara, och de nuvarande antagandena om broöppningstid är orimligt optimistiska. Planen har inte beaktat de hinder bron skulle medföra för sjötrafiken, vilket enligt bland andra Trafikverket och Sjöfartsverket skulle skapa negativa effekter utan att ge någon verklig nytta. Det föreslås att de moderna älv-färjorna bevaras som en bättre lösning.

För de berörda rederierna, inklusive Skärgårdslinjen, innebär planen att nuvarande kajer försvinner. Effekterna på tur- och chartertrafik är ännu inte utredda, och ytterligare studier ska genomföras. Skärgårdslinjen bedriver kustnära passagerartrafik i Göteborg och Bohuslän och är av stor betydelse för den lokala ekonomin, besöksnäringen och Göteborg som hamn- och besöksstad. Verksamheten omfattar cirka 40 000 passagerare årligen och skapar arbetstillfällen. Att påverkan på dessa verksamheter inte är utredd är en allvarlig brist i planarbetet.

Om planförslaget genomförs, kan det hota Skärgårdslinjens verksamhet, som är beroende av centralt belägna kajer. Därför är det av största vikt att även skärgårdsredarnas behov tas i beaktande i det fortsatta planarbetet för att säkerställa deras framtida verksamhet, även om bron skulle byggas.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Efter samrådet har dialog förts med berörda parter och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet. För att ytterligare tydliggöra bronns samhällsnytta har

även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

I *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*, redovisas metoder, förutsättningar och resultat från nyttokostnadsanalysen. Här framgår även hur tidsvinster för gång- och cykeltrafiken har beräknats. Det ska betonas att de angivna väntetiderna är genomsnittsvärden utslagna över dagen och samtliga trafikanter, vilket innebär att faktisk väntetid vid broöppning kan vara längre i enskilda fall, men att den totala påverkan för den enskilde trafikanten i snitt är mindre.

Kommunens bedömning är att användningen av området som vattenområde och allmän plats för gång- och cykelväg, i form av en öppningsbar bro, sammantaget utgör det mest lämpliga ändamålet med hänsyn till områdets beskaffenhet, läge och det identifierade behovet. För mer information se kommentar till *Trafikverket* och *Sjöfartsverket* samrådsyttrande.

Det är viktigt att påpeka att uppdraget till förvaltningen från kommunfullmäktige samt stadsbyggnadsnämnden är att planera för en gång och cykelbro och inte planera för färjetrafik. Förvaltningen vill poängtera att färjetrafik ensamt inte kan uppfylla detaljplanens syfte eller intentionerna i översiktsplanen. Färjor ses som ett komplement till fasta förbindelser och inte som ett alternativ.

Sammanfattningsvis bedöms att den nya bron inte medför betydande negativ påverkan på den prioriterade sjöfarten, det vill säga lastfartyg och statsfartyg, samt endast en begränsad negativ påverkan på mindre yrkesfartyg och fritidsbåtar. Därmed bedöms inte någon påtagligt försvårande av dess utnyttjande uppstå.

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid brons öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*.

Den nya bron skapar, tillsammans med andra stadsutvecklingsprojekt, nya möjligheter genom att innerstaden knyts närmare Norra Älvstranden inom bekvämt gångavstånd, med god tillgång till kollektivtrafik. Det ger verksamheter bättre förutsättningar i förhållande till besöksnäringen genom en mer sammanhållen stad, förbättrat gång- och cykelnät, högre befolkningstäthet, fler arbetsplatser och bättre tillgång till kajlägen även på älvens norra sida.

Göteborgs Stad planerar i enlighet med översiktsplanen för att utveckla staden med tillkommande bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Även i framtiden ska båtar och sjöfartsrelaterad näringsverksamhet vara en del av Göteborg. Det pågår ett arbete med att ändra vissa delar i översiktsplanen, vilket bland annat omfattar ett tillägg för det södra älvstråket som talar om att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

Inom staden pågår arbete med en lokaliseringsutredning för kajplatser, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats, med anledning av planeringen för gång- och cykelbron. I lokaliseringsutredningen beskrivs en strategi för lokalisering av kajplatser, som har sin utgångspunkt från förslaget till ändring av översiktsplanen.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag. I arbetet förs dialog med berörda verksamheter där även Skärgårdslinjen är medverkande.

Vad gäller att tillhandahålla kajplatser för enskilda verksamheter och ekonomiska konsekvenser behöver det betonas att kommunen följer principen om likabehandling samt utgångspunkterna i plan- och bygglagen. Staden kan inte garantera särskild service till enskilda hyresgäster, utan förhåller sig till gällande hyresavtal.

35. Strömma

Strömma Turism & Sjöfart AB driver omfattande verksamhet med båtar och bussar i Sverige, särskilt i Stockholm, Göta kanal, Göteborg och Malmö. Bolaget äger cirka 50 fartyg och 20 turistbussar och driver också världsarvet Birka samt Vaxholms Kastell. I Göteborg omfattar verksamheten varumärkena Strömma Kanalbolaget, Paddan Sightseeing, Rederi AB Göta Kanal och Hop On Hop Off. Bolaget uttrycker sina synpunkter på klassificering av sjöfart och konsekvenser av den planerade bron i Göteborg.

Klassning av yrkessjöfart

Bolaget motsätter sig begreppet "mindre yrkessjöfart" som används i dokumentationen. De menar att gällande sjöfartsregler från Transportstyrelsen delar upp sjöfart i yrkessjöfart och fritidssjöfart, och inget stöd finns för termen "mindre sjöfart". De påpekar också att deras fartyg Djurgården 7, som har ca 900 turer årligen, saknas i projektunderlagen.

Avsaknad konsekvensanalys

Strömma kritiserar bristen på en konsekvensanalys i planerna för en ny bro i Göteborg. Den påpekar att viktiga tidigare beslut, som Göteborgs översiktsplan, inte har beaktats, särskilt ambitionen att stärka stadens koppling till vattnet och skärgården. Byggandet av bron anses hota stadens centrala hamnområden och minska närheten till vattnet, vilket kan påverka stadens liv och turism negativt. De nuvarande och framtida kajplatserna, särskilt vid Packhuskajen, riskerar att bli obrukbara eller svårtillgängliga. Strömma uttrycker oro över att effekterna för tur- och charterbåtar inte har utretts tillräckligt och ifrågasätter påståendet att kajplatserna förändras kontinuerligt. Strömma menar att kajsituationen i Göteborg har varit densamma under lång tid och kräver en ordentlig konsekvensanalys och strategi för kajplatser innan man fattar beslut om bron. De anser att projektet riskerar att ha stora negativa effekter för stadens verksamheter, invånare och besökare om dessa frågor inte hanteras.

Ekonomiska konsekvenser

Bolaget kritiserar avsaknaden av en ekonomisk analys för den mindre yrkessjöfarten, och menar att detta måste inkluderas i projektet. De efterlyser också en tydlig analys av investeringskostnader för nya kajplatser.

Öppning av bron

Strömman motsätter sig tidtabellsstyrda broöppningar och spärrtider, och anser att yrkessjöfart bör kunna begära broöppning vid behov, utan begränsningar. De framhåller Marieholmsbron som ett exempel på en fungerande broöppningsprocess och yrkar på att den planerade bron bör hanteras på liknande sätt.

Kajplatser

Bolaget saknar en kajstrategi i projektet och kräver att en fungerande kajlösning inkluderas för att säkra framtida verksamhet. De menar att förlust av kajplatser kommer att ha en betydande påverkan, något som inte analyserats tillräckligt i planbeskrivningen.

Utformning av bron

Strömman föreslår att en svängbro skulle vara en bättre lösning för att minska öppningstiderna och förbättra sjötrafikens flöde.

Sjösäkerhet

Bolaget efterfrågar en ordentlig sjösäkerhetsanalys av området runt bron, särskilt med tanke på den omfattande sjötrafiken och de strömförhållanden som råder.

Summering

Strömman har deltagit i två samrådsmöten och sammanfattar sina synpunkter med krav på mer omfattande konsekvensanalyser, en fungerande broöppningsprocess, samt säkrad tillgång till kajplatser och nödvändiga resurser för deras verksamhet.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter och för information om verksamheten.

Efter samrådet har dialog förts med berörda aktörer och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet, sjösäkerhet och möjliga rutiner för broöppning. För att ytterligare tydliggöra bronns samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid bronns öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*.

Broöppningsrutinerna kommer att ses över årligen, vilket skapar goda förutsättningar att anpassa öppningarna utifrån verksamheternas behov. En viss anpassning av

verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Kommunen bedömer att förutsättningarna i brons läge skiljer sig från de som gäller vid Marieholmsbroarna, där andra förhållanden råder.

Öppning på anrop för alla fartygskategorier har valts bort på grund av den stora påverkan på gång- och cykeltrafikanterna samt svårigheter att samordna öppningar för fartygen.

Att bron kan öppnas för all sjötrafik under hela dygnet vid anrop ger en oförutsägbarhet för cyklister och fotgängare. I detta ingår att projektet ser att det av både tekniska och praktiska skäl är olämpligt att förutom i undantagsfall öppna bron tätare än var 30:e minut samt att broförarfunktionen förespråkar tidtabell för hanteringen av kommunikationen och säkerheten runt täta broöppningar.

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen visar att restidsnyttan för cyklister och fotgängare är det största bidraget till nyttan. Men tidtabellerade öppningar påverkas nyttan i viss omfattning och med ej tidtabellerade öppningar blir påverkan omfattande. Den negativa påverkan för cyklister och fotgängare kan därmed kvantifieras.

För fartygen kommer öppning på anrop att innebära att broföraren ska avgöra när bron öppnas. Det innebär att förutsägbarheten påverkas också för de passerande fartygen. Bron kommer inte att öppnas vid varje anrop, utan viss samordning kommer behöva ske.

Samordning krävs för att bromaskineriet ska hålla under många år samt för att bron behöver ha viss tid i stängt läge, för att möjliggöra passager för cyklister och fotgängare på bron. (Broförarna behöver planeringstid med trafikanter på vattnet och på bron så det kan genomföras en säker passage.)

Sammantaget har påverkan på gång- och cykeltrafikanter och den minskade förutsägbarheten för när bron öppnar för den mindre yrkestrafiken och fritidsbåtarna inneburit att alternativet har valts bort.

För att förstå komplexiteten kan nämnas att antalet fartyg som passerar Marieholmsbron utgör ungefär en tredjedel av den planerade brons snitt.

Synpunkterna gällande behovet av att fortsatt analysera och tydliggöra konsekvenserna för näringsverksamhet inom älvrummet har beaktats och redovisas i planbeskrivningen samt i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Göteborgs Stad planerar i enlighet med översiktsplanen för att utveckla staden med tillkommande bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Även i framtiden ska båtar och sjöfartsrelaterad näringsverksamhet vara en del av Göteborg. Det pågår ett arbete med att ändra vissa delar i översiktsplanen, vilket bland annat omfattar ett tillägg för det södra älvstråket som talar om att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

Inom staden pågår arbete med en lokaliseringsutredning för kajplatser, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats, med anledning av planeringen för gång- och cykelbron. I lokaliseringsutredningen beskrivs en strategi för lokalisering av kajplatser, som har sin utgångspunkt från förslaget till ändring av översiktsplanen.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron.

Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag. I arbetet förs dialog med berörda verksamheter där även Strömma är medverkande.

Vad gäller att tillhandahålla kajplatser för enskilda verksamheter och ekonomiska konsekvenser behöver det betonas att kommunen följer principen om likabehandling samt utgångspunkterna i plan- och bygglagen. Staden kan inte garantera särskild service till enskilda hyresgäster, utan förhåller sig till gällande hyresavtal och den hantering som kommunen gör i andra detaljplaner gällande hyresgäster inom ramen för plan- och bygglagen. Det pågående arbetet med lokaliseringsutredning är ett initiativ från staden för att bättre förstå projektets konsekvenser och möjligheter i relation till andra projekt – inte för att garantera en viss kajplats åt specifik aktör.

Den nya bron skapar, tillsammans med andra stadsutvecklingsprojekt, nya möjligheter genom att innerstaden knyts närmare Norra Älvstranden inom bekvämt gångavstånd, med god tillgång till kollektivtrafik. Det ger verksamheter bättre förutsättningar i förhållande till besöksnäringen genom en mer sammanhållen stad, förbättrat gång- och cykelnät, högre befolkningstäthet, fler arbetsplatser och bättre tillgång till kajlägen även på älvens norra sida.

Angående *Klassning av yrkessjöfart* kan det konstateras att begreppet *mindre yrkessjöfart* har i projektets dokumentation använts som en samlad beteckning för de fartyg som inte är statsfartyg eller lastfartyg. Det innefattar exempelvis passagerartrafik, arbetsfartyg och charterbåtar. Termen syftar till att särskilja dessa från större lastfartyg med hög prioritet i farleden. Klassificeringen är således inte avsedd som en officiell juridisk term utan som ett funktionellt verktyg i framställningen, och baseras på analyser av fartygens storlek, trafikmönster och behov av broöppning.

Vid val av brotyp har flertalet olika brotyper studerats och utvärderats utifrån en mängd olika parametrar så som öppningstid och driftsäkerhet med mera. Bedömningen är att den mest lämpliga brotypen är en dubbelklaffbro med överliggande motvikter vilket också är politiskt beslutat i stadsbyggnadsnämnden år 2024. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökan.

36. Styröbolaget

Styröbolaget kollektivtrafik

Styröbolaget driver kollektivtrafik i Göteborgs hamn, med Stenpiren som nav för trafiken. Årligen transporteras 3,6 miljoner passagerare, och hamnens kajer har totalt 136 470 anlöp per år, varav 68 850 vid Stenpiren. Den intensiva trafiken med flera fartyg som anlöper och avgår samtidigt skapar sjösäkerhetsrisker om fritidsfartyg och andra fartyg måste vänta på broöppning i närheten. Styröbolaget framhåller att kollektivtrafiken är avgörande för pendlingen till Lindholmen och närområdena, och att en gång- och cykelbro inte kan ersätta den. Särskilt oroas man över konsekvenserna för personer med funktionsnedsättning, som inte kan dra nytta av bron.

Styrsöbolagets kommersiella verksamhet

Styrsöbolaget driver även kommersiell trafik med fartyget Kungsö, som årligen gör cirka 300 turer med ungefär 20 000 passagerare. Fartyget avgår från en kajplats vid Stenpiren, nära den planerade bron, och det är oklart om denna plats kan behållas. Tillgången till alternativa kajplatser i Göteborgs hamn är begränsad, och Stenpiren är strategiskt viktig för verksamheten. Den låga höjden på bron kommer att kräva många öppningar, vilket förvärras av väntande fritidsfartyg i området, något som även kan leda till sjösäkerhetsrisker vid manövrering av Kungsö.

Synpunkter allmänt

Styrsöbolaget anser att samrådsunderlaget är bristfälligt och att det inte tillräckligt beaktar hur fartygstrafiken och säkerheten påverkas av brons placering och utformning. Det är oklart var fritidsbåtar som väntar på broöppning ska lägga sig, och man efterfrågar en utredning om sjösäkerheten, med fartygssimuleringar i området.

