

# **Årsrapport 2025**

## **Trafikslagsövergripande samverkansregler för trafik kring Göta älv – Storgöteborg**

---

**Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg**



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

## Innehållsförteckning

|                                                                                    |           |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Bakgrund .....</b>                                                           | <b>3</b>  |
| <b>2. Mål och syfte med dokumentet .....</b>                                       | <b>3</b>  |
| <b>3. Deltagande parter .....</b>                                                  | <b>4</b>  |
| <b>4. Samverkansregler och dess förutsättningar .....</b>                          | <b>4</b>  |
| <b>5. Data .....</b>                                                               | <b>5</b>  |
| 5.1. Godsvolymer Göta älv.....                                                     | 5         |
| 5.2. Antalet fartygspassager lastfartyg .....                                      | 5         |
| 5.3. Påverkan av spärrtider och farledsavstängningar .....                         | 9         |
| 5.4. Broöppningar Hisingsbron/Göta älvbron.....                                    | 13        |
| 5.5. Broöppningar Marieholmsbroarna .....                                          | 17        |
| 5.6. Tågtrafik över Marieholmsbroarna .....                                        | 18        |
| 5.7. Trafikflöden på Hisingsbron .....                                             | 19        |
| 5.8. Broöppningars påverkan på Kollektivtrafiken.....                              | 24        |
| 5.9. Trafikpåverkande händelser med koppling till älvförbindelser i Göteborg ..... | 25        |
| 5.9.1. Varje broöppning sker i en trafiksituation med parallella händelser .....   | 25        |
| 5.9.2. Trafiken 2024 – trafikmängder .....                                         | 25        |
| 5.9.3. Trafiken 2025 – trafikpåverkande händelser .....                            | 27        |
| <b>6. Fokusområden.....</b>                                                        | <b>29</b> |
| 6.1. Utveckling Samverkansregler vid Marieholm .....                               | 29        |
| 6.2. Eventuellt behov att inkludera Jordfallsbron i Samverkansreglerna.....        | 29        |
| 6.3. Bevakning nya förbindelser över Göta älv .....                                | 29        |
| 6.4. Bevakning miljödömd Hisingsbron.....                                          | 30        |
| 6.5. Bevakning Vänersjöfarten.....                                                 | 30        |
| <b>7. Beredningsgruppens kommentarer om de aktuella samverkansreglerna .....</b>   | <b>32</b> |
| <b>8. Slutsats angående aktuella samverkansregler .....</b>                        | <b>32</b> |
| <b>9. Appendix Samverkansregler med förutsättningar .....</b>                      | <b>33</b> |
| 9.1. Ändring 1 .....                                                               | 37        |

---

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

## 1. Bakgrund

Under 2019 till 2021 har parterna Trafikverket, Sjöfartsverket, Göteborgs stad och Västtrafik ingått i ett samverkansprogram för utvecklingen av en gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning för trafiksystemet kring Göta älv, med avgränsning till berörda broar i Storgöteborg. Ett av målen inom samverkansprogrammet var att ta fram, förankra och besluta om gemensamma prioriteringsgrunder eller *samverkansregler* som ska gälla för trafik kring Göta älv, samt besluta om formerna för hur dessa prioriteringsgrunder ska utvärderas och uppdateras. Dessa samverkansregler färdigställdes i en överenskommelse under hösten 2020. En del av överenskommelsen uppdrar åt parterna att gemensamt göra en årlig uppföljning av trafiksituationen för att utifrån denna bedöma om samverkansreglerna fortsatt är ändamålsenliga eller om de behöver utvecklas. Denna årsrapport utgör uppföljningen för år 2025.

## 2. Mål och syfte med dokumentet

Målet med årsrapporten är att ge en bild av hur trafiken i anslutning till broöppningar utvecklats över tid. Detta presenteras under kapitlet Data som ett antal mätningar över år 2025. Vidare görs en genomgång över pågående aktiviteter (s.k. fokusområden) som kan komma att påverka samverkansreglerna i framtiden. Fokusområden beskriver händelser som skett fram tills att rapporten författats. Till sist görs en analys om det finns behov att uppdatera nu gällande samverkansregler.

Syftet är att skapa ett faktaunderlag som alla parter och intressenter kan vara överens och ha som utgångspunkt vid analyser och diskussioner kring trafikledning på Göta älv. Syftet är också att säkerställa att parterna har tillräckligt med analysunderlag för att med god framförhållning hantera behov av förändringar i samverkansreglerna. Vidare har årsrapporten utgjort en del av Göteborgs stad årliga rapportering till Mark- och miljödomstolen avseende ”... statistik om trafik på Göta älv, broöppningar mm och redovisa erfarenheter om trafiksituationen och trafikledningssystemet...”.

---

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

### 3. Deltagande parter

Nedan listas de parter och personer som utgör Beredningsgruppen för Samverkansregler och som medverkat i framtagning av detta dokument:

| Part            | Deltagande person          | Roll                                      |
|-----------------|----------------------------|-------------------------------------------|
| Göteborgs stad  | Axel Larsson<br>Wannerskog | Planeringsledare<br>Hisingsbron           |
| Göteborgs stad  | Stefan Nyberg              | Enhetschef Brodrift                       |
| Göteborgs stad  | Josef Hamrin               | Konsult, projektledare                    |
| Sjöfartsverket  | Jonas Sundin               | Infrastruktursamordnare                   |
| Trafikverket    | Rikard Lannemyr            | Godsstrateg, Planering                    |
| Trafikverket    | Ivica Glavas               | Enhetschef Analys och<br>kvalitet, Trafik |
| Västtrafik      | Tammo Oveissi              | Avdelningschef<br>trafikomläggning        |
| Trafik Göteborg | Karin Bäfver               | Projektledare                             |

### 4. Samverkansregler och dess förutsättningar

De nu aktuella samverkansreglerna är fastställda i *Slutversion Överenskommelse Trafikslagsövergripande samverkansregler för trafik kring Göta älv - Storgöteborg, ver 1\_0 2020-06-10*. En smärre justering avseende information vid underhållsarbete beslutades av Styrgrupp för Trafikslagsövergripande trafikledning 2022-03-01. För mer information om förutsättningarna för och formuleringen av samverkansreglerna se Appendix 1.

