

Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg
(sbk@sbk.goteborg.se)

Yttrande om detaljplan för bro över Göta älv

Region Värmland (RV) har tagit del av detaljplan för bro över Göta älv som är på utställning under perioden 2013-11-06-2013-12-03.

RV har tidigare lämnat synpunkter på järnvägsplanen (ert Dnr 1171/10 och RV 2012-522). RV hänvisar därför huvudsakligen till det yttrandet även i fråga om detaljplanen. Det tidigare yttrandet bifogas denna skrivelse.

RV:s åsikt är att den nya bron inte får medföra att riksintressena i området skadas påtagligt. Detta gäller såväl före, under och efter att bron är färdigställd. För riksintressena sjöfart, väg, järnväg och turism- och friluftsliv är detta särskilt angeläget. Värmland är beroende av en väl fungerande sjöfart till och från Vänern både för transporter av gods och främjande av turism och friluftsliv. RV ställer sig bakom Trafikverkets definition om vad som krävs för att riksintresset sjöfart inte ska skadas påtagligt.

I detaljplanen (sid 21) anges felaktigt att "Trafikverket menar dock att det ytterst är en fråga för kommunen så länge man är beredd att öppna bron 15 gånger per dygn, vilket tillgodoser riksintresset för sjöfart"

Trafikverket har uppgett att riksintresset sjöfart tillgodoses om broöppning medges minst en gång per timma undantaget kl. 06-09 samt kl. 15-18, vilket innebär upp till 18 öppningar per dygn.

REGION VÄRMLAND

Tomas Riste
Regionstyrelsens ordförande

Yttrande om ny Götaälvbro, järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet

Bakgrund

Göteborgs stad planerar att ersätta nuvarande Götaälvbro med en ny öppningsbar bro med 13 meters segelfri höjd (mot tidigare 19,5 meters segelfri höjd) över älvens medelvattennivå. Spårvägen mellan centrum och Hisingen kommer att gå över den nya bron och Trafikkontoret tar därför fram en järnvägsplan, enligt lagen om byggande av järnväg. Utbyggnaden av bron innebär även vattenverksamhet enligt miljöbalken, som kräver tillstånd från mark- och miljödomstolen. Detta samrådsunderlag är en del av den process som krävs för järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet. Detaljplaner för bron kommer att tas fram separat med egna samrådstillfällen.

Götaälvbron är kommunal och ägs av Göteborgs stad. Riksintressen för kommunikation i det område som berörs av ny bro är farleden i Göta älv, Göteborgs hamn, väg E45 och anslutningen till godsterminalen på Gullbergsvass, västlänken (planerad järnvägstunnel), Göteborgs central och kombiterminalen vid Kruthusgatan.

Region Värmland har getts möjlighet att yttra sig i ärendet.

Region Värmlands (RV) synpunkter

Brofrågan och i synnerhet höjden på bron har varit och är en återkommande debatterad fråga eftersom Göteborgs stads intressen delvis anses stå i

konflikt med riks- och mellanregionala/kommunala intressen. Från stadens sida önskar man knyta ihop Hisingen och stadskärnan på ett bättre sätt och skapa förutsättningar för en hållbar utveckling när det gäller att hantera persontransporter i staden samtidigt som man önskar frigöra värdefull mark för andra ändamål än trafiklösningar i form av utrymmeskrävande och förfulande på- och avfartsramper. Göteborg växer på båda sidorna av älven och Götaälvbron är en av de viktigaste, om inte den viktigaste, länken mellan Hisingen och stadskärnan för persontransporter. Trafiken förväntas öka i takt med att befolkningen i staden växer. Göteborg stad anser därför att en lägre bro bättre kommer svara mot framtidsbehoven där den nya lägre bron skulle utgöra en mindre barriär än dagens.

Omvänt har detta medfört att andra kommuner, sjöfartsnäring och näringsliv i Västra Götaland och Värmland hävdar att det innebär en sämre framkomlighet för transporterna som transporteras på älven. Dessa transporter är viktiga eller helt avgörande för de delar av näringslivet som är beroende av sjöfart för sina transporter. En lägre bro skulle i förlängningen hota deras möjligheter till att utvecklas eller existera på sina befintliga orter.