Miljöpåverkan

Bron och dess konstruktion förväntas ha en betydande miljöpåverkan under byggtiden, inklusive påverkan på bottensediment. Styrsöbolaget föreslår att en eldriven färja vore ett mer miljövänligt alternativ då infrastrukturen för detta redan finns.

Sammanfattning - Synpunkter allmänt

Samrådsunderlaget behöver förbättras och ta större hänsyn till hur fartygstrafiken och säkerheten i området påverkas av gång- och cykelbrons placering och utformning. Rederierna som påverkas av brons läge måste också beaktas. Det finns bristfälliga uppgifter om var fritidsbåtar ska vänta på broöppning. Dessutom måste påverkan på den täta trafiken till och från Stenpiren, som är en viktig knutpunkt för hamntrafiken och trafiken till södra skärgården, utvärderas. En studie om sjösäkerhet med hjälp av fartygssimuleringar krävs också.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter samt för den värdefulla informationen om föreningens fartyg och verksamhet.

Detaljplanarbetet är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanarbetet.

Efter samrådet har dialog förts med berörda aktörer och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet, sjösäkerhet och möjliga rutiner för broöppning. För att ytterligare tydliggöra brons samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Under det fortsatta arbetet har utformningen av bron, inklusive placering av ledverk och väntbryggor, preciserats. Detta för att möjliggöra en bättre förståelse för projektets påverkan och ge förutsättningar för fortsatt dialog med berörda aktörer. Brons placering och tillhörande konstruktioner bygger på en samlad avvägning där allmänna intressen har fått väga tyngst, såsom stadens behov av robusta och sammanhängande gång- och cykelförbindelser.

Riskerna som kan uppstå i samband med väntande fritidsbåtar hanteras inom ramen för brons utformning, inklusive placering och utformning av väntbryggor. Dessa ska

säkerställa att tillräckligt med väntplatser erbjuds både uppströms och nedströms gång- och cykelbron.

Det är viktigt att påpeka att uppdraget till förvaltningen från kommunfullmäktige samt stadsbyggnadsnämnden är att planera för en gång och cykelbro och inte planera för färjetrafik. Förvaltningen vill poängtera att färjetrafik ensamt inte kan uppfylla detaljplanens syfte eller intentionerna i översiktsplanen. Färjor ses som ett komplement till fasta förbindelser och inte som ett alternativ.

Miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökan redovisar att anläggandet av bron medför tillfällig miljöpåverkan. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökan.

Grannkommuner

37. Vänersamarbetet

Vänersamarbetet uttrycker förståelse för Göteborgs vilja till stadsutveckling men betonar vikten av att denna inte sker på bekostnad av Vänerregionens funktioner kopplat till handelssjöfart, friluftsliv och turism. Vänerregionen är utpekad som riksintresse för både sjöfart och friluftsliv, och ytterligare hinder i Göta älv kan medföra negativ påverkan på dessa intressen.

Vänersamarbetet framhåller behovet av att samlat beakta effekten av flera broar över Göta älv och att bronns öppningsstrategi optimeras för att minimera störningar för sjöfarten. Detta är även i linje med Trafikverkets målsättning att föra över godstransporter från väg till sjö. Det anses särskilt anmärkningsvärt att samrådsunderlaget inte innehåller någon konsekvensbeskrivning av hur den planerade bron påverkar Vänersjöfarten eller turismbåtar, trots att utvecklingen av godsvolymer i Göta älv förväntas öka.

Vänersamarbetet hänvisar till Sjöfartsverkets utredning ”Tillgänglighet i farlederna i Göta älv och Trollhätte kanal” (dnr 21-03104-1), som lyfter den känsliga balansen mellan sjöfart, väg- och järnvägstrafik och som tydligt pekar ut att broar är den infrastrukturåtgärd som har störst negativ påverkan på sjöfartens framkomlighet.

Vänersamarbetet tillstyrker behovet av att främja kollektivtrafik och hållbart resande i Göteborg, men framhåller att detta inte får ske på bekostnad av Vänerregionens sjöfart och riksintresset för Göta älv. Man betonar behovet av att arbetet med ett transportslagsövergripande system för Göta älv fortsätter och att konsekvenserna för sjöfarten analyseras och beaktas i kommande planeringssteg.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Se kommentar till Länsstyrelsen Västra Götalands samrådsyttrande gällande mellankommunala frågor och även kommentar till Trafikverkets samrådsyttrande.

Angående rapportens slutsats att broar har den största negativa påverkan på sjöfartens framkomlighet vill förvaltningen poängtera att detta, enligt rapporten, avser påverkan under byggtiden och därmed är av tillfällig karaktär. Det är inte bronns driftfas som bedöms innebära störst påverkan. Den projektering som nu pågår, inklusive planering av

en tillfällig farled under byggskedet, syftar till att minimera dessa tillfälliga störningar. För mer information om konsekvenser hänvisas till *MKB:er* och *planbeskrivningen*.

38. Hammarö kommun

Hammarö kommun ställer sig bakom det samrådsyttrande som har lämnats av Vänersamarbetet. Se Vänersamarbetets yttrande ovan.

Kommentar:

Se förvaltningens kommentar till Vänersamarbetets yttrande ovan.

39. Skaraborgs kommunalförbund

Sammanfattningsvis anser Skaraborgs kommunalförbund följande:

Vänern är ett utpekat riksintresse för sjöfart som inte får påtagligt skadas eller hotas. Detta ska beaktas vid all byggnation av broar och deras underhåll i Göteborg och längs Göta älv. Den planerade gång- och cykelbron får inte ha negativa effekter för utvecklingen av Vänersjöfarten. Vid planering och eventuell etablering av nya öppningsbara broar i Göta älv och Trollhätte kanal krävs nära samverkan med aktörer inom Vänersjöfarten.

Motivering till yttrandet

Vänersjöfarten är en viktig del av ett internationellt nätverk av vattenvägar och är beroende av god tillgänglighet i Göta älv och Trollhätte kanal. År 2023 transporterades 2,6 miljoner ton gods i Vänern, varav mer än 1,6 miljoner ton sjögods som trafikerade hamnar i Europa och Nordafrika. Detta motsvarar över 50 000 lastbilstransporter. Med nya slussar möjliggörs trafik med större fartyg och ökad kapacitet, vilket stödjer hållbara godstransporter genom att överföra gods från väg till sjöfart. En ökad mängd gods i Vänern och Göta älv/Trollhätte kanal avlastar väg- och järnvägsnätet i Mellan- och Västsverige. Turistsjöfarten förväntas också öka i Vänerregionen.

Skaraborgs Kommunalförbund förstår behovet av ökat cykelresande i Göteborg, men betonar att utvecklingsplaner som påverkar tillgängligheten i Göta älv måste ske i nära dialog med aktörerna inom Vänersjöfarten. Vänern, som riksintresse för sjöfart, ska beaktas vid byggnation av broar och underhåll. Sjöfartsverkets utredning om "Tillgänglighet i farlederna i Göta älv och Trollhätte kanal" konstaterar att Göta älv och Trollhätte kanal är känsliga för störningar på grund av den komplexa infrastrukturen. Störningar i infrastrukturen uppstår vid byggnation av nya anläggningar, planerat underhåll av befintliga anläggningar och haverier. Denna rapport tydliggör komplexiteten i infrastruktursystemet och brister i regelverk och arbetssätt. Den statistik som sammanställts visar på att byggnationer av broar har störst negativ påverkan för sjöfartens framkomlighet " (Sjöfartsverket, Dnr 21-031 04-1, sid. 3).

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Se kommentar till Länsstyrelsen Västra Götalands samrådsyttrande gällande mellankommunala frågor och även kommentar till Trafikverkets samrådsyttrande.

Angående rapportens slutsats att broar har den största negativa påverkan på sjöfartens framkomlighet vill förvaltningen poängtera att detta, enligt rapporten, avser påverkan under byggtiden och därmed är av tillfällig karaktär. Det är inte brons driftfas som

bedöms innebära störst påverkan. Den projektering som nu pågår, inklusive planering av en tillfällig farled under byggskedet, syftar till att minimera dessa tillfälliga störningar. För mer information om konsekvenser hänvisas till *MKB:er* och *planbeskrivningen*.

40. Vänersborgs kommun

Sammanfattning av yttrande

Vänersborgs kommun föreslår att den fria höjden för den planerade gång- och cykelbron (bro₂) ändras till +7,6 meter för att harmonisera med Marieholmsbroarna och för att inte ytterligare minska den nuvarande minsta segelfria höjden i inloppet till Göta älv. En höjning skulle också säkerställa att den segelfria höjden bibehålls trots framtida havsnivåhöjningar. Beräkningar visar att lutningen på brobanan inte kommer att överstiga 4 %, vilket gör bron lättillgänglig även efter höjningen.

Yttrande

Vänersborgs kommun förstår Göteborgs ambitioner att förbättra tillgängligheten över älven men betonar att byggnationer inte får försvåra sjöfarten. Vänern, som är en viktig transportled och rekreationsdestination, påverkas negativt om nya broar inte tillåter fri passage för sjöfarten dygnet runt.

Konsekvenser för fritidssjöfart och marinor

Fritidsbåtstrafiken mellan Vänersborg och Göteborg påverkas av broöppningar och slussar, som bara är öppna för fritidsbåtar mellan 09:00 och 19:00. Detta innebär att fritidsbåtar riskerar att inte kunna nå Vänern på en dag om de startar efter första spärrtiden. Om gång- och cykelbron får samma öppningstider som Hisingsbron, kommer tillgången till centrala gästhamnar i Göteborg att begränsas, vilket kan minska Vänerns attraktionskraft. Vänersborgs kommun föreslår därför en ”blå våg” för att säkerställa smidigare passage för både fritidsbåtar och yrkestrafik.

Konsekvenser för kanaler och besöksnoder

Fler hinder för båtar på väg till Vänern kan skada viktiga besöksmål i Vänern och minska attraktiviteten för turister. Platser som Akvedukten i Håverud, Spiken i Lidköping och Sjötorp i Mariestad är viktiga för besökare. Ökade avgifter för slussar och farleder från Sjöfartsverket kan ytterligare minska attraktiviteten.

Konsekvenser för yrkessjöfart och näringsliv

Direktsjöfart till och från Göteborgs hamn är avgörande för svenska företags globala konkurrens. Projektet Scandiahavnen syftar till att möjliggöra mottagning av större containerfartyg, vilket förstärker Göteborgs roll som en viktig hamn. Men om broarna inte tillåter smidig sjöfart kan detta påverka företagens vilja att använda sjöfart. Tidsaspekten är viktig för konkurrensen mot andra transportslag som lastbilar. Ytterligare hinder kan motverka Sveriges godstransportstrategi och öka konkurrensen från vägtransporter.

Vänersborgs kommun påpekar att en ny GC-bro med en lägre segelfri höjd (5,5 meter) skulle skapa problem för framtida sjöfart, särskilt när medelhögvattennivån stiger. En höjning till 7,6 meter skulle göra att bron förblir tillgänglig även vid framtida havsnivåhöjningar, och inte skapa ytterligare hinder för sjöfarten i Göta älv.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Se kommentar till Länsstyrelsen Västra Götalands samrådsyttrande gällande mellankommunala frågor och även kommentar till Trafikverkets samrådsyttrande. För mer information om konsekvenser hänvisas till *MKB:er* och *planbeskrivningen*.

Den segelfriahöjden är en sammanlagd bedömning utifrån förutsättningarna på plats och detaljplanens syfte. Marieholmsbroarna har en segelfri höjd på 5,9 meter. Läs mer i *PM broöppning* och *planbeskrivningen*.

Påverkan på möjligheten för fritidsbåtar att ta sig från Göteborgsområdet till Vänern på en dagsetapp begränsas genom att öppningstid för den nya bron anpassas till Hisingsbrons öppningstider för uppströmsgående fartyg på förmiddagen. Det innebär att fritidsbåtar som idag hinner upp till Vänern kommer att kunna göra det även med den nya bron. På eftermiddagen planeras omvänt att öppningstid för nedströmsgående fartyg anpassas till Hisingsbrons öppningstider.

41. Kungälv Kommun

Kungälvs kommun betonar vikten av att säkerställa att bron inte negativt påverkar Vänersjöfarten, eftersom minskad attraktivitet för sjöfarten kan leda till ökade vägtransporter, vilket skulle påverka trafikflöden och miljön negativt i Kungälv kommun. Det är också viktigt för kommunen att fritidsbåtar och yrkestrafik inte hindras av bron. Båtturismen, särskilt för fritidsbåtar och rundtursbåtar, har stor utvecklingspotential för Kungälv.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Se kommentar till Länsstyrelsen Västra Götalands samrådsyttrande gällande mellankommunala frågor och även kommentar till Trafikverkets samrådsyttrande. För mer information om konsekvenser hänvisas till *MKB:er* och *planbeskrivningen*.

För lastfartygen kommer öppning av gång- och cykelbron att ske efter anrop, oavsett tid på dygnet och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. Bedömningen är därför att lastfartygens passage genom Göteborgsområdet inte påverkas på något sätt så att det bedöms finnas risk för en överflyttning av gods från sjöfart till lastbil.

Övriga

42. Börjessons Charterbåtar

Börjessons Charterbåtar HB har bedrivit passagerarfartygstrafik i Göteborgs Hamn sedan 1960-talet under olika namn. Företaget har anvisade och skyltade anlösningsplatser vid Lilla Bommen och Klippan, där två passagerarfartyg, "Lyrön" och "Fjordskär", används för chartertrafik. För trafiken betalar företaget en fast avgift per båt och en passageraravgift till Göteborgs Hamn. Båtarnas största höjd är 8,6 meter respektive 6,2 meter.

För att kunna fortsätta sin verksamhet på ett effektivt sätt, särskilt efter byggandet av en gångbro över älven, krävs nya centrala anlösningspunkter utanför bron. Företaget betonar att väntetider och planering efter broöppning inte är ett alternativ för att tillmötesgå kundernas önskemål om effektiv upphämtning.

Företaget anser att syftet med bron, att förbinda stadsdelarna, skulle kunna uppnås bättre med flera eldrivna färjor för tvärgående trafik på lämpliga platser. En gångbro som tvingar passagerare att gå 400 meter över älven, ofta i väder och vind, och riskerar att stå och vänta vid broöppningar, anses inte vara en effektiv kollektivtrafiklösning.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter och för information om verksamhetens fartyg med mera.

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid brons öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*.

Det är viktigt att påpeka att uppdraget till förvaltningen från kommunfullmäktige samt stadsbyggnadsnämnden är att planera för en gång och cykelbro och inte planera för färjetrafik. Förvaltningen vill poängtera att färjetrafik ensam inte kan uppfylla detaljplanens syfte eller intentionerna i översiktsplanen. Färjor ses som ett komplement till fasta förbindelser och inte som ett alternativ.