---

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg

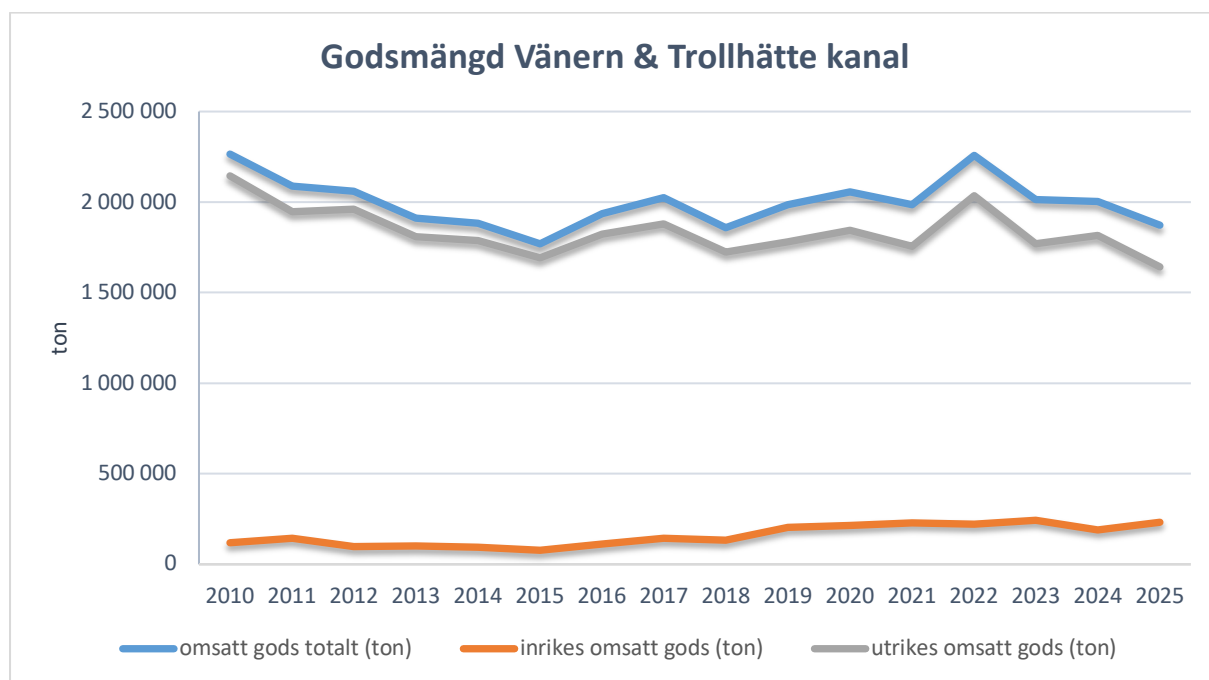


SJÖFARTSVERKET

## 5. Data

### 5.1. Godsvolymer Göta älv

Diagrammet nedan redovisar data på omsatt godsmängd i hamnar i Trollhätte kanal (Agnesberg är den sydligaste hamnen) samt runt Vänern. Omsatt godsmängd inkluderar både lastad och lossad godsmängd. Data presenteras sammanslagen för hela området och inte specifikt för varje hamn. Data kring godsmängd hämtas från de farledsdeklarationer fartyg gör inför varje hamnanlöp och som ligger till grund för debitering av farledsavgifter.



FIGUR 1

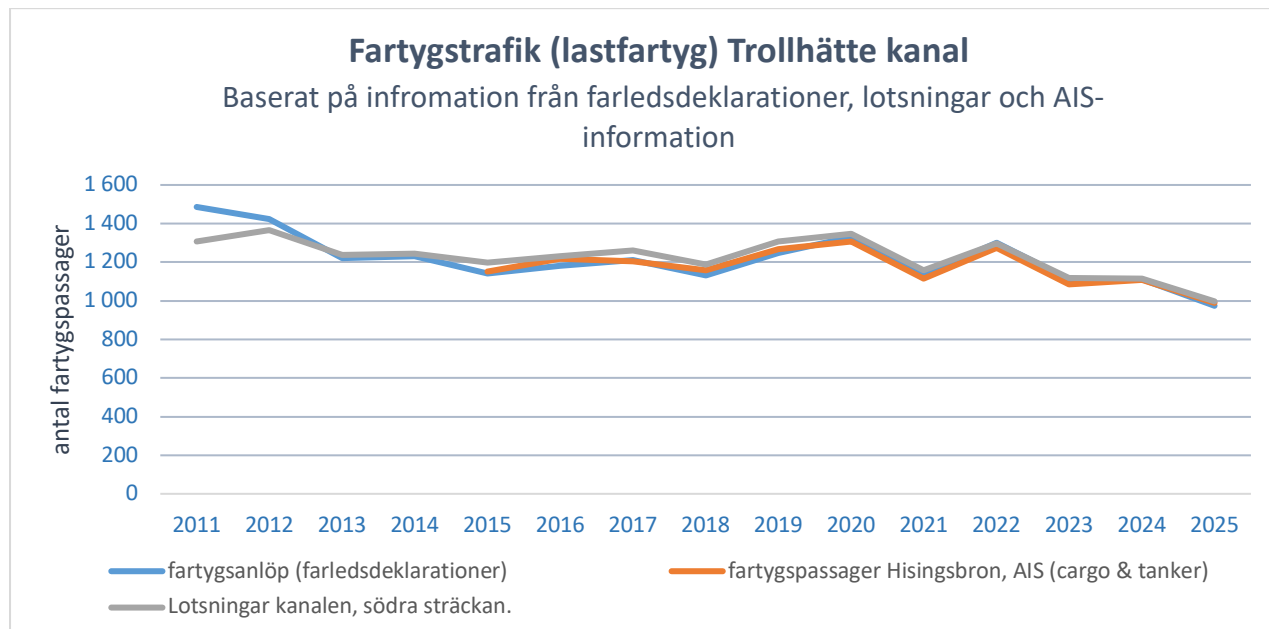
Kommentar till diagrammet:

Nedgången i godsmängd 2025 är främst knuten till hamnarna i Gruvön och Åmål. De fyra stora hamnarna i Vänern (Karlstad, Kristinehamn, Lidköping och Otterbäcken) har alla ökande godsmängder jämfört med 2024. Inrikes gods fortsätter att öka.