Mot bakgrund av detta och andra angelägna frågeställningar som t.ex. framtida nödvändiga investeringar i slussar tog RV tillsammans med Västra Götalandsregionen (VGR) i början av 2011 initiativ till att belysa frågan i sin helhet för att få ett bättre kunskapsunderlag.

Sedan hösten 2011 driver därför RV en utredning – Vänerstråkstudien – tillsammans med VGR, TrV och Sjöfartverket. Syftet med utredningen är dels att belysa brohöjdens betydelse men även förutsättningarna för framtida sjöfart på Vänern och Göta älv. Studien belyser bland annat framtida godsvolymer lämpliga för sjöfart samt vilka konsekvenser det skulle bli om sjöfarten skulle upphöra vid en utebliven investering i slussar och ledverk. Studien leds av TrV som oberoende part samt infrastrukturägare för såväl sjöfart, järnväg och väg. Den utgör också ett beslutsunderlag för framtida investeringar.

Studien är nu i sitt sluteskede och preliminära resultat kopplat till brohöjden har föranlett att TrV yttrat sig om vad som krävs för att riksintresset - sjöfarten på Göta älv och Vänern - ska vara säkrat¹.

Riksintresset anses tryggat om:

- Minst 15 handelsfartyg kan passera längs Göta älv per dygn **och att minst en bropassage kan garanteras per timma** undantaget klockan 06-09 och 15-18
- Ett trafikledningssystem är nödvändigt för att samordna riksintressena sjöfart och järnväg samt ge planeringsstöd och information till vägtrafiken. Systemet bör ha en huvudman som sköter/samordnar broöppningar och slussar

¹ PM TRV 2011/63892A

I studien framgår också nedan konstateranden kopplat till brohöjden och passager vid Göta älvsbron:

- Att fartyg anpassade för inre vattenvägar bedöms ha ett behov av 12 meters segelfri höjd.
- Att de flesta tur- och charterbåtar klarar en segelfri höjd av 13 meter men inte 10 meter.
- Att antalet fritidsbåtar med en höjd över 6,5 meter var 2200 under 2010 och det krävs broöppning för 25 procent av dem vid en segelfri höjd om 13 meter och 50 procent vid en höjd av 10 meter.
- Att antalet lastfartyg var 1700 under 2010 och att 600 av dem behövde broöppning vid dagens brohöjd på 19,5 meter och att 1550 av dem behöver broöppning vid 13 meter samt 1600 vid 10 meter.
- Att av de 5200 fartyg/fritidsbåtar/bogser- och arbetsbåtar/charterbåtar som under 2010 passerade Götaälvsbron krävdes det broöppning vid 775 tillfällen medan det skulle krävas broöppning för samma båtar vid 2210 resp. 2860 tillfällen med en brohöjd på 13 resp. 10 meter.

Sammantaget innebär det att broöppning kommer att krävas tre till fyra gånger så ofta som idag vid dagens båttrafik med en tretton meter hög bro. Turisttrafiken är intensiv under sommarperioden varför behovet för broöppning kommer vara större då. Lastfartygen är mer jämnt fördelade över året, men också under dygnets alla timmar. Kl. 09 och 18 sker flest broöppningar.

Under förutsättning att Vänersjöfarten behåller sin nuvarande marknadsandel av transporterna visar Vänerstråkstudien att godsvolymererna kommer att öka från 2,2 till 3,5 miljoner ton per år till år 2030 med dagens lagstiftning och laster. Om inlandssjöfart införs i Sverige är bedömningen att godsmängden kommer uppgå till ca 4,4 miljoner ton per år 2030. Det innebär att antalet fraktfartyg kommer att öka från dagens 4,6 (snitt per dygn) till någonstans mellan 7 och 11 beroende på slussarnas framtida storlek och fartygens fyllnadsgrad.

Uppströms älven en knapp km norr om Götaälvsbron byggs en dubbelbro, Marieholmsbron, för tågtrafiken som ska till eller från Göteborgs hamn samt en utökad persontrafik med anslutning till Bohusbanan. Idag finns endast ett enkelspår över Göta Älv på Marieholmsbron och utbyggnaden är ett led i att minska kapacitetsbristerna för både person- och godstrafiken. TrV gör bedömningen att broöppning för denna intensiva tågtrafik inte kommer vara möjligt/bör undvikas under rusningstid 06-09 samt 15-18 efter år 2015. Marieholmsbron har en segelfri höjd på 5,8 meter vilket i praktiken innebär att inga fartyg kommer att kunna passera den.