43. Skärgårdsredarna

Föreningen Skärgårdsredarna (SR), som representerar över 100 rederier inom svensk inrikes sjöfart, är kritisk till förslaget om en gång- och cykelbro över Göta älv. De motsätter sig begreppet "mindre yrkessjöfart" och påpekar att den officiella klassificeringen endast inkluderar yrkessjöfart och fritidssjöfart, vilket borde användas.

SR understryker att en framtida gång- och cykelbro kommer att vara ett hinder för det nationella riksintresset för sjöfart, oavsett öppningsstrategi. Enligt SR medför bron en påtaglig skada för yrkessjöfarten, och det är oacceptabelt att dela upp fartygsstorlekar i denna kontext. Enligt miljöbalken ska sjöfarten prioriteras framför gång- och cykeltrafik, men stadens förslag innebär begränsningar för sjöfarten, bland annat genom att öppningar planeras enligt tidtabell, vilket SR anser är oacceptabelt. De kräver att alla yrkessjöfart får prioritet och att framkomligheten i farleden inte påverkas.

SR är kritiska till hur säkerhetsaspekterna har hanterats. De påpekar att risken för konflikter mellan fritidssjöfart och yrkessjöfart ökar avsevärt med den planerade låga bron. Även större fritidsmotorbåtar och segelbåtar kommer att hindras. Dessutom påpekar SR att Vänertrafikens fartyg har begränsad rörlighet i farleden, vilket ytterligare förvärrar situationen. Realistiska simuleringar krävs för att förstå dessa komplexa förhållanden.

Föreningen kritiserar också bristen på planering för nya kajplatser för skärgårdsrederiernas verksamheter, vilket kan påverka Göteborgs besöksnäring negativt. De kräver en omedelbar lösning och att ersättningsplatser presenteras för att verksamheterna ska kunna fortsätta.

SR föreslår i stället att Göteborg satsar på eldrivna färjor och utvecklar den sjöburna kollektivtrafiken, som är en miljövänlig och effektiv lösning för att ta sig över älven. De avslutar med en uppmaning att låta Göta älv förbli öppen och tillgänglig för sjöfarten, som är av riksintresse, till skillnad från gång- och cykelbron.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter. Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. Därför är det helt naturligt i planprocessen att några underlag inte vara färdiga.

Efter samrådet har dialog förts med berörda parter och ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet. För att ytterligare tydliggöra brons samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Angående påverkan på Riksintresset kommunikation se kommentarer till *Trafikverket* och *Sjöfartsverket* samrådsyttrande. För avvägningarna som har gjorts hänvisas till planbeskrivningen.

Göteborgs Stad planerar i enlighet med översiktsplanen för att utveckla staden med tillkommande bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Även i framtiden ska båtar och sjöfartsrelaterad näringsverksamhet vara en del av Göteborg. Det pågår ett arbete med att ändra vissa delar i översiktsplanen, vilket bland annat omfattar ett tillägg för det södra älvstråket som talar om att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

Inom staden pågår arbete med en lokaliseringsutredning för kajplatser, och ett *PM Lokaliseringsutredning för kajplatser* har upprättats, med anledning av planeringen för gång- och cykelbron. I lokaliseringsutredningen beskrivs en strategi för lokalisering av kajplatser, som har sin utgångspunkt från förslaget till ändring av översiktsplanen.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet. Utredningen syftar till att studera omlokalisering i anläggningsskedet och på sikt, efter driftsatt bro. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är verksamheter ska lokaliseras så att behovet av broöppningar begränsas. Större delen av Stora Bommen samt området från Packhuskajen mot Operan kommer även fortsättningsvis att kunna användas som i dag. I arbetet förs dialog med berörda verksamheter där även Skärgårdsredarna är medverkande.

Vad gäller att tillhandahålla kajplatser för enskilda verksamheter och ekonomiska konsekvenser behöver det betonas att kommunen följer principen om likabehandling samt utgångspunkterna i plan- och bygglagen. Staden kan inte garantera särskild service till enskilda hyresgäster, utan förhåller sig till gällande hyresavtal.

Broöppningsrutinerna kommer att ses över årligen, vilket skapar goda förutsättningar att anpassa öppningarna utifrån verksamheternas behov. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Kommunen

bedömer att förutsättningarna i brons läge skiljer sig från de som gäller vid Marieholmsbroarna, där andra förhållanden råder.

Det är viktigt att påpeka att uppdraget till förvaltningen från kommunfullmäktige samt stadsbyggnadsnämnden är att planera för en gång och cykelbro och inte planera för färjetrafik. Förvaltningen vill poängtera att färjetrafik ensamt inte kan uppfylla detaljplanens syfte eller intentionerna i översiktsplanen. Färjor ses som ett komplement till fasta förbindelser och inte som ett alternativ.

44. Gotenius Varv

Gotenius Varv är oroat över att den föreslagna gång- och cykelbron kan skapa ytterligare begränsningar för varvet, liknande de problem som redan upplevs med Hisingsbron. Hisingsbron, efter specialöverenskommelser med kommunens trafikledning, kan höjas till 31,5 meter för att tillåta passage av större fartyg, vilket är avgörande för varvets verksamhet. Gotenius Varv kräver att den nya bron i öppet läge ska tillåta en seglingsfri höjd som överstiger 31,5 meter och en farledsbredd på över 30 meter.

Den låga höjden på den planerade bron i stängt läge skulle innebära att nästan alla fartyg som ska till varvet skulle behöva en broöppning, vilket riskerar att skapa konflikter mellan brotrafikanter och sjöfarten. Varvet har redan upplevt försämrad tillgänglighet och konkurrenskraft på grund av Hisingsbrons lägre höjd jämfört med Göta Älvbron.

Vid ett möte 2024 informerades varvet om att den nya bron skulle följa Hisingsbrons spärrtider, vilket ytterligare skulle begränsa varvets tillgänglighet och dess konkurrenskraft. Endast lastfartyg och statsfartyg skulle få fri broöppning, medan andra fartygstyper, som passagerarfartyg och bogserbåtar, skulle behöva följa en tidtabell. Detta skulle vara förödande för varvets verksamhet, särskilt för de fartygen med akuta behov av reparation.

Dessutom påpekas att brons anslutning till Packhuskajen skulle försvåra passagerartrafiken från Stenpiren/Packhuskajen på grund av begränsat manövreringsutrymme. Gotenius Varv motsätter sig därför bron och föreslår istället en utökad Älvsnabben-trafik som alternativ.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Projektet har för avsikt att den planerade bron inte ska medföra fler begränsningar i fartygsstorlek jämfört med Hisingsbron. I öppet broläge kommer den segelfria höjden att vara obegränsad och farledens bredd kommer att vara bredare än vad den är för Hisingsbron, vilken också ligger nedströms det aktuella varvet.

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid brons öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för

att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*.

Uppdraget till förvaltningen från kommunfullmäktige samt stadsbyggnadsnämnden är att planera för en gång och cykelbro och inte planera för färjetrafik. Förvaltningen vill poängtera att färjetrafik ensamt inte kan uppfylla detaljplanens syfte eller intentionerna i översiktsplanen. Färjor ses som ett komplement till fasta förbindelser och inte som ett alternativ.

45. Föreningen Svensk Sjöfart

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS), som är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar cirka 60 rederier verksamma globalt, motsätter sig byggandet av en gång- och cykelbro över Göta älv. FSS anser att byggandet av bron kan medföra negativa konsekvenser för sjötrafiken, särskilt baserat på erfarenheterna från Hisingsbron. De framhåller att Hisingsbron redan orsakar fördröjningar och störningar för sjöburna transporter, och att dessa problem skulle förvärras om en gång- och cykelbro byggs. Enligt FSS skulle de lågbroar som finns idag behöva öppnas samtidigt för att möjliggöra passage för sjöfarten, vilket i praktiken skulle leda till längre öppningstider och därmed ytterligare störningar för både gods- och passagerartransporter.

FSS menar att det är olämpligt att bygga fler lågbroar i Göteborg, som är en sjöfartsstad med en viktig farled som går genom staden och är ett riksintresse för sjöfarten. De föreslår istället att istället för att skapa fler konflikter mellan olika trafikslag bör man fokusera på att utöka den befintliga pendelbåttrafiken. FSS anser att alternativa lösningar till gång- och cykelbron bör utredas noggrant, där man objektivt och utan prestige väger in ekonomiska, miljö- och säkerhetsperspektiv. De hänvisar till Trafikverkets fyrstegsprincip som en vägledning för att hitta hållbara lösningar som inte skapar ytterligare konflikter för sjöfarten.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Efter samrådet ytterligare utredningar har tagits fram, bland annat *PM Broöppning* och *PM Maritim riskanalys*, vilka belyser frågor om framkomlighet och sjösäkerhet. För att ytterligare tydliggöra bronns samhällsnytta har även en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys genomförts och redovisats i *PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys*.

Kommunen delar uppfattningen om att framkomligheten för sjöfarten i farleden är mycket viktig. Principer för broöppningar tagits fram där avvägningar har gjorts mellan berörda intressen. För mer information om påverkan på sjöfarten hänvisas till *miljökonsekvenserna* och *planbeskrivningen*.

Kommunen instämmer i att säkerheten på älven är en mycket viktig fråga. Ett omfattande arbete har utförts avseende säkerhet med bland annat fartygssimuleringar för att verifiera att fartyg kan passera gång- och cykelbron på ett säkert sätt, både i bygg- och i driftskede. I arbetet har hänsyn tagits till framtida prognoser avseende fartygsrörelser på älven. Bland annat beaktas Trafikverkets prognos för godstransporter och godsmängder. För mer information hänvisas till *PM Maritim riskanalys* och *PM Broöppning*.

Sammanfattningsvis bedöms att den nya bron inte medför någon negativ påverkan på den prioriterade sjöfarten, det vill säga lastfartyg och statsfartyg, samt endast en begränsad negativ påverkan på mindre yrkesfartyg och fritidsbåtar. Därmed bedöms inte någon påtagligt försvårande av dess utnyttjande uppstå.

Öppning av gång- och cykelbron föreslås ske efter anrop från lastfartyg och statsfartyg, och tidsmässigt samordnas med Hisingsbron. För övriga fartyg, inklusive fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg, planeras frekventa tidtabellstyrda öppningar dagtid samt öppning efter anrop nattetid, utifrån analyserade trafikbehov. Vid bronns öppnande beräknas i snitt 11–13 passager sker per dygn under sommaren, vilket kan jämföras med de 21 möjliga öppningar som föreslås i tidtabellen. En viss anpassning av verksamheterna till tidtabellsstyrda öppningar kommer dock att krävas. Tidtabellen ses över minst årligen för att balansera behoven från gång- och cykeltrafiken med mindre yrkessjöfartens behov. Läs vidare i *PM Broöppning*.

Den maritima riskanalysen visar att sjösäkerheten är acceptabel och att samhällsriskerna bedöms ligga inom ALARP-nivå, givet föreslagna åtgärder.

Angående förslag till att utöka befintlig pendelbåtstrafik hänvisa till kommentar till Sjöfartsverket yttrande.

46. Erik Thun AB

Erik Thun AB, står bakom det svar på samråd som Föreningen Svensk Sjöfart har skickat in.

Kommentar:

Se svaret till Föreningen Svensk Sjöfart ovan.

47. Synpunkt Privatperson 1

Textförfattaren anser att det är viktigt att tydligt skilja gångbanan från cykelbanan, till exempel med ett tunt räcke, särskilt eftersom bron blir lång och el-cykling ökar. Textförfattaren lyfter att hen har cyklat i Göteborg i nästan 40 år och noterat att bristen på omdöme och övervakning har blivit alltmer påtaglig. Cyklister uppträder nu likt bilister förr, där de förväntar sig att gående ska flytta sig när de kommer, annars riskerar de att skadas. El-cyklister cyklar ofta i hög hastighet, runt 20–25 km/h, oavsett om de befinner sig på gångbana eller cykelbana. Dessutom cyklar många, oavsett ålder, på trottoarer där de verkar tro att nedfarterna är avsedda för cykling.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Trafiksäkerhet är en central aspekt i utformningen av gång- och cykelbron. Trafikförslag och projektering av bron kommer att ske i enlighet med gällande föreskrifter samt Göteborgs Stads tekniska handbok. Handboken innehåller detaljerade riktlinjer för hur gång- och cykeltrafik ska samordnas med hög trafiksäkerhet, och den beaktar bland annat separering, bredd, lutning, siktlinjer och skyltning. Vid broanslutningarna säkerställs att gång- och cykeltrafikanter leds till sina respektive ytor redan innan de når bron, för att skapa tydlighet och trygghet. Utformningen syftar till att främja ett hållbart resande och samtidigt erbjuda en trygg och säker trafikmiljö för alla trafikanter.

48. Synpunkt Privatperson 2

Textförfattaren är positiv till planerna på en ny gång- och cykelbro över älven och anser att det är på tiden. Dock påpekar hen att infrastrukturen som leder till bron är bristfällig. Särskilt är cykelbanan vid Vågmästareplatsen och ned mot den framtida bron underdimensionerad, vilket ofta leder till konflikter med bilar och gående. Textförfattaren hoppas att vägarna som leder till bron kommer att vara raka och breda. Dessutom ses Lundbyleden som en stor barriär för fotgängare och cyklister, och författaren önskar att den i bästa fall skulle kunna överdäckas.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Detaljplanen hanterar utformningen inom planområdet. Åtgärder utanför planområdet kommer inte att hanteras inom ramen för denna detaljplan, däremot arbetar kommunen generellt med att förbättra cykelinfrastrukturen i staden, bland annat utifrån översiktsplanen och Cykelprogram för Göteborg.

49. Synpunkt Privatperson 3

Göteborg stad har under många år arbetat med att utveckla Centralenområdet, där Lilla Bommen ingår. Textförfattaren, ser positivt på utvecklingen av gång- och cykelstråk samt den nya gång- och cykelbron. För att säkerställa effektiv och tillgänglig kollektivtrafik, är det viktigt att bevara möjligheten till effektiv personfärjetrafik till och från Lilla Bommen/Operan. Textförfattaren anser att bron bör utformas på ett sätt som inte hindrar framtida färjetrafik, eftersom Göteborg är en älvnära stad och tillgången till älven bör främjas genom gång- och cykelstråk samt effektiv färjetrafik.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Förvaltningen anser inte att den planerade gång- och cykelbron hindrar framtida färjetrafik. Bron utformas som öppningsbar och dimensioneras så att framkomligheten i farleden säkerställs även för yrkestrafik. Däremot bedöms bron bidra till att minska behovet av färjor på just denna sträcka, genom att barriäreffekten över älven minskar för gång- och cykeltrafik. Detta skapar i sin tur förbättrade möjligheter att prioritera färjetrafik på andra sträckor där förbindelser saknas eller där kapaciteten är otillräcklig.

50. Synpunkt Privatperson 4

Textförfattaren, ifrågasätter behovet av att bygga en bro och föreslår i stället en gång- och cykeltunnel som lösning. Hen hänvisar till tunneln under Kielkanalen i Rensburg som ett exempel, och menar att detta skulle undvika negativa konsekvenser för sjöfarten.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

En tunnel för gång- och cykeltrafik bedöms inte vara lämplig i detta sammanhang. Detta främst utifrån sociala aspekter såsom trygghet, tillgänglighet och användbarhet. Dessutom är uppdraget från kommunfullmäktige tydligt formulerat – det handlar om att möjliggöra en bro, inte en tunnel.