### 5.2. Antalet fartygspassager lastfartyg

Antal och fördelning av lastfartyg som passerar Göteborg i Göta älv redovisas i rapporten på olika sätt i syfte att få en så heltäckande bild av fartygstrafiken som möjligt. Från Sjöfartsverket hämtas data från farledsdeklarationer, AIS (positioneringssystem för sjöfart) och lotsningsverksamheten och från

Göteborgs Stad hämtas data från broförarnas logg. I bilden nedan visas en sammanställning av tre sätt att mäta fartygspassager.



FIGUR 2

Kommentar till diagrammet:

Anledningen till att kurvorna för fartygstrafik inte ser helt likadana ut som för godsmängd, som att diagrammet för fartygstrafik är något flackare och att det är färre fartyg 2025 än 2015 trots att godsmängden är större 2025 än 2015. Är att vi ser en fortsatt utveckling mot att varje fartyg tar mer last. Fartygen blir större och fler fartyg söker dispens för att gå med större djupgående. Dividerar man total godsmängd med antal fartyg var det 2015 i genomsnitt 1 536 ton/fartyg. Motsvarande siffra år 2025 är 1 894 ton/fartyg.

Farledsdeklarationer lämnas av avgiftspliktiga fartyg vilket är fartyg över 300 bruttoton som lastar eller lossar gods eller passagerare. Fördelar med dessa data är att den även fångar upp fartyg som går utan lots medan nackdelar är att den missar fartyg som inte lämnar deklarationer.

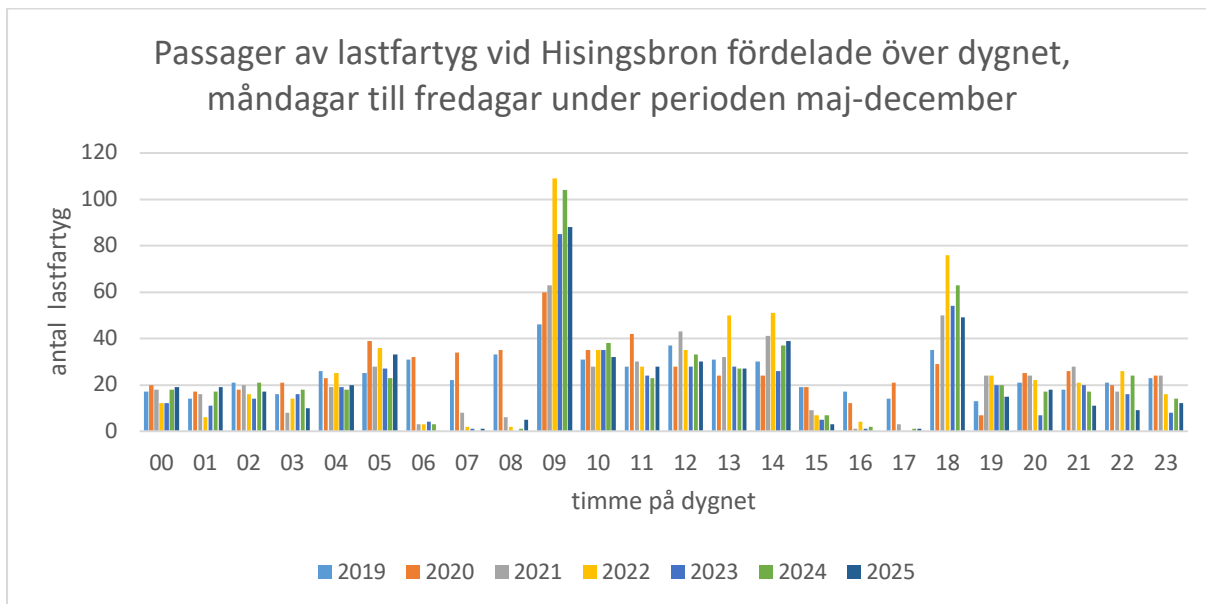
AIS är transponder-information vid en passagelinje, i detta fall vid Hisingsbron i Göteborg. Fördelar med AIS är att den fångar upp alla fartyg, även de utan lots. Nackdelar är att fartygspassagen registreras felaktigt om AIS sänder felaktig information eller inte sänder alls.

Antal lotsningar hämtas från registrering av genomförda lotsningar och ligger till grund för debitering av lotsavgifter. Fördelar är att det fångar upp alla fartyg som tar lots vilket är majoriteten av lastfartygen idag. Nackdelen är att det missar fartyg som inte har lots (dispens) samt att det kan

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

finnas andra fartyg än lastfartyg som tar lots t.ex. större arbetsfartyg (bogserbåtar), vilka inte noteras som lastfartyg i AIS statistiken.

Lastfartygens passager vid Hisingsbron fördelar sig över dygnet enligt nedanstående bild.



FIGUR 3

Kommentarer till diagrammet:

Då Hisingsbron togs i drift 8 maj 2021 jämförs endast perioden maj till december för respektive år och endast vardagar då spärrtiderna inte finns på helger. Som diagrammet visar sker ansamling av fartygspassager till efter spärrtiderna, vilket tydligast syns i toppen mellan klockan 09 och 10. Detta mönster fanns också tidigare för Göta älvbron men har förstärkts av att fler fartyg nu kräver broöppning och behöver förhålla sig till spärrtiderna. Även mellan klockan 18 och 19 syns en topp av fartygspassager.

Nedan redovisas data från broförarnas loggar vid Göta älvbron samt Jordfallsbron och Klaffbron i Trollhättan, där varje passerande lastfartyg (oavsett om de kräver broöppning eller inte) registreras. Med stråkstudien hänvisas till den prognos för godsvolym som Trafikverket tog fram 2013 inför beslut om slussar i Trollhättan.