När Nordlänken är färdigställd kommer järnvägstrafiken att utökas kraftigt även längre upp i stråket. Kritiska passager är järnvägsbroarna i Trollhättan och Vänersborg som står i konflikt med sjöfarten under rusningstid.

Mot bakgrund av detta delar RV TrV:s bedömning att konflikterna mellan landbaserade transportslag som korsar Göta älv och sjöfarten kommer att öka

på fler ställen än vid Götaälvsbron. RV har förståelse för Göteborgs stads ambitioner och önskemål samtidigt som det måste finnas goda möjligheter för såväl turist- som handelssjöfarten att utvecklas i stråket.

RV anser att:

- Götaälvsbron bör ha en segelfri höjd om minst 13 meter vid medelvattennivå.
- Ett tekniskt stödsystem i form av GotRis (Göta älv River Information Services System) eller liknande för trafikledning och information krävs för att optimera och garantera god framkomlighet för alla transportslag på och över älven
- Samordning av broöppningar ska ske i hela stråket för att minimera väntetider och beslut om broöppning görs av oberoende aktör i form TrV.
- Minst en broöppning per timme garanteras vid behov undantaget 06-09 samt 15-18. Om framtida trafiksituation på Götaälvsbron inte medger broöppningar i denna nivå krävs att Göteborg stad löser sina transportproblem på annat sätt än att inskränka broöppningarna ytterligare.
- Trafikverket måste i den kommande behandlingen av järnvägsplan och detaljplan säkerställa villkoren för broöppningar i enlighet med Trafikverkets tidigare yttrande genom att utpeka Göta Älvbron som ett riksintresse.
- Lastfartygen har större behov av framkomlighet än turisttrafiken.

Slussarna och framtida sjöfart den viktigaste frågan

RV anser vidare att den största och viktigaste frågan är att nödvändiga investeringar görs i slussar, farleder och ledverk för att säkra den framtida Vänersjöfarten. TrV har inom ramen för Vänerstråkstudien gjort en s.k. successiv kalkylering och kommit fram till att investeringskostnaden ligger i spannet 2,8-3,2 miljarder (50- resp. 85-percentil).

Vänerstråkstudien visar att sjöfarten på Göta älv och Vänern har en framtid med ökande godsvolymer. Vid en utebliven sjöfart skulle transporterna inte upphöra utan till 90 procent byta transportslag till lastbil, vilket innebär ca 140 000 fler lastbilstransporter per år i Vänerregionen.

I EU:s vitbok om framtida transporter har man antagit inriktningen att använda sjöfarten på ett bättre sätt där inlands- och närkustsjöfart i större utsträckning än idag ska ersätta och komplettera de landbaserade transporterna. Som ett exempel på detta ställer till exempel Rotterdam krav på att max trettio procent av gods till och från hamnen får fraktas på lastbil. Inriktningen är ett led i att minska trängsel, drift- och underhållskostnader samt uppnå lokala, regionala, nationella och globala miljö- och klimatmål.

Sverige har hittills stått utanför den befintliga EU-lagstiftningen om inlandssjöfart men mycket talar för att den kommer införas i svensk rätt under de närmaste åren.

Vänern och Göta älv är ett av de stråk som utgör de framtida inre vattenvägarna i Sverige. Det innebär en stor potential att avlasta väg- och järnvägstransporterna med minskande drift- och underhållskostnader, färre trafikolyckor och bättre kapacitet på spåren. En satsning på vattenvägarna är också nödvändig utifrån klimat- och miljömål. Det skapar också förutsättningar för att Göteborgs hamn ska fortsätta växa och kunna attrahera direktanlöp för oceangående trafik, vilket är viktigt för Sveriges och Skandinaviens transportkostnader i en global konkurrens.

RV anser därför att det är mycket viktigt att såväl Göteborgs stad som Västra Götalandsregionen och andra parter tillsammans med RV åtar sig att verka för att nödvändiga investeringar för godstransporter och turisttrafik på Vänern och Göta älv säkerställs och genomförs.

REGION VÄRMLAND
Regionstyrelsen



Tomas Riste
Ordförande