En tunnel är generellt mindre attraktiv och tillgänglig för många användare. En bro erbjuder däremot en mer synlig, trygg och integrerad koppling över älven.

Förvaltningen anser inte att påverkan på sjöfarten är av sådan betydelse att det hindrar genomförandet av en bro i det aktuella läget.

51. Synpunkt Privatperson 5

Textförfattaren ifrågasätter placeringen av den planerade gång- och cykelbron vid Hugo Hammars Kaj. Hen anser att placeringen möjligen skapar en snabbare förbindelse till Lindholmen, men att den i övrigt är meningslös för Lundby. Lundbyleden blockerar cykeltrafik, och befintliga cykelbanor är dåligt utformade. Författaren föreslår istället att bron placeras mellan Lindholmen och Järntorget, vilket skulle ge större tidsvinster och bättre anslutningar för både älvstranden och boende på Hisingen. Han menar att den nuvarande placeringen mest gynnar trafikanter från staden till Lindholmen, och att boende på Hisingen och deras behov inte har beaktats tillräckligt.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Valet av placering för gång- och cykelbron har föregåtts av ett omfattande arbete med utredningar och analyser. Slutsatsen har varit att läget mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är det mest lämpliga utifrån stadens behov och förutsättningar. Placeringen finns också utpekad i Göteborgs översiktsplan och har bekräftats av kommunfullmäktige.

52. Synpunkt Privatperson 6

Textförfattaren är positiv till förslaget om en ny gång- och cykelbro och föreslår även en ytterligare bro, som skulle gå från Lindholmen till Masthuggskajen. Han uttrycker en önskan om att bevara varvskranarna på Hisingssidan och ser en möjlighet att använda en av de stora kranarna som en portal över gång- och cykelbanan till bron. Detta skulle kunna bli en ny attraktion och landmärke, med kranens hytt som ett café.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Synpunkterna noterat.

53. Synpunkt Privatperson 7

Textförfattaren anser att satsningen på gratisfärjor är ett bättre alternativ än en dyr bro, som skulle påverka båttrafiken negativt. Hen påpekar att ångbåten Bohuslän troligen inte kan ligga vid Stenpiren om bron byggs, vilket skulle innebära att en lång tradition med ångbåtstrafik försvinner. Dessutom skulle övrig båttrafik behöva vänta på broöppning, vilket ökar olycksriskerna i den smala farleden. Författaren hoppas att beslutsfattarna omprövar sina planer.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Uppdraget från kommunfullmäktige till stadsbyggnadsnämnden handlar om att möjliggöra en gång- och cykelbro över Göta älv. Fasta förbindelser, såsom broar, bedöms som avgörande för att uppnå intentionerna i översiktsplanen om en nära, sammanhållen och robust stad. Färjetrafik utgör ett viktigt komplement, men kan inte fullt ut ersätta en fast förbindelse för gång- och cykeltrafik inom den centrala staden.

Det är korrekt att några kajplatser kommer att påverkas eller försvinna som en konsekvens av detaljplanen. Det är en samlad bedömning i planprocessen där allmänna och enskilda intressen vägs mot varandra i enlighet med plan- och bygglagen.

Enligt framtagna handlingar och underlag bedöms sjösäkerheten vara acceptabel. En tidtabellstyrd broöppning har inte bedömts ha sådan betydande påverkan på sjötrafiken att bron skulle anses olämplig.

54. Synpunkt Privatperson 8

Textförfattaren förstår inte förslaget om bron och anser att det är för dyrt. Han föreslår i stället att fler eldrivna färjor sätts in, vilket skulle ge fler kopplingar och större flexibilitet till en lägre kostnad.

Kommentar:

Förslag till gång- och cykelbro finns utpekad i Göteborgs översiktsplan och har bekräftats av kommunfullmäktige. Uppdraget från kommunfullmäktige till stadsbyggnadsnämnden handlar om att möjliggöra en gång- och cykelbro över Göta älv. Fasta förbindelser, såsom broar, bedöms som avgörande för att uppnå intentionerna i översiktsplanen om en nära, sammanhållen och robust stad. Färjetrafik utgör ett viktigt komplement, men kan inte fullt ut ersätta en fast förbindelse för gång- och cykeltrafik inom den centrala staden.

55. Cykelfrämjandet

Älven utgör en monumental barriär och hindrar ett hållbart aktivt resande.

Cykelfrämjandet stödjer därför till fullo detaljplanen för gång- och cykelbron och anser att den är en viktig åtgärd för att uppnå hållbart resande och trafik- och miljömål. De hoppas att bron kan färdigställas snarast möjligt.

Cykelfrämjandet har ett antal synpunkter på hur bron kan bli så funktionell och användbar som möjligt i det fortsatta arbetet.

Brotyp

Val av brotyp är viktigt för att minska öppningstiderna och därigenom störningar. Höjden och lutningen på bron bör hållas låg för att göra den attraktiv för cyklister.

Anslutningar

För att bron ska bli effektiv måste anslutningarna till stadens cykelnät vara välplanerade och prioriterade. Cykelvägarna på Hisingen och på Packhuskajen bör kopplas till större cykelstråk för att skapa en sammanhängande och säker trafikmiljö. Det är också viktigt att anslutningarna inte blir trånga eller riskerar att orsaka stopp, som var fallet vid Hisingsbron.

Separering

Cykelbanan och gångvägar bör vara tydligt separerade för att undvika olyckor. Detta kan göras med hjälp av nivåskillnader, pollare, färgbeläggning eller skyltar. Cykelbanan bör ha tillräckligt avstånd till hinder som räcken för att ge god framkomlighet.

Bredd

Cykelbanan bör vara tillräckligt bred för att hantera det förväntade trafikflödet, särskilt då den beräknas få upp till 5 500 cykelresor dagligen. Dra lärdom av Hisingsbron där cykelbanan på västra sidan har erforderlig bredd men östra sidans cykelbana är för smal. Bredden är den viktigaste faktorn för att nå upp till funktionskraven i cykelprogrammet

och tekniskhandbok. Cykelbanans bredd bör vara minst 4,8 meter, vilket är standard för pendlarstråk med mer än 1 000 cyklister per timme.

Beläggning

Cykelbanan bör ha en jämn beläggning med bra dränering, helst asfalt, och gärna med värmekablar för att förhindra ishalka på vintern. Skarvar på cykelbanan bör hållas till ett minimum för att undvika olyckor.

Information om broöppning

För att hjälpa cyklister att planera sina resor bör digitala informationstavlor placeras nära bron och på strategiska platser i staden. Dessa bör informera om planerade broöppningar så att cyklister kan välja alternativa rutter i god tid.

Inkörningsskydd

För att förhindra motorfordon från att köra på bron och orsaka skada föreslår Cykelfrämjandet bilfällor med sensorer som låser in fordonet om det inte är behörigt.

Högvattenskydd

Bron kommer initialt att möta land utanför det planerade högvattenskyddet, vilket kan göra den obrukbar vid extremt högvatten. Det är viktigt att planera för högvattenskydd på bron när områden längs kajerna utvecklas för att säkerställa att bron förblir användbar även vid väderhändelser. Cykeltrafik bör inte behandlas annorlunda än andra trafikslag i detta avseende.

Kommentar:

Förvaltningen tackar för de positiva synpunkterna och instämmer i att en gång- och cykelbro i detta läge är viktig för att förbättra kopplingarna i stadens cykelnät och minska barriäreffekten av älven. Brons utformning, inklusive bredd, lutning och separering mellan gång- och cykeltrafik, följer Göteborgs Stads tekniska handbok samt relevanta föreskrifter för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet.

Brons lutning är reglerad till högst 4 % och anslutningarna till det omgivande gång- och cykelvägnätet har tagits fram i samverkan mellan berörda förvaltningar. Syftet är att skapa tydliga, funktionella och trygga förbindelser i båda riktningarna.

Trygghetsaspekter, såsom god belysning, orienterbarhet och överblickbarhet, har också vägts in i utformningen.

Cykeltrafiken behandlas i planeringen som ett eget trafikslag, likvärdigt med andra trafikslag, och planeringen följer intentionerna i Göteborgs Stads tematiska tillägg till översiktsplanen angående planeringsnivåer för gator.

56. Nordion Energi

Nordion Energi AB där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och meddelar att varken Weum Gas eller Swedegas har några ledningar eller anläggningar inom det berörda området och därmed inget att anmärka.

Kommentar:

Noterat.

Ändringar

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Planförslaget har bearbetats utifrån synpunkter som framkommit vid samrådet, förtydliganden och komplettering av handlingar har gjorts. Befintliga utredningar har kompletterats och nya utredningar har tagits fram, se nedan.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

Plankarta

Användning av mark och vatten

- Planområdet har minskats, vilket medfört att vattenområdet blivit mindre och att allmän plats för gång- och cykelväg väster om planområdet fått en minskad utbredning.
- Användningsgränserna har justerats.
- Tillåtna åtgärder inom vattenområdet har uppdaterats.
- Minsta farledsbredd har justerats.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Stängsel, utfart och annan utgång

- Bestämmelse om utfart har införts.

Utformning av allmän plats

- Höjdprecisering för allmän plats har införts.
- Geotekniska planbestämmelser har införts.
- Bestämmelser om färgsättning och markbeläggning har införts.
- Bestämmelse om utformning av bron har uppdaterats vad gäller farledsbredd, och nya bestämmelser har införts avseende brons bredd, höjdnivå, tjocklek och brons fria höjd i öppet läge.
- Markhöjden i den östra delen av planområdet har reglerats.
- Bestämmelse om högsta tillåtna lutning har införts.
- Bestämmelser om markåtgärder inom allmän plats har lagts till.
- Bestämmelse om placeringshöjd för öppningar till maskineri har tillkommit.

Planbeskrivning

Planbeskrivningen har reviderats efter samrådet och kompletterats med ytterligare information baserad på nya utredningar och underlag. Följande delar har utvecklats eller lagts till, utöver generella revideringar och uppdateringar:

- Brons gestaltning har vidareutvecklats utifrån det designkoncept som fastställts av stadsbyggnadsnämnden och som nu har inarbetats i planbeskrivningen. Övergripande frågor om brons utformning och konstruktion har behandlats. Även antikvariska konsekvenser har uppdaterats.
- Frågor kopplade till sjöfarten har fördjupats, med utökad beskrivning av broöppningar, kajplatser, sjösäkerhet samt framtida sjöfart.
- Geotekniska förhållanden och föreslagna åtgärder har beskrivits mer ingående.

- Förorenad mark och sediment, inklusive identifierade risker och föreslagen hantering, har redovisats.
- Beskrivningen av den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen har utvecklats och förtydligats.
- Beskrivningen av miljö kvalitetsnormer för ytvatten har utvecklats och kompletterats.
- Beskrivningen av det sociala och barnperspektivet har fördjupats, bland annat med avseende på tillgänglighet.
- Motiv till detaljplanens reglering har uppdaterats i enlighet med plankartan.
- Beskrivningarna i avsnittet ”Överväganden och konsekvenser” har uppdaterats och förtydligats.

Tillkommande och reviderade utredningar och analyser efter samråd

Flera utredningar och fördjupade arbeten har genomförts sedan samrådet, bland annat har följande handlingar tagits fram eller uppdaterats:

- Miljökonsekvensbeskrivning - reviderad efter samråd
- Fördjupning Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys (SKA/BKA) - ny sedan samråd
- PM Maritim riskanalys - ny sedan samråd
- PM Broöppningar - ny sedan samråd
- PM Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys - ny efter samråd
- PM Trafikanalys - ny sedan samråd
- PM Lokaliseringsutredning för kajplatser – ny efter samråd
- PM Miljö kvalitetsnormer för ytvatten - ny sedan samråd
- Antikvarisk konsekvensbeskrivning - reviderad efter samråd
- PM Trafik och Landskap - reviderad efter samråd
- PM Sjöfart - reviderad efter samråd
- PM Dagvatten, skyfall och högvatten - reviderad efter samråd
- PM Naturmiljö - reviderad efter samråd
- PM Vattenmiljö - reviderad efter samråd
- PM Geoteknik med bilagor - reviderad efter samråd
- PM Hydrogeologi med bilagor - reviderad efter samråd
- PM Förorenad mark och sediment - reviderad efter samråd
- PM Hydrologi - reviderad efter samråd
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) med bilagor - reviderad efter samråd
- PM Olycksrisk - reviderad efter samråd

Utredningarna är del av planhandlingarna och finns sammanfattade i planbeskrivningen.

Maria Lejon
Planchef

Hamid A Boozani
Planarkitekt

Marie Rörstad
Projektledare

Bilagor

Lista över samrådskrets

Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor

**Lista över samrådskrets****Kommunala nämnder och bolag**

Kretslopp och Vatten
Exploateringsnämnden/förvaltningen
Grundskoleförvaltningen
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Idrotts- och
föreningsnämnden/förvaltningen
Kulturnämnden/förvaltningen
Miljö- och
klimatnämnden/Miljöförvaltningen
Namnberedningen och GDA adresser
Nämnden för funktionsstöd
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsfastighetsnämnden/förvaltningen
Stadsledningskontoret
Stadsmiljönämnden/förvaltningen
Socialnämnden/förvaltningen Centrum
Socialnämnden/förvaltningen
Hisingen
Göteborg & Co

Grannkommuner

Kungälv kommun
Ale Kommun
Lilla Edet kommun
Trollhättans Stad
Vänersborgs kommun
Åmål kommun
Säffle kommun
Grums kommun
Karlstads kommun
Hammarö kommun
Kristinehamns kommun
Gullspåns kommun
Mariestads kommun
Lidköpings kommun
Götene kommun

Grästorps kommun
Melleruds kommun

**Statliga och regionala myndigheter
med flera**

Business Region Göteborg AB
Försvarsmakten Högkvarteret, HKV
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten
Luftfartsverket
Länsstyrelsen, Västra Götaland
Polismyndigheten
PostNord
Sjöfartsverket
Skanova Nätplanering D3N
Statens geotekniska institut
Swedavia AB
Säve flygplats
Svenska Kraftnät
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västfastigheter Ledningsstab,
Flygplatschefen
Västtrafik AB
Länsstyrelsen, Värmland
Infrastruktur- och
kollektivtrafiknämnden
Transportstyrelsen
Kustbevakningen
Sveriges geologiska undersökning
(SGU)
Västra Götalandsregionen
Region Värmland
Göteborgsregionens kommunalförbund
(GR)
Skaraborgs kommunalförbund