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



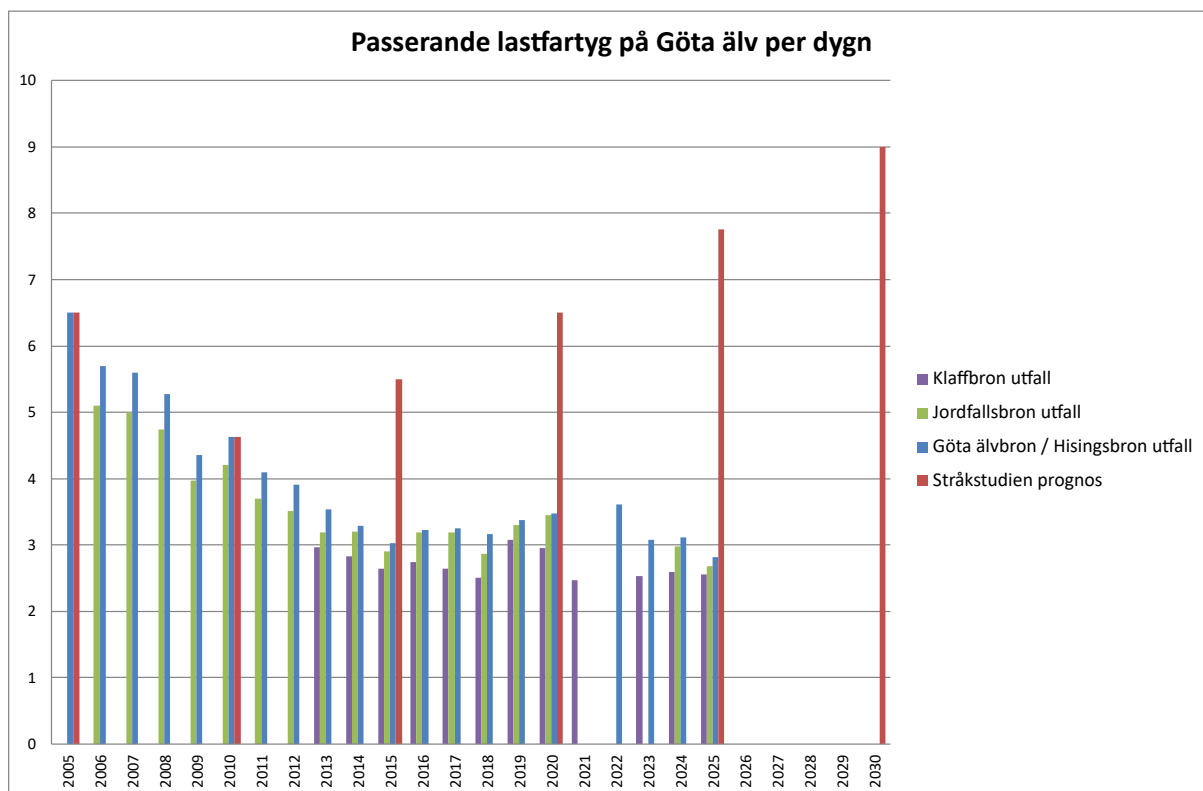
västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET



FIGUR 4

Kommentar: Observera att för 2021 så redovisas inte data för Jordfallsbron pga systembyte och inte heller för Göta älvbron/Hisingsbron pga det systembyte som gjorts där. Fr o m. 2022 redovisas data för passager vid Hisingsbron istället för Göta älvbron.

I tabellen nedan redovisas hur många lastfartygspassager som gjorts under de dagar med flest passager. Data kommer från Hisingsbrons brologg, vilket innebär att ett fåtal antal lastfartyg som kan passera under bron utan broöppning inte är inkluderade.

| Antal dagar med många lastfartygspassager vid Hisingsbron |                                    |                                   |                                   |                                   |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
|                                                           | Antal dagar med 10 fartygspassager | Antal dagar med 9 fartygspassager | Antal dagar med 8 fartygspassager | Antal dagar med 7 fartygspassager |
| <b>2022</b>                                               | 1                                  | 2                                 | 9                                 | 17                                |
| <b>2023</b>                                               | 0                                  | 2                                 | 4                                 | 11                                |
| <b>2024</b>                                               | 0                                  | 1                                 | 1                                 | 4                                 |
| <b>2025</b>                                               | 0                                  | 0                                 | 3                                 | 6                                 |

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

Skillnaden mellan åren, med fallande antal dagar med många broöppningar från 2022 till 2025 beror dels på en nedgång i antalet fartyg mellan åren och dels på en minskning av antalet farledsavstängningar. Minskningen av antalet farledsavstängningar kan i sin tur kan härledas till en utveckling av samplanering av arbeten- och underhållsåtgärder över åren. Efter en farledsavstängning tenderar fartyg ha ”köat upp”, vilket leder till många fartygspassager på kort tid när farleden öppnats igen.

### 5.3. Påverkan av spärrtider och farledsavstängningar

#### Påverkan av spärrtider

Påverkan av spärrtiderna vid Hisingsbron på handelssjöfarten är svåra att mäta då fartygens resa längs älven även påverkas av en mängd andra faktorer, t.ex. lotsplanering, dimma, andra fartyg, brounderhåll m.m. vilka behöver vara opåverkade i stor omfattning för att man ska kunna särskilja påverkan enbart från spärrtiderna. Det är även så att fartyg numera anpassar sin ankomst till Göteborg för att undvika spärrtider. Den anpassningen/nedsakningen är svårt att få information om då det i många fall är något som bara befälhavaren och besättningen på fartyget har kännedom om.

I syfte att skapa kvantitativa mätdata av fördröjningar orsakade av spärrtiderna ställs sedan maj 2021 fråga i samband med lotsbeställning, i den digitala lotsbeställningsplattformen Maritime Single Window (MSW), om tiden för fartygets ankomst/lotsbeställning anpassats till spärrtiderna och i så fall hur mycket fördröjning som uppstått för fartyget. En begränsning finns i systemet som omöjliggör notering av fördröjning på mer än tre timmar (spärrtiderna är max tre timmar) samt en instruktion som anger att endast fördröjning direkt knuten till spärrtider ska noteras.

År 2022 noterades fördröjningstid på 130 timmar, med orsak spärrtider, vid sammanlagt 69 tillfällen.

År 2023 noteras fördröjningstid på 140 timmar vid 61 tillfällen.