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

**Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster,
boende**

Betelskeppet

Övriga

GREFAB	AB Gotenius Varv
Göteborg & Co	Blue Marine
Göteborgs ornitologiska förening	Göteborg City Marina
Funktionsrätt Göteborg	Båtskroten i Väst AB
Higab	Tibblin Marin & Industriservice AB
Naturskyddsfören.i Gbg	Svensk Sjöentreprenad AB/Frog Marine Service
Swedegas	AB Klippans Båtmansstation
Svensk Handel	Svitzer
Västsvenska handelskammaren	Harry Martinsson Marincentrum AB
Älvstranden Utveckling AB	Dockspot
Cykelfrämjandet	Axel Christiernsson AB
Svenska Cykelsällskapet (SCS)	Surte hamn
Batlif Sweden	Surte Åkeri AB
Sportfiskarna	Nols båtklubb
Sveriges fiskares producentorganisation	Ahlmarks
Svensk Sjöfart	Billerud Korsnäs
Skärgårdsredarna	Bror Andrén AB/Karlstad
Sjöräddningssällskapet	Skeppsmäkleri & spedition AB
Svenska Kryssarklubben	Erik Thun AB
Väst kustens Båtförbund	Lantmännen Lantbruk
Värmlands Båtförbund	Moelven
Riksföreningen gästhamnar Sverige	Nordic Paper
Svenska båtunionen	OP Ship
Västsvenska handelskammaren	Stora Enso Skog AB
Handelskammaren Värmland	Svenska Foder AB
Vänerregionens näringslivsråd	Sveriges Åkeriförening Värmland
Vänersamarbetet	Tågoperatörerna
Göta älvs vattenvårdsförbund	Valmet
AB Göta kanalbolag	Vargön Alloys
Stena Line AB	Veqab
DFDS Seaways	Vänerhamn
Börjessons Sjötaxi och Charterbåtar AB	Zinkgruvan
Skärdgårdslinjen i Gbg/Boh. AB	Lantmännen Reppe
Sällskapet Ångbåten (Ångaren Bohuslän)	Varaslättens Lagerhus
Båtakuten på Hisingen AB	Tetra Pak
AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik (Styrsöbolaget)	Rederi Göta kanal AB
Strömma Turism och Sjöfart AB	Dalslands kanaltrafik AB
Rederi AB Bohus Line	Vänersborgs gästhamn
Wikeryds taxibåtrörelse	Spiköns gästhamn
Vrångö Transport AB	Maritiman
Donsö hamn AB	Gryaab AB
Let's Boat	Tele2
Göteborgs gästhamn	Ocean Campus AB
	CANEA Partner Group
	Sandinge bogsering & sjötransport AB
	Pråmkompani



Göteborgs kommun
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se
Ert diarenr SBF-2023-00506

Förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen, Göteborgs kommun, Västra Götalands Län

Handlingar daterade maj 2024 för samråd enligt 5 kap. 11 och 11 c §§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro, som knyter samman staden över älven, skapar ett sammanhängande och robust gång- och cykelnät som främjar en god stadsutveckling och bidrar till ett hållbart resande. Den planerade gång- och cykelbron är cirka 400 meter lång och cirka 10 meter bred inklusive konstruktion. Sektionen för bron är uppdelad på 4 meter för gående, 4 meter för cyklister samt 0,5 meter som avstånd till fast hinder på ömse sidor av bron. Den segelfria höjden på 5,5 meter medför att bron får en lutning på 3,6 procent från Hugo Hammars Kaj och 2,9 procent från Packhuskajen.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att staden satsar på gång- och cykeltrafikanterna i Göteborg. För att planen ska bli genomförbar behöver dock kommunen hantera frågor som berör hälsa, säkerhet, riksintresse, miljö kvalitetsnormer samt mellankommunala frågor.

En förutsättning för att planen skall bli genomförbar är också att kommunen erhåller tillstånd för vattenverksamhet. En tillståndsprocess för vattenverksamhet bedrivs parallellt med detaljplanen.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa, säkerhet, riksintresse, miljökvalitetsnormer, mellankommunala frågor måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse (både MB kap 3 och 4)
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd (MB 7kap)
- Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Länsstyrelsen anser att nedanstående prövningsgrunder är aktuella för föreslagen exploatering.

Riksintresse kommunikationer

Föreslagen gång- och cykelbro passerar farled 955, Göta älv/Trollhättekanal vilka är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Den största enskilda påverkan en föreslagen bro har på statlig infrastruktur är på framkomligheten på farleden i Göta älv.

Trafikverkets utgångspunkt är att gång- och cykelbron inte ska utgöra ytterligare ett hinder i farleden för sjöfarten.

Trafikverkets, som är ansvarig myndighet för riksintresset, inriktning är att gång- och cykelbron ska öppnas för alla yrkesfartyg vid anrop, dvs även för de mindre yrkesfartygen. Detta utifrån motiveringen att bron inte ska utgöra ytterligare hinder/påverka på farledens funktion för yrkestrafiken i farleden. Däremot kan Trafikverket acceptera tidtabell för fritidsbåtar under förutsättning att sjösäkerheten och framkomligheten i älven beaktas.

Väntkajer och övrig infrastruktur behöver tillgodoses för att inte riskera att skapa risker för den genomgående trafiken. Angående väntkajer anser Trafikverket att om det möjliggörs för ytterligare förtöjning mellan ny bro och Hisingsbron kan detta inte tillåtas påverka den genomgående sjötrafiken.

Den nya gång- och cykelbron behöver dimensioneras utifrån ny Vänermax. De nya slussarna kan hantera fartyg med längd 110m, bredd 16,5 m och djup 5,4m.

Den nya bron kommer troligen att generera en minskning av tillgänglig farledsbredd. Detta kan även komma att föranleda en förändring av riksintressets utbredning. Trafikverket är beredda att förändra riksintresseutbredningen, under förutsättning att det hittas en lösning som ger en tillräcklig kapacitet och säkerhet för farleden. Trafikverkets förhandsbedömning är att tillgänglig farledsbredd måste vara minst lika stor som den som finns för Hisingsbron. Detta behöver utredas vidare i fortsatt detaljplanarbete. Det går i dagsläget inte att utesluta att det kan behövas möjlighet för mindre fartyg att mötas mellan broarna.

Trafikverket anser att påverkan på farleden behöver beskrivas även under byggtid för att passager ska anses säkra. Detta gäller även för att möjlighet till trafikering ska tillgodoses i tillräcklig utsträckning. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2024-06-28.

Dialog och utredning gällande Staden öppningsstrategi, framkomlighet och sjösäkerhet pågår och behöver fortsätta innan påtaglig skada på riksintresset kan uteslutas.

Riksintresse kulturmiljö

I samband med planarbetet för gång- och cykelbron över älven har det tagits fram en kulturmiljöutredning och en antikvarisk konsekvensbedömning. I den antikvariska konsekvensbedömningen görs bedömningen på ett övergripande plan, då bron gestaltning och utformning inte framgår.

Den föreslagna platsen för bron ligger inom ett område som är av riksintresse för kulturmiljön som omfattar den befästa staden, stadens omvandling till handelsstad på 1800-talet, Göteborgska särdrag med bl.a. kanalstadens vattenstråk och älven. I planområdet ingår även kulturmiljön med lämningar från varvsindustrin med kranarna på Hisingsidan.

En bro över älven blir ofrånkomligt ett nytt inslag i älvrummet som från olika vyer får olika påverkan på upplevelsen av olika kulturmiljöer. Sex olika vyer och siktlinjer har i kulturmiljöunderlaget bedömts som särskilt viktiga för upplevelsen av betydelsefulla delar inom riksintresse för kulturmiljö. För riksintressets olika delar har påverkan bedömts som liten till måttligt negativ. Med bron följer också ledarmar upp- och nedströms i älven. Dessa planerar att placeras i höjd med Stora hamnkanalens inlopp vilket bedöms försvåra upplevelsen av sambandet mellan Stora hamnkanalen och älven från väster. Bron medför också en direkt påverkan på dagens kajområde med gatsten, pollare m.m.

I planbeskrivningen s 68 anges att en designprocess pågår för bron där frågor rörande gestaltning, konstruktion och genomförande integreras. Plankartan saknar bestämmelser som reglerar brons utformning. Det är viktigt att i det fortsatta planarbetet utreda val av material samt utformning så att bron med ledarmar inordnar sig i älv- och stadsrummet samt kulturmiljökaraktären i området. Mot bakgrund av brons föreslagna läge framför den kulturhistoriskt känsliga Stora hamnkanalen behöver brons planerade gestaltning och utformning framgå genom plankartan. Av plankartan framgår det inte heller hur bron planeras att inordna sig på platsen med val av markmaterial. Länsstyrelsen kan därav inte utesluta att den nya gång- och cykelbron kan medföra en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Föreslagen gång- och cykelbro är förlagd över en farled som sammankopplar Vänerens hamnar med målpunkter längs såväl Göta älv som Göteborgs hamn och internationella sjöfartsleder. Brons utformning och funktionalitet bedöms därmed ha stor betydelse för sjöfartens intressen. Om sjöfartens specifika krav yttrar sig inte Länsstyrelsen utan överlämnar åt näringen själv att bevaka. Länsstyrelsen vill i sammanhanget och i detta skede endast understryka vikten av att farledens funktion inte påverkas till den

grad att Vänersjöfarten och nyttan med anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan äventyras.

Vänersborgs kommun lyfter vikten av en samordning i sitt samrådsyttrande, daterat 2024-07-12.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

I PM dagvatten, skyfall och högvatten redogör kommunen för att avrinning (dagvatten och skyfall) kan släppas direkt till Göta älv, utan någon vidare rening eller fördröjning, samt att detta har verifierats med Kretslopp och vatten. Kommunen gör bedömningen att ingen rening av dagvatten och skyfall behövs baserat på att bron betraktas som en mindre belastad yta och att avrinningen sker till en mindre känslig recipient (Göta Älv).

Länsstyrelsen saknar dock beräkningar som styrker kommunens bedömningar. Det är mycket troligt att kommunens bedömning är korrekt, men länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för föroreningsmängderna och inte enbart hänvisa till Kretslopp och vattens riktlinjer "Reningskrav för dagvatten" (Göteborgs stad, Kretslopp och vatten, 2021c).

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. Kommunen måste därför i sitt underlag visa hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom de vattenförekomster som kan beröras av planområdet samt hur de påverkar möjligheterna att nå uppsatta MKN för Vatten. Kommunen ska i sitt underlag visa på vilka grunder bedömningen har gjorts, med avseende på såväl ytvatten som grundvatten. Bedömning ska göras på kvalitetsfaktornivå.

Det är dessutom viktigt att man även belyser påverkan på eventuella hydromorfologiska vattenkvalitetsfaktorer och inte bara vattenkvalitet.

Enligt underlaget krävs stabiliserande åtgärder i anslutning till kajkanter och brokonstruktionen. Dessa åtgärder avses att hanteras i tillståndet för vattenverksamhet. Länsstyrelsen anser att det saknas en bedömning av dessa åtgärders påverkan på de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna för MKN vatten i underlaget för detaljplanen. Om åtgärderna är en förutsättning för att planen skall vara genomförbar skall detta vara hanterat i planskedet även om åtgärden i sig

hanteras i en anmälan om vattenverksamhet alt. ett tillstånd om vattenverksamhet.

Av PM Hydrologi framgår att den minskning av tvärsnittsarean vid broläget som gång- och cykelbron kan tänkas medföra utgör en obetydlig dämning av flödet i Göta älv, även i ett framtida scenario med grundare ramfritt djup i farleden. Den uppskattade relativa minskningen av tvärsnittsarean vid broläget är enligt kommunens beräkningar ca 38-40 %. Kommunen bedömer att det i förhållande till älvens karaktäristiska flödes hastigheter inte är en tillräckligt stor minskning för att resultera i någon betydande dämning av flödet. Länsstyrelsen önskar ett utvecklat resonemang för att kunna ta ställning i frågan. Vattenförekomsten Göta Älv är ett kraftigt modifierad vatten (KMV) vilket gör att länsstyrelsen bedömer att det finns en risk för påverkan på hydromorfologin. Göta Älvs morfologiska tillstånd och hydrologiska regim är i sämsta klassen, dålig status, vilken innebär att ingen ytterligare försämring kan tillåtas.

Hälsa och föroreningar

Länsstyrelsen har lämnat synpunkter till kommunen kopplat till markmiljö och föroreningar dels i yttrande till samrådshandling inför tillståndsansökan dnr 43933-2023 och i avgränsningssamrådet dnr 4189-2024.

Länsstyrelsen kan inte av nuvarande underlag, inklusive PM *förorenad mark och sediment* och redovisad MKB, se att våra synpunkter om att mer tydligt redogöra för planerade skyddsåtgärder är omhändertagna av kommunen varför våra synpunkter (se dnr 43933-2023) kvarstår:

Föroreningar

Aktuellt delområde ligger inom det gamla varvsområdet, med f.d. Damen Shiprepair Götaverken (EBH-stödet, objekt id 192925, riskklass 1) med konstaterat kraftigt förorenade sediment. Det förekommer även förorenad mark på land. Förekomst av föroreningar i mark och sediment framgår av samrådsunderlaget och sökanden föreslår också kompletterande undersökningar.

Länsstyrelsen instämmer i er bedömning att kompletterande provtagning och utredning av föroreningssituationen inom aktuellt område som berörs av ansökan behöver göras, både på land och i vattenområdet.

MKB bör under respektive rubrik i avsnitt Miljöförutsättningar, effekter och konsekvenser tydligt redogöra för planerade skyddsåtgärder.

Föroreningar på land och i grundvatten

Undersökning av föroreningssituationen på land behöver utöver markprovtagning, även omfatta provtagning av grundvatten.

Undersökningsresultatet ska ligga till grund för bedömning av behov av avhjälpandeåtgärder vid markarbeten på land och masshantering.

Provtagningsresultatet ska även ligga till grund för bedömning av behov av åtgärder vid kommande grundvattenpumpning samt hantering av länsvatten från markarbeten på land.

Föroreningar i sediment

Provtagning av sediment behöver göras för närmare utredning av föroreningssituationen i läget för nya bron, tex vid brostöd, dykdalber, delområden för muddring, med mera samt inom arbetsområden för stabilitetshöjande åtgärder vid kajer. Provtagningen ska vara representativ för det delområde som berörs av anläggningsarbetet och dess påverkansområde. Provtagning kan behöva göras på olika sedimentdjup för avgränsning och bedömning av föroreningssituationen. Provtagningsresultatet bör redovisas utifrån sedimentklasser (klass 1–5, NV och SGU), MKN-vatten samt NV riktvärden för KM och MKM. I de fall svenska MKN för vatten och sediment inte finns framtaget bör jämförelse göras mot rikt-, och gränsvärden framtagna av andra länder och som bedöms vara relevanta i detta sammanhang.

Utifrån provtagningsresultat och föroreningssituationen ska ni redovisa behov av åtgärder med avseende på förorenade sediment samt skyddsåtgärder för att förhindra föroreningsspridning och grumling nedströms och uppströms arbetsområdet. Skyddsvärda områden som kan påverkas ska beskrivas, risk för påverkan ska anges och skyddsåtgärder beskrivas.

Ni anger att den färdiga GC-bron inte får medföra att framtida sanering av föroreningar/sediment försvåras eller förhindras, vilket är väldigt bra. Länsstyrelsen bedömer att ni ska redovisa förutsättningar för detta samt om det finns delområden som inte kommer gå att komma åt att sanera när bron är klar, tex på grund av skyddsavstånd till anläggningen, tekniska hinder, och då i stället bör åtgärdas inför eller i samband med sökt verksamhet.

Ni behöver redovisa om kommande bro och dess konstruktioner, så som brofundament med mera, kan ge ändrad strömningsbild med risk för sedimenttransport och föroreningsspridning. Skyddsåtgärder ska anges.

Behov av muddring ska redovisas, liksom skyddsåtgärder för att förhindra grumling och föroreningsspridning samt hantering av muddermassor.

Länsstyrelsen vill särskilt understryka att det planen möjliggör inte får försvåra för framtida saneringar och att kommunen tydligt behöver beskriva hur det säkerställs.

Risk för olycka

I PM Olycksrisker beskrivs övergripande vad som ingår i den maritima riskanalysen som är under utarbetning. I den maritim riskanalysen ingår bland annat risker med påsegling av bron och kollisionsrisker. Analysen är inte klar men enligt PM ligger de preliminära risknivåerna inom en risknivå som kan accepteras om rimliga åtgärder vidtas, enligt vedertagna acceptanskriterier för trafikanter på bron.

PM olycksrisk presentera dock inga beräkningar. Det framgår inte heller vilka kriterier som används.

De åtgärder som kan vara aktuella för att nå en acceptabel nivå är enligt PM ökat säkerhetsavstånd, broutformning, dimensionering av bro och ledverk samt strategisk placering av bommar för att väntande gång- och cykeltrafikanter ska vara så skyddade som möjligt.

Inför granskningskedet behöver vi få ta del av utförligare material kring den maritima riskanalysen och de fartygssimuleringar som genomförs för att verifiera tillräcklig hög säkerhetsnivå. Det måste även framgå vilka kriterier som använd för att bedöma om risker kan accepteras.

Exempel på ytterligare frågor som behöver besvaras:

Aktuell bro ska kunna beträdas vid broöppning. Vilka risker utsätt personer för som befinner sig på bron. Konsekvensen av en olycka (påsegling av bro) behöver beskrivas, inklusive ett "worst -case" scenario.

För att minska risken för kollisionsolyckor behövs "tillräckligt många väntplatser" och bro och ledverk ska tåla en viss last. Som vi uppfattar material är även detta under utredning och arbete pågår med att verifiera att acceptable riskbild kan nå kopplat till mötesolyckor. I detaljplanen måste det framgå hur väntplatser kan utformas och säkerställas att tillräcklig yta finns för väntplatser som behövs. Kan dessa väntplatser påverka sjöfarten och framkomligheten negativt?

Av handlingar framgår att staden planerar att dimensionera brons skyddsnivå för en fördubbling av godsvolymerna där ökningen fraktas i dagens Vänermax. I detta sammanhang, vad menas med brons skyddsnivå? Är det kopplat till påseglingslaster?

Att utredningen och hanteringen av påseglingsrisker inte är komplett då detaljer i utformning av bro och ledverk m.m. ännu inte är bestämda är också något som Sjöfartsverket påpekar i sitt yttrande, daterat 2024-06-25.

Risk för översvämning

Frågan om översvämning från hav och skyfall har studerats. Kommunen ser inte att gång- och cykelbron är en högprioriterad väg och det finns inga krav på att säkerställa framkomligheten i alla lägen. Inriktningen från stadens sida är att bron kommer att stängas av, i öppet läge, i samband med höga flöden i älven.

Brokonstruktionens öppningsmekanism, det vill säga maskinrum och klaffkammare, ska dock fungera och vara åtkomliga vid högvatten under brons livslängd. Genom att konstruera brons öppningsbara del för högvattennivåer år 2150 utan yttre havsportar, hanteras riskerna med att yttre havsportar ej byggs samt att klimatförändringarna sker snabbare än vad som förväntas. Den öppningsbara bron dimensioneras därför för vattennivåer om +3,75, vilket representerar en uppskattad, framtida högvattenhändelse med 200 års återkomsttid år 2150 i ett scenario där yttre havsportar ej har anlagts.

Länsstyrelsen anser att åtgärden med att placera kritisk utrustning ovan en viss nivå ska säkerställas tillexempel med planbestämmelse på plankartan.

Det krävs även vidare utredningar och rutiner för att säkerställa att människor inte kommer till skada vid en stängning av bron.

Risk kopplat till stabilitet

En redogörelse för planområdet och angränsade områdens geotekniska förutsättningar med tillhörande utredningar och planbestämmelser saknas delvis för aktuell detaljplan.

Enligt konsultens beräkningar erfordras förstärkningsåtgärder på grund av för låg säkerhet mot skred på båda sidor av älven. SGI instämmer i denna bedömning men vill poängtera att dimensioneringen av förstärkningsåtgärder ska säkerställa att detaljplaneområdet är stabilt under hela bebyggelsens livslängd. Detta innebär att beräkningarna måste inkludera framtida erosion, samt att samtliga relevanta beräkningar ska göras med de dimensionerande vattennivåer som beräknats för hela livslängden.

Analysen av bakåtgripande skred och planområdets stabilitet efter ett möjligt skred behöver utvecklas. Det är angeläget att plankarta, planbeskrivning och geotekniska utredningar är samstämmiga avseende vad som utretts i den geotekniska utredningen och vilka planbestämmelser avseende åtgärder och restriktioner som införs i planen. Planen ska utgöra underlag för kommande bygglov gällande stabilitetsfrågor.

Det nämns att det eventuellt kommer utföras förstärkningsåtgärder för Packhuskajen inom andra projekt i området. SGI anser att det, i planbeskrivning och plankarta, tydligt ska säkerställas att erforderliga förstärkningar är utförda eller utförs inom detaljplanen.

Länsstyrelsen stödjer SGIs yttrande i sin helhet. Se SGIs yttrande, daterat 2024-06-28.

Råd enligt 2 kap. PBL

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Förhållande till kommunens översiktsplan

Detaljplanen stämmer överens med intentionerna i kommunens översiktsplan, som antogs 2022.

Samhällsnytta

I kommande handlingar anser vi att kommunen behöver utvidga sitt resonemang om tider för broöppningar (antal och tid). Vi anser att det är viktigt att rätt förutsättningar ligger till grund för beräkningar av samhällsnyttan då den, som vi uppfattar det, till stor del grundar sig på just vinsten i restid.

En aspekt vi vill lyfta är behovet av muddring av farleden. Om muddring inte sker begränsas möjligheten för vissa större fartyg att reducera farten, få stopp samt manövrera. Om muddring inte genomförs kan det, enligt underlag, lösas med att Hisingsbron och GC-bron öppnas samtidigt. Detta skulle påverka tiden för en broöppning. En annan aspekt som kan påverka tiden det tar för en broöppning är var bommar placeras och var personer står och väntar på öppningen.

Vad de faktiska tidsvinster för GC-trafiken med en GC-bro blir är också något som Sjöfartsverket lyfter i sitt yttrande, daterat 2024-06-25.

Strandskydd

Kommunen avser upphäva det inträdande strandskyddet för vattenområde W1, GCVÄG och GATA1 utifrån punkt 1, 3 och 5 i 7 kap. 18 c § miljöbalken.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att allmän plats så som GC-väg och gata generellt sett inte är sådan användning där strandskyddet behöver upphävas för att planen ska vara genomförbar. Strandskyddets syften avser inte bara att skydda naturmiljön utan också att säkerställa allmänhetens tillgång till strandlinjen. Gator har som syfte att tillgängliggöra platser för allmänheten vilket gör att det är lämpligt att de även omfattas av strandskyddsbestämmelserna, som utgör en tydligare skyddsform än den användning som säkerställs genom en detaljplan.

Länsstyrelsen anser inte heller att strandskyddet för vattenområdet behöver upphävas. De åtgärder som ska genomföras bör kunna hanteras genom en dispensprövning inom tillståndsprövningen för vattenverksamheten eller i en enskild prövning. Länsstyrelsen uppmanar därför kommunen att inte upphäva strandskyddet för allmän platsmark GC-väg och gata samt vattenområdet. Funktionerna kan säkerställas i planen lika bra med strandskyddet kvar.

Av samrådsunderlaget framgår inte varför strandskyddet behöver upphävas för att genomföra planen på de berörda ytorna. Om kommunen bedömer att ett upphävande av strandskyddet fortsatt är nödvändigt behöver en motivering till upphävande framför dispensprövning utvecklas i planen.

Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning om att de ytor som idag är tillgängliga för allmänheten är ianspråktagna på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syften. För dessa områden anser Länsstyrelsen inte att punkt 1, 7 kap. 18 c miljöbalken är tillämpligt.

Totalförsvars frågor

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Ur ett Försvarsmaktsperspektiv kopplat till både totalförsvarsplanering och försvarsplanering är förbindelser som knyter samman Hisingen med fastlandet av intresse och då främst vad avser rörlighet av större fordon. Förslagets huvudintresse är gång- och cykelbro. Kan man samordna detta med möjlighet till fordonstrafik vid höjd beredskap är detta ur ett Försvarsmaktsperspektiv till gagn för vår försvarsplanering. Se Försvarsmaktens yttrande, daterat 2024-06-28.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Artskydd

Länsstyrelsen noterar beskrivningen av detaljplanens förväntade påverkan på skyddade arter i MKB och planbeskrivning med utgångspunkt i PM Naturmiljö. I planbeskrivningen beskrivs påverkan på fladdermöss under rubriken Fåglar vilket bör ändras.

Länsstyrelsen noterar att PM naturmiljö genomförts utifrån inventering i mars 2024 och att en inventering av kärlväxter på berörda grönytor avses göras under växtsäsong. Likaså att en inventering av invasiva arter avses göras innan byggskedet.

Skyddsåtgärder för att minska negativa effekter på skyddade arter föreslås i PM naturmiljö och beskrivs i MKB som åtgärder som förutsätts omhändertas genom exempelvis villkor i kommande tillståndsansökan. Länsstyrelsen anser att skyddsåtgärder och anpassningar som att bullrande arbeten inte får påbörjas under häckningssäsong, att grumlande arbeten ska utföras under den minst känsliga perioden för vattenlevande arter och utformning av fladdermusanpassad belysning även bör framgå av detaljplanens genomförandebeskrivning. Detaljplanen ska självständigt kunna visa att dess genomförande sker i enlighet med artskyddsbestämmelserna.

Tillstånd vattenverksamhet

En förutsättning för att planen skall vara genomförbar är att kommunen erhåller ett tillstånd för vattenverksamhet. En tillståndsprocess för vattenverksamhet bedrivs parallellt med detaljplanen. En miljökonsekvensbeskrivning håller på att tas fram för tillståndet. Ett avgränsningssamråd har hållits med länsstyrelsen, se diare nr 531- 43933-2023.

Kulturmiljölagen

Länsstyrelsen upplyser om att tillstånd till ingrepp i fornlämning behövs för anslutning till Stora bommen. Ett sådant tillstånd kan vara förenat med villkor om arkeologisk undersökning beroende på arbetsföretagets omfattning och påverkan på arkeologiska lämningar.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen har bedömt att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och bifogats handlingarna för samråd.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för Natur-, Miljöskydd-, Vatten samt Samhällsavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Detta yttrande har beslutats av funktionschef Nina Kiani Janson med planhandläggare Johanna Severinsson som föredragande

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Sjöfartsverket, daterat 2024-06-25

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2024-06-28

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2024-06-28

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Försvarmakten, daterat 2024-06-28

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Länsstyrelsen i Värmland, daterat 2024-06-26

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Vänersborgs kommun, daterat 2024-07-12.

Kopia (utan bilaga) till:

Trafikverket, Maria Patriksson Hellsing
SGI, Martin Dreifaldt
Sjöfartsverket, Jonas Sundin
Försvarmakten, Gill Hermansson Wolff
Länsstyrelsen i Värmlands län, Emil Jessen
Vänersborgs kommun, Per-Ola Rasmussen

Länsstyrelsen/
Naturavdelningen, Elin Carlsson
Miljöskyddsavdelningen, Marco Bongiovanni
Samhällsavdelningen, Kulturmiljöenheten, Lena Emanuelsson, Andreas Åman
Samhällsavdelningen, Enheten för samhällsskydd och beredskap, Rebecka
Thorwaldsdotter
Samhällsavdelningen, Samhällsbyggnadsenheten, Moa Nord
Vattenavdelningen, Stina Schött
Funktionschef Plan och bygg, Nina Kiani Janson

Ärendenummer
TRV 2024/64603
Göteborgs Stad ärendenummer
SBF-2023-00506

Dokumentdatum
2024-06-28

Mottagare
Göteborgs Stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Länsstyrelsen Västra Götaland
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Trafikverkets samrådsyttrande gällande detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen

Ärende

Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen som knyter samman staden över älven för att skapa ett sammanhängande och robust gång- och cykelnät.

Bron ska ha en öppningsbar sektion mitt över älven med en minsta farledsbredd på 30 meter och en segelfri höjd på 5,5 meter. Detta innebär att brokonstruktionen är begränsad både vertikalt och horisontellt, med undantag för den öppningsbara delen. Förändringar i farleden, inklusive nödvändiga skyddsanordningar och väntbryggor, kommer också att genomföras som en del av projektet.

Infrastruktur

Föreslagen gång- och cykelbro passerar farled 955, Göta älv/Trollhätte kanal vilken är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Vattenområdet som bron passerar är även utpekad som riksintresse för kommunikationer för Göteborgs hamn, som en del av hamnen.

Ärendenummer
TRV 2024/64603
Göteborgs Stad ärendenummer
SBF-2023-00506

Dokumentdatum
2024-06-28

Tidigare yttranden

Trafikverket har i yttrande för i utställning av Göteborgs Stads gällande ÖP uttalat sig angående nya broar över Göta älv (TRV 2021/38118), daterat 2021-05-17. Trafikverket skrev då bland annat att det inte kunde uteslutas att en ny bro leder till påtagligt försvårande av tillkomst eller utnyttjande av riksintresse för kommunikationer och att nya öppningsbara broar bör tas med i överenskommelse om trafikslagsövergripande trafikledning som inkluderar bland annat Hisingsbron och Marieholmsbroarna.

Trafikverket yttrade sig gällande samråd om tillstånd enligt miljöbalken för anläggande av en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj i Göteborgs Stad (TRV 2023/120704) daterat 2024-01-12.

Trafikverkets synpunkter

Den största enskilda påverkan en föreslagen bro har på statlig infrastruktur är på framkomligheten på farleden i Göta älv. Trafikverkets utgångspunkt är att gång- och cykelbron inte ska utgöra ytterligare ett hinder i farleden för sjöfarten.

Trafikverket inser nyttan av en gång- och cykelbro för Staden men det krävs ett förtydligande av att en ny gång- och cykelbro inte påverkar framkomligheten och sjösäkerheten för trafikanter på älven och att bron inte medför påtaglig skada på riksintresse kommunikation.

Broöppningsstrategi, framkomlighet och sjösäkerhet

Trafikverkets inriktning är att gång- och cykelbron ska öppnas för alla yrkesfartyg vid anrop, dvs även för de mindre yrkesfartygen. Detta utifrån motiveringen att bron inte ska utgöra ytterligare hinder/påverka på farledens funktion för yrkestrafiken i farleden. Däremot kan Trafikverket acceptera tidtabell för fritidsbåtar under förutsättning att sjösäkerheten och framkomligheten i älven beaktas.