År 2024 noteras fördröjningstid på 144 timmar vid 73 tillfällen.

År 2025 noteras fördröjningstid på 65 timmar vid 36 tillfällen.

I denna fördröjningstid ingår den notering som skeppsmäklare gjort i samband med lotsbeställning om fartyget anpassat (försenat) sin ankomst, samt även de noteringar som Sjöfartsverkets lotsar gör rörande fördröjning under resan på älven på grund av spärrtider.

Ett exempel:

*Ett fartyg avgår från hamn i England mot Karlstad. De ser ut att ankomma till Göteborg klockan 07:00. Befälhavaren drar av på farten ute i Nordsjön så de anländer lotsstationen vid Tångudden 09:00. Skeppsmäklaren noterar då 2 timmars fördröjning (om de får kännedom om anpassningen). När lotsen sedan klivit ombord visar det sig att det är ytterligare några fartyg som vill passera Göteborg vid den tiden.*

---

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



Västtrafik



Trafik Göteborg



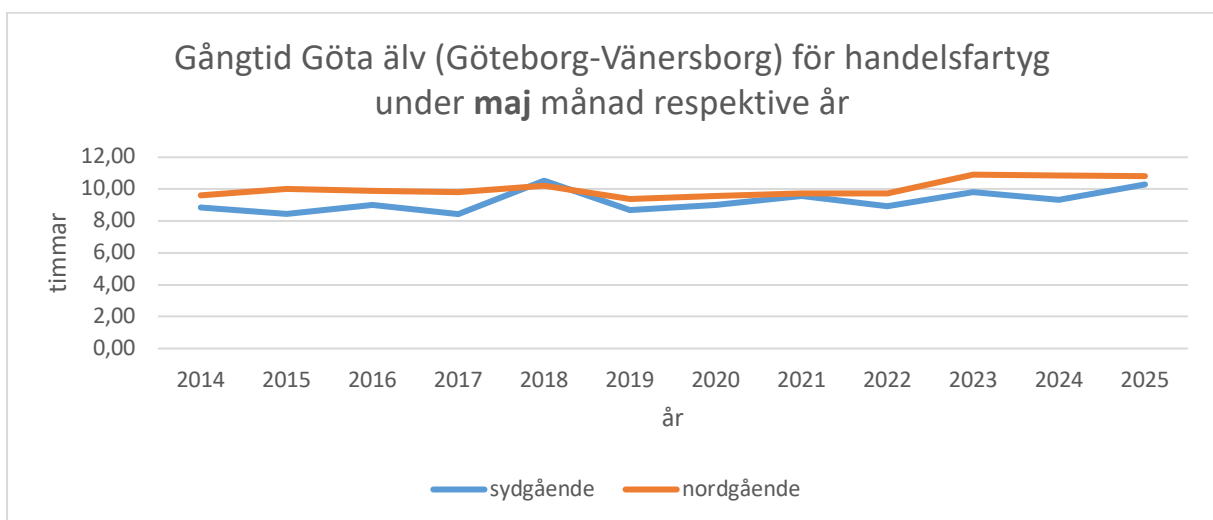
SJÖFARTSVERKET

*Trafikanhopningen som blir efter spärrtiderna gör att fartyget får vänta ytterligare 30 minuter innan de kan passera Hisingsbron. Lotsen noterar då 0,5 timmars fördröjning som en följd av spärrtider.*

Det bör även noteras att det uppstår fortsatta kumulativa effekter för fartyget i exemplet ovan. Då fartygen klumpas ihop efter spärrtider kan de få påverkan på den vidare resan eftersom farleden i älven inte är dubbelriktad. Fartygen får planera möten till anvisade mötesplatser. Det påverkar, Sjöfartsverkets lotsplanering, trafikplaneringen i slussar och påverkar även ankomst och arbetstider i hamnarna. Dessa effekter och fördröjningar mäts inte.

### Restid Göta älv

I grafen nedan visas gångtid för handelsfartyg mellan Hisingsbron och Dalbobron (både nord- och sydgående) för maj månad respektive år. Endast maj månad studeras då det är många andra faktorer som påverkar fartygens gångtid. Maj månad har valts då den bedöms ha minst påverkan av andra faktorer som vind, is, tappningshastighet av Vätern (ström), fritidsbåtar m.m.



FIGUR 5

Kommentar: I maj 2018 var det en incident i slusstrappan i Trollhättan då den blev övertappad vilket ledde till förseningar på ca 13 timmar för tre fartyg.

Den större spridningen i gångtid mellan nord- resp. sydgående fartyg som syns 2024, kan troligtvis bero på en kraftigare avtappning av Vätern under 2024. Ökad avtappning leder till ökat vattenflöde, vilket tenderar att öka hastigheten nedströms och minska den uppströms. Under maj månad 2024 låg tappningen i medel kring 870 kbm/s, jämfört med cirka 600 kbm/s år 2020.

För hela mätperioden (2014 till 2025) noteras en ökad restid. Genomsnittlig restid för **sydgående** fartyg under åren 2014-2020 var 9,0 timmar och för åren 2021-2025 var genomsnittlig restid 9,54

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

timmar.

Motsvarande genomsnittlig restid för **nordgående** fartyg var för åren 2014-2020 9,78 timmar och för åren 2021-2025 10,48 timmar.

Orsaker till ökning i restid bedöms i huvudsak komma från att Sjöfartsverket under senare år ställt ner slussningshastigheten för att minska slitaget i slussanläggningarna. Slussanläggningarna är över 100 år gamla och för att säkerställa driften och minska risk för haverier under slussarnas sista livsår krävs försiktigare slussningar. Hur mycket Hisingsbrons spärrtider bidrar till den ökade restiden är svårt att utskilja. Det är dock ofta som sydgående fartyg avvaktar i slussen i Lilla Edet innan man avgår för att anpassa sig till spärrtiden i Göteborg.

### Farledsavstängningar

Nedan diagram visar summerat antal dygn farleden i Trollhätte kanal varit avstängd vid respektive anläggning. Diagrammet visar planerade händelser samt oplanerade störningar (olyckor och incidenter) som föranlett farledsavstängningar och stopp för sjötrafiken. Den tid som försvinner på året genom spärrtider är inte med i diagrammet.