Väntkajer och övrig infrastruktur ska tillgodoses för att inte riskera att skapa risker för den genomgående trafiken. Angående väntkajer anser Trafikverket att om det möjliggörs för ytterligare förtöjning mellan ny bro och Hisingsbron kan detta inte tillåtas påverka den genomgående sjötrafiken.

Dialog och utredning gällande Staden öppningsstrategi, framkomlighet och sjösäkerhet pågår mellan parterna och behöver fortsätta innan påtaglig skada på riksintresset kan uteslutas.

Ärendenummer
TRV 2024/64603
Göteborgs Stad ärendenummer
SBF-2023-00506

Dokumentdatum
2024-06-28

Dimensionering brokonstruktion

Trafikverket anser att ny gång- och cykelbron ska dimensioneras utifrån ny Vänermax. De nya slussarna kan hantera fartyg med längd 110m, bredd 16,5 m och djup 5,4m. Ny Vänermax får ett deplacement på 7850 ton (LxBxDx0,8).

Farled

Trafikverket utgår från att en ny bro kommer generera en minskning av tillgänglig farledsbredd. Detta kan även komma att föranleda en förändring av riksintressets utbredning. Trafikverket är beredda att förändra riksintresseutbredningen, under förutsättning att det hittas en lösning som ger en tillräcklig kapacitet och säkerhet för farleden. Trafikverkets förhandsbedömning är att tillgänglig farledsbredd måste vara minst lika stor som den som finns för Hisingsbron. Detta behöver utredas vidare i fortsatt detaljplanearbete. Det går i dagsläget inte att utesluta att det kan behövas möjlighet för mindre fartyg att mötas mellan broarna.

Byggnation

Trafikverket anser påverkan på farleden behöver beskrivas även under byggtid för att passager ska anses säkra. Detta gäller även för att möjlighet till trafikering ska tillgodoses i tillräcklig utsträckning.

Övrigt

Trafikverket ser positivt på att ambitionen är att arbeta in ny gång- och cykelbro vid en revidering av överenskommelsen om trafikslagsövergripande trafikledning som inkluderar Hisingsbron och Marieholmsbroarna.

Sammanfattning

Trafikverkets utgångspunkt är att gång- och cykelbron inte ska utgöra ytterligare ett hinder i farleden för sjöfarten. Framkomlighet och sjösäkerhet måste förtydligas innan påtaglig skada på riksintresset kan uteslutas.

Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog i ärendet!

Ärendenummer
TRV 2024/64603
Göteborgs Stad ärendenummer
SBF-2023-00506

Dokumentdatum
2024-06-28

Med vänlig hälsning

Maria Patriksson Helsing
Samhällsplanerare

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/64603, Motpartens ärendenummer SBF-2023-00506, Dokumentdatum 2024-06-28, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Länsstyrelsen Västra Götaland
vastragotalnd@lansstyrelsen.se

Kopia till:
-Trafikverket

Sjöfartsverkets samrådsyttrande rörande ny detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv, Göteborgs kommun

Sjöfartsverket har tagit del av handlingar i rubricerat ärende för yttrande.

Bakgrund

Göteborgs Stad genomför samråd inför framtagande av detaljplan för ny gång- och cykelbro över Göta älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj, inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen.

Sjöfartsverket ansvarar för sjöfartens framkomlighet genom att se till att sjöfart kan bedrivas året runt i svenska farvatten och i samtliga svenska hamnar under säkra och effektiva former.

Sjöfartsverket yttrar sig i ärendet direkt till Göteborgs Stad. Samma yttrande skickas här även till Länsstyrelsen med kopia till Trafikverket för sammanställande av de statliga intressena.

Yttrande

Sjöfartsverket anser att det genom samrådsunderlaget inte är klarlagt att planförslaget är förenligt med 2 kap 2§ plan- och bygglag (2010:900), vilket anger att mark och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade för.

Sjöfartsverket ser att utredningen och hanteringen av påseglingsrisker inte är komplett då detaljer i utformning av bro och ledverk m.m. ännu inte är bestämda. Detta behöver kompletteras till granskningen.

Under rubriken *Synpunkter* nedan ges utvecklat resonemang kring ovan nämnda delar.

Sjöfartsverket ser att *PM Sjöfart* ger en god bild och beskrivning av sjötrafiken i området.

Synpunkter

Tillåtlighet

Enligt de allmänna hänsynsreglerna som anges i både miljöbalk (1998:808) och plan- och bygglag (2010:900) ska vid planläggning och prövning av olika verksamheter, mark- och vattenområden nyttjas till det de är mest lämpade för. Sjöfartsverket menar att planlägga området i Göta älv för gång- och cykelbro inte är att använda området på mest lämpliga sätt, det motverkar istället nyttjande av vattenområdet på mest lämpliga sätt. Detta har sin grund i att de antaganden som ligger till grund för beräkningarna av nyttan med bron är orimligt optimistiska och att Göteborgs stad underskattar hindret som bron utgör för sjöfarten.

Samrådsunderlaget och andra utredningar¹ gör gällande större tidsvinster för GC-trafiken med en GC-bro. Där har antagits en genomsnittlig väntetid vid broöppning på 36 sekunder, medan väntetiden för att vänta på färja har antagits till ca 2,5 minuter. Sjöfartsverket menar att väntetiden vid en broöppning kommer bli avsevärt längre än 36 sekunder, och att det är de längre tiderna som kommer uppmärksammas. En broöppning för ett lastfartyg tar uppskattningsvis cirka åtta till 10 minuter. Det innefattar tid för att kunna få stopp på ett aktuellt lastfartyg i fem knops fart vilket är cirka fem minuter (säkerhetsavstånd), tid för att tömma broklaffar på folk, samt öppnings- och stängningsprocedur. För mindre yrkesfartyg och för fritidsbåtar kommer broöppningar gå snabbare, dock avsevärt längre än antagen genomsnittstid. Data² från Hisingsbron visar på en genomsnittlig tid för fritidsbåtsöppningar på lite över sex minuter. En öppningsbar bro, oavsett utformning eller öppethållande är ett tillkommande hinder i farleden som behöver hanteras av sjötrafiken.

En förenklad jämförelse:

Antag att ett 0-alternativ (jämförelse alternativ) är att det varken finns GC-bro eller kollektivtrafikfärjor som transporter GC-trafikanter över älven. Då blir resultatet negativt för GC-trafiken och oförändrat för sjötrafikens tillgänglighet till farleden.

Alternativ ”Nu-läge” är att det finns kollektivtrafikfärjor för GC-trafiken över älven. Då har vi ett positivt läge för GC-trafiken och oförändrat läge för sjötrafiken.

I alternativ ”GC-bro” har vi ett positivt läge för GC-trafiken och ett försämrat läge för sjötrafiken.

Alternativ ”Nu-läge” är vad vi har idag, med den nya färjelinjen mellan Lundbystrand och Stenpiren. D.v.s. enligt Sjöfartsverkets mening ett nyttjande av

¹ Trafikkontoret 2020-09-02, Gång- och cykelbroar över Göta älv - planeringsförutsättningar september 2020.

² Årsrapport 2023 Samverkansregler Göta älv – Storgöteborg [ac573cd1-7949-40df-b4c0-f7605f6e13e4 \(goteborg.se\)](https://goteborg.se/ac573cd1-7949-40df-b4c0-f7605f6e13e4)

Datum
2024-06-25

Vår beteckning
24-03065

vattenområdet på lämpligaste sätt, med positiv nytta för GC-trafiken utan att försämra för sjötrafiken.

Det andra huvudsakliga argumentet för att istället välja GC-bro är ekonomi, där man ser att kostnaden på sikt blir dyrare med färjor. Detta har utifrån hur Sjöfartsverket uppfattar situationen sin uppkomst i avtalet mellan Göteborg stad och Västtrafik, där staden bl.a. ersätter Västtrafik för inkomstbortfall för biljettintäkter ("fria resor"), vilket i sin tur leder till att ju fler som åker färja ju dyrare blir det för staden. Sjöfartsverket bedömer att detta är direkt kontraproduktivt för att främja smarta lösningar med kollektivtrafikfärjor.

Med ett innovativt framtidstänkande finns goda möjligheter att uppnå Göteborgs Stads strategier om *en nära stad*, *en sammanhållen stad* och *en robust stad*, på andra sätt än genom en fast konstruktion (förvisso öppningsbar) som skapar ytterligare ett hinder i farleden.

Påseglingsrisker

Sjöfartsverket ser att PM rörande Olycksrisk inte fullt ut hanterar risken med påsegling av den fasta brobanan. Det var en risk som identifierades under riskidentifierings-/Hazid- workshopen som hölls 2023-04-20.

Som PM:et anger pågår fortfarande arbete med detaljutformning av ledverk och placering av bommar vilket anses kunna hantera dessa risker till en acceptabel nivå. Detta behöver klargöras inför granskningen av planen.

Sjöfartsverkets tolkning utifrån tidigare samråd är att de fasta delar av bron (ramperna) upp mot den öppningsbara delen kommer vara tillgängliga för GC-trafikanter som väntar på broöppning, vilka då kommer befinna sig i en utsatt position i händelse av manöverbortfall på fartyg. Denna risk kan hanteras antingen genom påseglingsskydd eller att ramper ej tillåts beträdas vid fartygspassager av lastfartyg, vilket förlänger väntetiden vid broöppningar.

Ärendet har handlagts av Infrastruktursamordnare Jonas Sundin i samråd med Direktör Infrastrukturavdelningen Joel Smith, Verksjurist Erik Ygge, Chefen på enheten Maritim samverkan och utveckling Johan Wahlström, driftchef lotsning Kanalen och Vätern Fredrik Hansson och Infrastruktursamordnare Martin Ahlström.

Jonas Sundin

Yttrande

Datum 2024-06-28
Diarienummer 4.3.1-2405-0851
Er beteckning SBF 2023-00506

Göteborgs Stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Länsstyrelsen Västra Götaland
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg

Yttrande över samrådshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Planbeskrivning, Samrådshandling, daterad maj 2024
2. Plankarta, daterad 2024-05-22
3. Markteknisk undersökningsrapport (MUR) – Geoteknik/Hydrogeologi/Miljö, Del av Genomförandestudie och detaljplan, daterad mars 2024
4. PM Geoteknik, Del av Genomförandestudie och detaljplan, daterad mars 2024
5. Miljökonsekvensbeskrivning – MKB, Samrådshandling, daterad 2024-05-22

Bakgrund och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro.

Geologiska och geotekniska förutsättningar

Planområdet består av Göta älv och kajområden intill älven. Enligt SGU:s jordartskarta består det översta jordlagret av fyllning. Fyllningen överlagrar postglacial lera. Själva kajerna är plana men mot och i älven sluttar området ner mot mitten av älven.

Detta bekräftas av genomförda geotekniska utredningar [4].

Yttrande

Datum

2024-06-28

Diarienummer

4.3.1-2405-0851

Vid Packhuskajen består jorden av mellan 2 och 3 meter fyllning (sand, grus och byggrester) på lös lera, på cirka 0,5 till 1,5 meter friktionsjord på berg. Leran är klassad som mellansensitiv. Jorddjupen bedöms till mellan cirka 42 och 57 meter i läget för den planerade bron.

I Göta älv består jorden av mellan 0,5 och 1,0 meter sediment på gyttjig lera, på 2 till 5 meter friktionsjord, på berg. Leran har klassats som låg- till mellansensitiv. Jorddjupet är mellan 70 och mer än 100 meter.

Vid Hugo Hammars kaj består jorden av cirka 2 till 4 meter fyllning på dy och gyttjig lera, på lera. Undersökningarna är avslutade på 90 till 110 meters djup utan att ha verifierat friktionsjord eller berg. Leran är klassad som låg- till mellansensitiv.

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. En redogörelse för planområdet och angränsade områdens geotekniska förutsättningar med tillhörande utredningar och planbestämmelser saknas delvis för aktuell detaljplan.

Geoteknisk utredning

Enligt konsultens beräkningar erfordras förstärkningsåtgärder på grund av för låg säkerhet mot skred på båda sidor av älven. SGI instämmer i denna bedömning men vill poängtera att dimensioneringen av förstärkningsåtgärder ska säkerställa att detaljplaneområdet är stabilt under hela bebyggelsens livslängd. Detta innebär att beräkningarna måste inkludera framtida erosion, samt att samtliga relevanta beräkningar ska göras med de dimensionerande vattennivåer som beräknats för hela livslängden.

Konsulten nämner själv att grundvattenrören bör läsas av under längre tid och ger i MUR kapitel 14.1 rekommendationer på hur och hur länge det ska göras [3]. SGI ser positivt på dessa rekommendationer men vill poängtera att det bör tätas kring de rör där det finns misstanke om att det runnit ner ytvatten. SGI rekommenderar även att porvattentrycket kartläggs noggrannare, framförallt i de beräknade sektioner där den kombinerade analysen är avgörande.

Vidare vill vi framhålla att man allmänt inte kan begränsa analysen av ett planområdes säkerhet mot bakåtgripande skred till att en möjlig skredutbredning inte når in i planområdet. Frågan som man bör ställa är om planområdet efter en bedömd möjlig maximal skredutbredning fortsatt är tillfredsställande stabilt med hänsyn tagen till det då inträffade skredet och de förändringar av hållfasthet i jorden som då kan antas gälla. Vi rekommenderar därför att analysen av bakåtgripande skred och planområdets stabilitet efter ett möjligt skred utvecklas.

Planbeskrivning och plankarta

I planbeskrivningen [1] tas det upp att det finns stabilitetsproblematik och att förstärkningsåtgärder behövs. Några olika metoder nämns. Det nämns även att det eventuellt kommer utföras förstärkningsåtgärder för Packhuskajen inom andra projekt i området. SGI anser att det, i planbeskrivning och plankarta, tydligt ska säkerställas att erforderliga förstärkningar är utförda eller utförs inom detaljplanen.

Yttrande

Datum 2024-06-28
Diarienummer 4.3.1-2405-0851

SGI delar bedömningen att en stabilitetshöjande åtgärd krävs och är en förutsättning för att uppnå en tillfredsställande stabilitet. Vi ställer oss dock frågande till om åtgärden, utan att vara införd på plankartan, är tillräckligt säkerställd i planen.

Det är angeläget att plankarta, planbeskrivning och geotekniska utredningar är samstämmiga avseende vad som utretts i den geotekniska utredningen och vilka planbestämmelser avseende åtgärder och restriktioner som införs i planen. Planen ska utgöra underlag för kommande bygglov gällande stabilitetsfrågor.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ser SGI att det kvarstår oklarheter som behöver förtydligas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas i planen.