Notera att data från 2014 till 2020 är hämtad från bl.a. Ufs-notiser och navigationsvarningar. Syftet med Ufs-notiser och navigationsvarningar är att förmedla sjötrafikinformation till sjöfarten, inte att föra uppföljning på respektive anläggning, vilket gör att uppdelningen mellan Göta älvbron och Hisingsbron under perioden 2016-2020 inte ska tas som definitiv. Sedan 2020 sker en bättre uppföljning av planerade farledsavstängningar hos Sjöfartsverket som en del i uppföljningen av samverkansreglerna.

Orsaker till avstängningarna kan vara brounderhåll, broreparationer, järnvägsunderhåll, brobyggnation, evenemang, tekniska problem, olyckor m.m.

”Övriga anläggningar” i diagrammet är exempelvis Jordfallsbron, Lilla Edetbron, Gropbron eller Dalbobron.

---

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



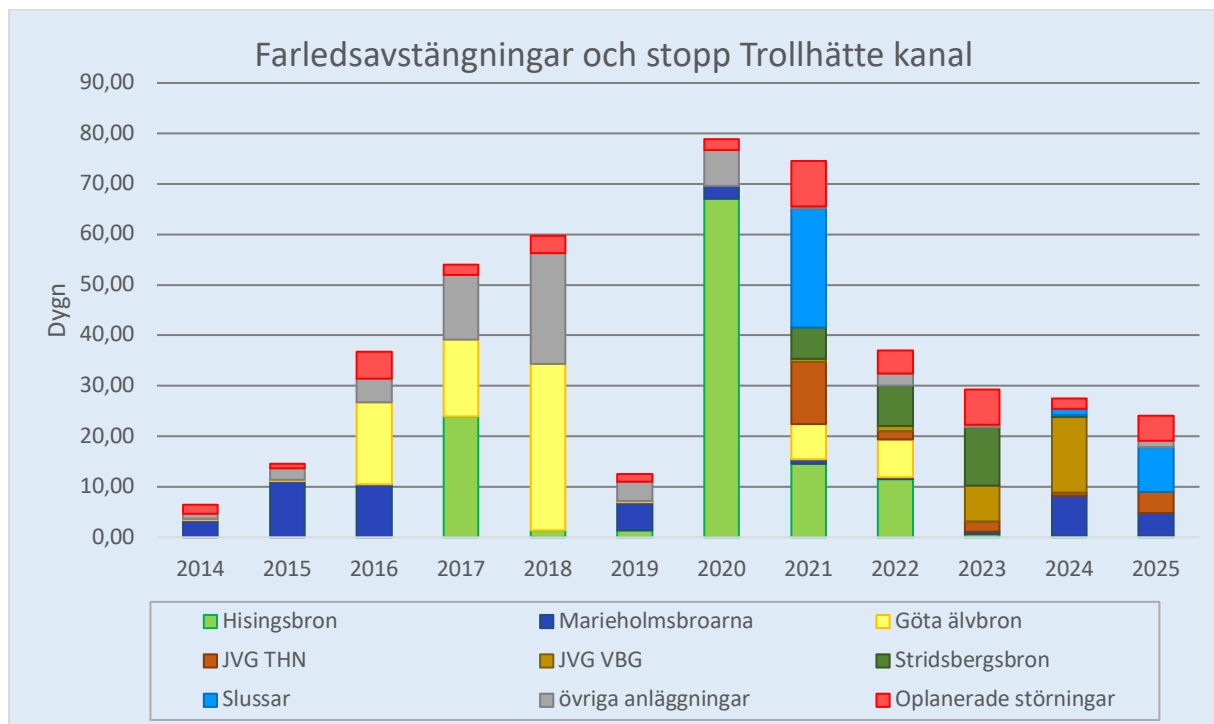
västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET



FIGUR 6

Kommentarer till diagrammet: 2016 var det brand vid Marieholm som påverkade broöppningar. 2018 blev Göta älvbron påseglad av fartyg vilket ledde till farledsavstängning i ca 8 dygn samt att man hade stora problem med öppning av Göta Älvbron på grund av solvärme. Bron öppnades inte dagtid under stora delar av maj och juni. 2018 ligger även 16,5 dygn för bygget av Marieholmstunneln under "övriga anläggningar"

2020 genomfördes pålning av nytt ledverk för Hisingsbron i ca 12 timmar varje dag i 80 dagar.

2021 genomfördes slussrevision i Trollhättan i 3 veckor samt sprängning och rivning av brostöd för Götaälvbron.

2022 fortsatt rivning av brostöd Göta älvbron och klaffmontage på Stridsbergsbron i Trollhättan.

2023 fortsatte byggnation av Stridsbergsbron. Järnvägsbron i Vänersborg havererade vilket gav både oplanerad (akut) avstängning samt även en vecka avstängning i samband med att broklaffen demonterades.

2024 genomfördes byte av lyftcylinder på norra Marieholmsbron (1 vecka) samt återmontering av broklaff och brotorn på järnvägsbron i Vänersborg (1+1 vecka).

2025 genomfördes underhåll i slussar i Vänersborg och Trollhättan dagtid under två veckor. En del oplanerade störningar vid den nya järnvägsbron i Vänersborg vilket bidrar till ökning av oplanerade störningar