Beslut i detta ärende har fattats av geotekniker Ulrika Isacsson, efter föredragning av geotekniker Martin Dreifaldt.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Ulrika Isacsson

Martin Dreifaldt



Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Göteborgs stad

Ert datum
2024-05-29

Er beteckning
SBF-2023-00506

Vårt tjänsteställe, handläggare
MELLERSTA MILITÄRREGIONEN
FYSPLAN
Måns Nyström
mrm-fysplan@mil.se, 08 788 88 00

Vårt föregående datum
Vår föregående beteckning

Yttrande avseende remiss om granskning för detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen, Göteborgs stad, Västra Götalands län

Försvarsmakten lämnar nedan synpunkter på samrådsförslag för rubricerad detaljplan.

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Men lämnar synpunkter enligt nedan.

Bakgrund

Göteborgs stad och Länsstyrelsen Västra Götaland har berett Försvarsmakten möjlighet att inkomma med synpunkter på samrådsförslaget av detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg.

Försvarsmaktens bedömning och synpunkter

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

(LFI)

Synpunkter

Ur ett Försvarsmaktsperspektiv kopplat till både totalförsvarsplanering och försvarsplanering är förbindelser som knyter samman Hisingen med fastlandet av intresse och då främst vad avser rörlighet av större fordon. Förslagets huvudintresse är gång- och cykelbro. Kan man samordna detta med möjlighet till fordonstrafik vid höjd beredskap är detta ur ett Försvarsmaktsperspektiv till gagn för vår försvarsplanering.

För frågor i ärendet, kontakta handläggaren enligt ovan.

Beslut i ärendet har fattats av Gill Hermansson Wolff, tjänsteförrättande chef för sektionen för fysisk planering vid Försvarsstabens infrastrukturavdelning.

Hermansson Wolff, Gill

Tjf. C FST STÖD INFRA FYSPLAN

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.



FÖRSVARSMAKTEN

Yttrande

Datum
2024-06-28

Beteckning
FM2024-14879:7 Sida 3 (3)

Sändlista

Göteborgs stad
Länsstyrelsen Västra Götaland

stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se
zilka.cosic@lansstyrelsen.se



Göteborgs stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Samråd om detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg

Er beteckning: SBF-2023-00506

Länsstyrelsen Värmlands synpunkter

Göteborgs stad har tagit fram ett förslag till detaljplan för en ny gång- och cykelbro över Göta älv mellan Packhuskajen i söder och Hugo Hammars kaj (eller dess närområde) i norr och Länsstyrelsen Värmland har beretts möjlighet att yttra sig i samrådsskedet. Föreslagen gång- och cykelbro är förlagd över en farled som sammankopplar Vänerns hamnar med målpunkter längs såväl Göta älv som Göteborgs hamn och internationella sjöfartsleder. Brons utformning och funktionalitet bedöms därmed ha stor betydelse för sjöfartens intressen. Om sjöfartens specifika krav yttrar sig inte Länsstyrelsen utan överlämnar åt näringen själv att bevaka. Länsstyrelsen vill i sammanhanget och i detta skede endast understryka vikten av att farledens funktion inte påverkas till den grad att Vänersjöfarten och nyttan med anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan äventyras.

Länsstyrelsen kan samtidigt utläsa att den föreslagna bron ersätter behovet av ett betydande antal båtrörelser hos mindre färjor som transporterar kollektivtrafikresenärer mellan älvsidorna i staden, vilket torde påverka utrymmet och kapaciteten i älven positivt för kommersiell sjöfart. Bron skapar även stora positiva nyttor för vardagslogistiken för en stor mängd invånare i Göteborg.

Länsstyrelsen lämnade den 6 december 2023 ett samrådsyttrande till Göteborgs stad över handlingar i ärendet inför tillstånd enligt miljöbalken, se Ert dnr EXF-2023-01955. I det yttrandet konstateras i all väsentlighet samma innehåll som i detta yttrande över detaljplan. I yttrandet framgick även att Länsstyrelsen ansåg att frågan om spärrtider för bronns öppning behövde studeras närmare.

Av planhandlingarna framgår att brons öppning för godstrafik ska följa den uppströms närliggande Hisingsbrons öppningar, som sker på anrop förutom vid spärrtider (för tillfället t.ex. vid högtrafiktimmor morgon och eftermiddag) och påverkan på denna kategori bedöms därför som liten. För fritidsfartyg och mindre yrkesfartyg som arbetsfartyg och passagerarfartyg kan en viss påverkan väntas då flertalet fartyg i denna kategori passerar Hisingsbron utan att bron behöver öppnas, men får nu invänta tidsplanens öppningar av den nya bron. För statstrafik och utryckningsfartyg öppnas bron alltid efter anrop. Spärrtider och tidsplaner regleras inte i detaljplan men Länsstyrelsen utgår från att frågan om påverkan på riksintresset farled och Vänersjöfarten är färdigutredd och ingår i en helhetsbedömning av trafikflöden på älven och över bron. Detta för att detaljplanen vid antagandet ska ha det utrymme och den reglering som brons slutliga utformning behöver för att stadens och sjöfartens intressen ska kunna samexistera på de villkor som slutlig dom medger.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Samhällsbyggnad Anna Nordlander med plan- och infrastrukturhandläggare Emil Jessen som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till:

Länsstyrelsen Västra Götaland



2024-06-25

Dnr: KS 2024/346

Handläggare

Per-Ola Rasmussen
per-ola.rasmussen@vanersborg.se
0521-72 21 28

Mottagare

Göteborgs stad, Stadsbyggnadsförvaltningen

Yttrande över förslag till Detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg

Bakgrund

Göteborgs Stad planerar för anläggandet av en gång- och cykelbro över Göta älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars Kaj i centrala Göteborg. Vänerns kommun ingår i samråds-kretsen och har bjudits in att yttra sig över förslag till detaljplan under samråd-tiden som sträcker sig fram till 2024-08-13.

Sammanfattning av yttrande

Fri höjd från nollplanet under *Egenskapsbestämmelse för allmän plats*, (bro₂), behöver ändras till +7,6 m för att; dels harmonisera med Marieholmsbroarna för att inte ytterligare sänka den nuvarande dimensionerande lägsta segelfria höjden i inloppet till Göta älv, dels för att inte ytterligare försvåra för sjöfarten samt dels för att klara att bibehålla tillräcklig segelfri höjd trots beräknad havsnivåhöjning under brons livslängd. Enligt beräkningar från Göteborgs stadsbyggnadsförvaltning kommer lutningen på brobanan inte överstiga 4 % och GC-bron kommer således fortfarande vara lättillgänglig även efter en höjning.

Yttrande

Vänerns kommun har stor förståelse för Göteborgs stads ambitioner att knyta samman staden över älven men det är viktigt att avvägningar görs för att inte ytterligare begränsa sjöfartens möjligheter. Vänern är porten till innanhavet Vänern. Vänern är en viktig transportled, friluftslivs- och rekreationsarena samt besöksnäringsdestination. Vänerns kommun ser konsekvenser för samtliga områden vid byggnationer av ytterligare broar över Göta älv i Göteborgsområdet som inte medger fri passage oavsett tid på dygnet.

Konsekvenser för fritidssjöfart och marinor

Att transportera sig mellan Vänerns kommun och Göteborg tar ca 9–10 timmar beroende riktning påverkas av väder, trafiksituation, köer, broöppningar och tappning i Göta älv.

Broar och slussar mellan Ströms sluss i Lilla Edet och Gropbron i Vänern är endast öppna för fritidsbåtstrafik mellan kl. 09:00 och 19:00. Yrkessjöfarten har företräde vid slussning och är det flera fartyg på gång kan väntetiden vid sluss-trappor bli flera timmar. Ibland inväntar slussarna flera fritidsbåtar innan slussning genomförs. Detta betyder att fritidsbåtar som startar sin resa efter första spärrtiden, 06:00-9:00, riskerar att inte kunna nå Vänern på en dag.

2024-06-25

Dnr: KS2024/346

Efter pandemiåren har fritidsbåtstrafiken i Göta älv ökat och överstiger nu volymer innan pandemin. Tillgången till Lilla Bommens gästhamn och City Marina gästhamn kommer att begränsas av en ny GC-bro med samma öppningstider som Hisingsbron.

För destination Vänern är det av stor vikt att fritidssjöfarten kan angöra de centrala gästhamnarna i Göteborg utan att behöva vänta långa pass vid väntbryggor, större kajer och lågbroar då det också är ett viktigt mål på färden till Vänern. Av den anledningen är det av stor vikt att man kan hitta möjligheten till en ”blå våg” ifråga om broöppningar så att fritidsbåtar och yrkestrafik kan passera Marieholmsbroarna och Hisingsbron utan att behöva göra ett extra stopp för den planerade GC-bron. Det är inte rimligt att fritidsbåtar ska behöva vänta i flera timmar för att kunna ta sig igenom Göteborg eller för att kunna ta sig in och ut till marinorna i Göteborg. Många fritidsbåtar har oftast färdats långt för att nå centrum av Göteborg och det är viktigt att fritidsbåtslivet i Göteborgs skärgård och älven kan känna enkelhet i att lägga till i centrum dit många söker sig för olika aktiviteter och evenemang. Med anledning av de stora vattennivåvariationer som förekommer är det också viktigt att det utifrån ett tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv finns flytbryggor att angöra vid. Detta gäller inte minst väntbryggor vid broar.

Konsekvenser för kanaler och besöksnoder

Ytterligare hinder att ta sig till och från Vänern på en dag riskerar att skada och minska Vänerns attraktivitet. I Vänern finns flera viktiga noder som besökare kommer landvägen för att besöka och som förutsätter att det finns båtlinor att uppleva, exempelvis Akvedukten i Håverud, Spiken i Lidköping, och Sjötorp i Mariestads kommun. Vättern, Dalslands kanal, och Göta kanal, som idag är en av Sveriges viktigaste maritima destinationer, skapar sysselsättning för många personer inom olika områden. Kanaldirektörerna uppskattar att ca 90 % av omsättningen kring dessa kanaler genereras av besökare på land, de som kommer och tittar på slussningar, båtar och sjölivet. Samtidigt har Sjöfartsverket aviserat höjning av farleds- och slussningsavgifter vilket ytterligare riskerar att minska attraktiviteten.

Konsekvenser för yrkessjöfart och näringsliv

Direktsjöfart utan omlastning över de stora världshaven till och från Göteborgs hamn är en viktig förutsättning för svenska företags möjligheter att nå globala marknader på ett klimat- och kostnadseffektivt sätt. Syftet med projekt Scandiahavnen är att Göteborgs hamn ska kunna ta emot fullastade containerfartyg av största slag som kan ta upp till 18 000 containrar. Åtgärderna möjliggör att Göteborgs hamn kan fortsätta vara den viktiga port in till och ut från den svenska och skandinaviska marknaden som hamnen är idag - och därmed säkerställa en effektiv försörjningsfunktion för svensk utrikeshandel och bidra till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft. Samtidigt diskuteras ytterligare satsningar på järnväg, bl.a. fyrspårig trafik på västra stambanan. Detta kommer sannolikt innebära ytterligare järnvägstransporter via Marieholmsbroarna, broar som redan idag belastas av ca 50 000 övergångar/år. I detta fall står två riksintressen mot varandra och enligt samrådsunderlaget har järnvägstrafiken över Marieholmsbroarna högre prioritet.

2024-06-25

Dnr: KS2024/346

Ytterligare hinder för sjöfart och risk för väntetider kan påverka transportköparnas vilja att använda sjöfart för transporter då tidsaspekten är viktig. I dagsläget är ett av de största konkurrenshindren för godstransporter sjövägen, avsaknaden av kostnadsneutralitet mellan transportslagen. Sjöfarten bekostar själva farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning vilket gör att tidsaspekten blir en viktig faktor för att kunna konkurrera med transportslag som inte behöver bära sådana kostnader, exempelvis lastbilstrafik. Tidsaspekten kan vara avgörande för om transportköpare väljer att köra med lastbil istället. Ytterligare hinder motarbetar näringsdepartementets mål med överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart vilket är ett av tre övergripande mål i Sveriges nationella godstransportstrategi (NGTS). Det motverkar också syftet med större slussar i Göta älv. Samtidigt har Sjöfartsverket aviserat kraftiga avgiftshöjningar för yrkessjöfarten vilket ytterligare försämrar konkurrensförmågan och då blir tiden en ännu viktigare faktor. Ytterligare tillkommande hinder kan också påverka företagens val av etableringsplatser. I Vänersborg diskuteras en flytt av befintlig hamn och kommunen har fått förfrågningar om hamntillgång, både kopplat till företagsetableringar och befintliga företag.

Fysiska hinder och tidsbarriärer ger också andra effekter. Som en konsekvens av spärrtiderna i Göteborg har yrkessjöfarten ökat från Vänersborg nattetid för att de ska kunna passera efter första spärrtiden. Detta får konsekvenser för spår- och brounderhåll då många underhållsarbeten planeras in på nätter för att inte störa trafiken dagtid.

I dagsläget är den segelfria höjden 5,9 m vid Marieholmsbroarna dimensionerande för båttrafik som inte kräver broöppning. Göteborgs stad har aviserat att det kan komma att byggas fler GC-broar över älven i framtiden utöver den som detaljplanen avser. I det perspektivet blir den nu föreslagna höjden 5,5 meter den nya dimensionerande höjden för alla framtida broar. Samtidigt visar förvaltningens egna underlag på en medelhögvattennivåhöjning om mellan 20 – 54 cm år 2070 vilket innebär att den segelfria höjden i värsta fall kommer understiga 5 meter redan vid en tredjedel av brons livslängd. År 2100 beräknas medelhögvattennivån i värsta fall ha ökat med 95 cm vilket ger en segelfri höjd om 4,55 m.

En höjning av segelfri höjd till samma nivå som Marieholmsbron, 5,9 m (+7,6 m över nollplanet för bro₂) innebär enligt beräkningar från Stadsbyggnadsförvaltningen att lutningen på brobanan inte kommer överstiga 4 %. GC-bron kommer således fortfarande vara lättillgänglig även efter en höjning.

2024-06-25

Dnr: KS2024/346

Övriga synpunkter

Det finns olycksrisk för framför allt södergående fartyg om det inträffar problem med broöppning av GC-bron i kombination med full tappning och frågan är om det finns tillräckligt mycket vatten för fartyg att jobba med i området för att kunna bromsa upp ett fartyg. Det skulle kunna innebära behov av ytterligare muddring norr om GC-bron, inom angivet planområde.

Underlaget hänvisar till öppningstidtabell men beaktar inte varför GC-bron inte skulle kunna öppnas på förfrågan från sjöfarten på samma sätt som Marieholmsbroarna öppnas och som också har GC-trafik. Väntetiden för Älvsnabbare ligger mellan 6–8 minuter vilket ligger i paritet med öppningstiden för en GC-bro beroende på utformning. Hisingsbron tillämpar anropsstyrd öppning mellan kl 22 – 05. Öppning behöver ske på anrop för all sjöfart för att säkerställa ett bra flöde i båda riktningar utan att påverka riksintresset, näringslivet, yrkessjöfarten, fritidssjöfarten samt besöksnäring.

Per-Ola Rasmussen
Utredare, Avdelningen för hållbar
utveckling

Jill Stor
Näringslivschef, Näringslivsavdelningen