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

## Väntetider för fartyg vid broöppning

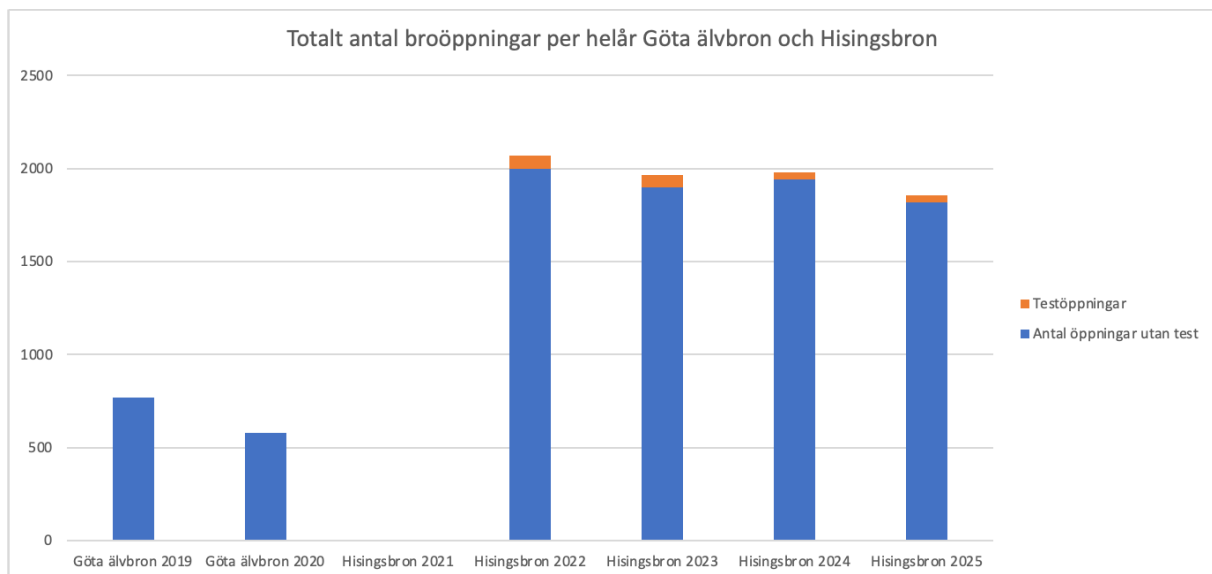
Lotsarna anger väntetider i samband med anlop av Hisingsbron och Marieholmsbroarna i sin app LotsAppen. Även om det inte anges några orsaker till väntetider av lotsarna i appen så kan det anas en tydlig koppling till det ökade antal fartygspassager som sker direkt efter spärrtiderna avslutats.

I statistiken för 2024 har noterats väntetid/fördröjning vid Hisingsbron vid 25 tillfällen, med en sammanlagd väntetid på cirka 22 timmar. 13 av dessa 25 tillfällen sker inom närmsta timmer efter spärrtid och kan antas bero på trafikanhopningen av fartyg efter spärrtider. Det skedde även ett par gånger under 2024 att bron inte gick att öppna vilket gjorde att fartyg fick vänta flera timmar vid ledverk (2024-01-17 samt 2024-04-24). Utöver dessa 13 + 2 tillfällen är det olika orsaker (oftast relaterade till problem med tömning av trafik på klaffen) till att bron inte öppnas och fartygen tvingas dra ner på fart och ibland vänta vid ledverk. Väntetiden vid sådana tillfällen rör sig mellan 15-30 minuter per tillfälle.

2025 noteras 2,4 timmar sammanlagd väntetid på Hisingsbron vid totalt 9 tillfällen och 14,7 timmars väntetid på öppning av Marieholmsbroarna vid totalt 66 tillfällen.

## 5.4. Broöppningar Hisingsbron/Göta älvbron

Nedan redovisas totalt antal broöppningar per helår för Göta älvbron och Hisingsbron. 2021 togs Hisingsbron i drift och var i drift från maj, därför visas ingen data för detta helår (som bara blir en blandning av Göta älvbron och Hisingsbron).



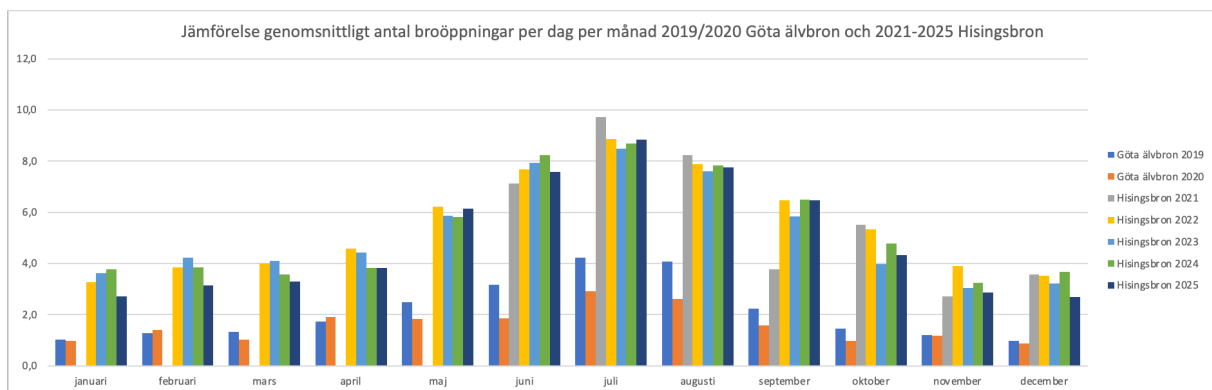
FIGUR 7

För 2025 fördelar sig broöppningar enligt nedan:

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

- Broöppningar för lastfartyg (ibland tillsammans med segelbåtar eller arbetsfartyg): 1008
- Broöppningar endast för arbetsfartyg: 84
- Broöppningar endast för segelbåtar (ibland tillsammans med arbetsfartyg): 725

Nedan redovisas det genomsnittliga antalet broöppningar per dygn vid Hisingsbron för 2021-2024 jämfört med Göta älvbron 2019 och 2020. Observera att för Hisingsbron finns 2021 endast data för juni till december, då Hisingsbron öppnade för trafik i maj 2021. Data avser alla veckodagar.

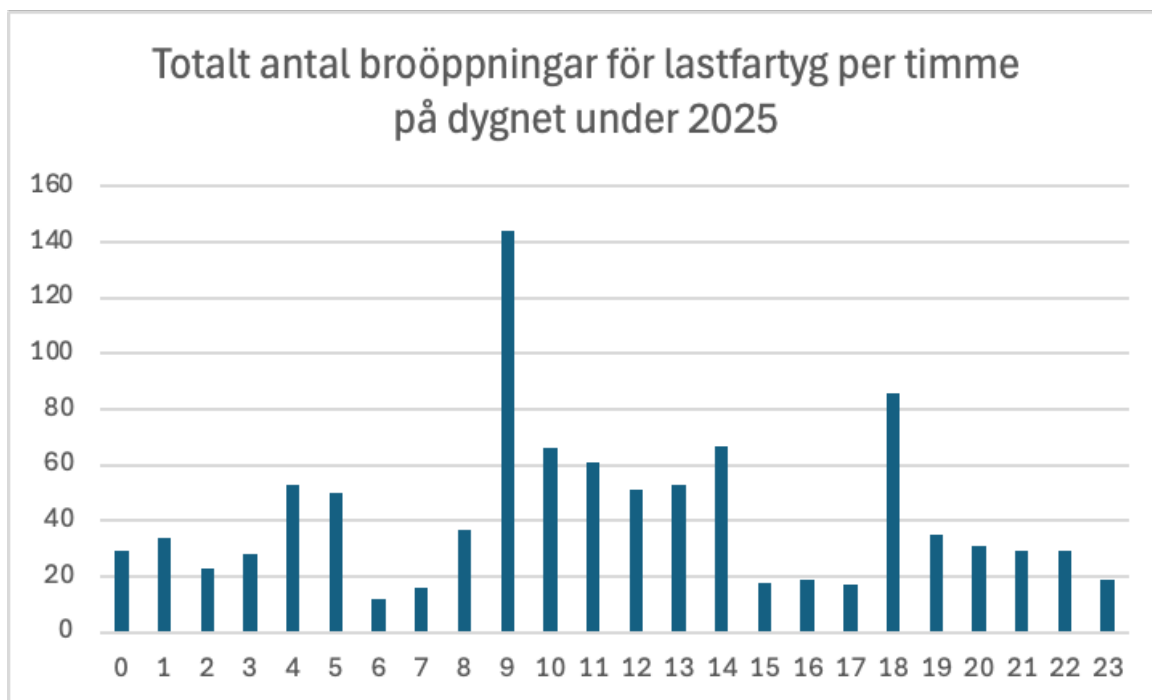


FIGUR 8

Skillnaden i antal broöppningar mellan Göta älvbron och Hisingsbron är ungefär som förutspått inför Hisingsbrons öppnande. Öppningar för lastfartyg går från i snitt en per dygn till lite mer än 3 per dygn för Hisingsbron, såsom ses i diagrammet för t.ex. januari månad då det passerar få segelbåtar. Ökningen av öppningar under sommarmånaderna är också i linje med vad som förutspått, där ökningen har hållits nere av att Hisingsbron endast öppnas vid fast tider för segelbåtar, vilket gör att fler segelbåtar passerar vid varje öppning.

I figur 9 ses när på dygnet Hisingsbron öppnats för lastfartyg (dvs inte arbetsfartyg eller fritidsbåtar):

## Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



FIGUR 9

Kommentar: Öppningarna som mätts för tiderna 6-9 och 15-18 görs de dagar som inte är vardagar och då spärrtiden inte gäller.

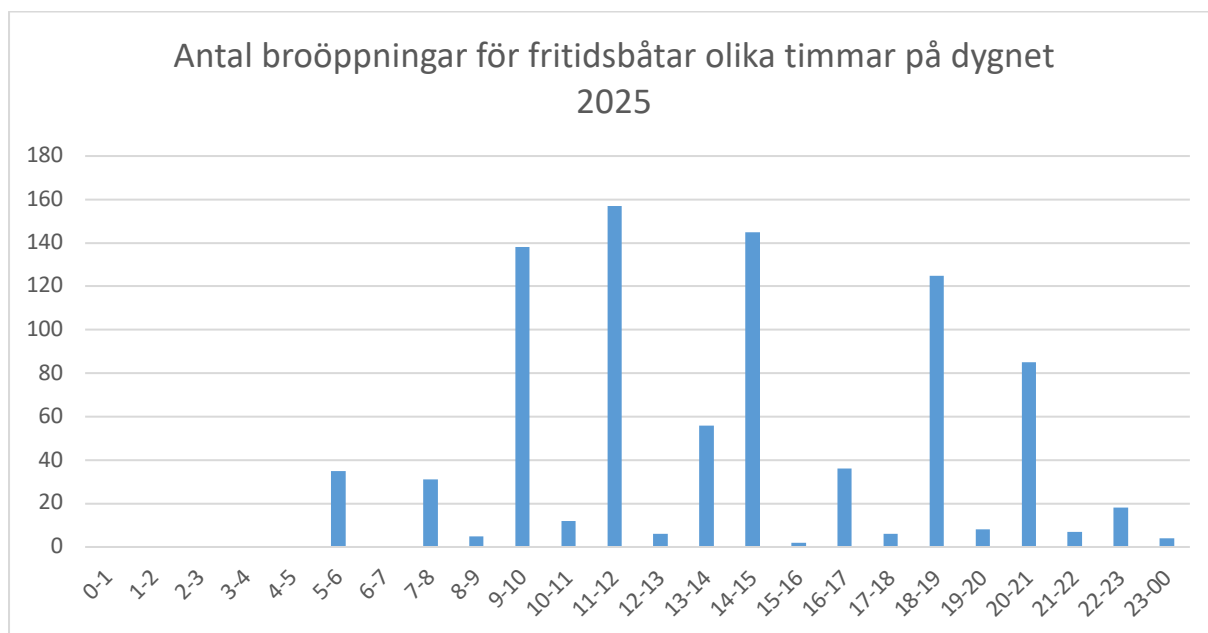
Från och med Hisingsbrons öppnande så gäller fasta tider vid broöppning för fritidsbåtar. Aktuella tider är:

| Vardagar                                                                                        |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 05.35                                                                                           | -     | 09.35 | 11.35 | -     | 14.35 | -     | 18.35 | 20.35 |
| Lördagar, söndagar och övriga helgdagar                                                         |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 05.35                                                                                           | 07.35 | 09.35 | 11.35 | -     | 14.35 | 16.35 | 18.35 | 20.35 |
| Vardagar sommartid*                                                                             |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 05.35                                                                                           | -     | 09.35 | 11.35 | 13.35 | 14.35 | -     | 18.35 | 20.35 |
| Lördagar, söndagar och övriga helgdagar sommartid*                                              |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 05.35                                                                                           | 07.35 | 09.35 | 11.35 | 13.35 | 14.35 | 16.35 | 18.35 | 20.35 |
| Alla dagar nattetid                                                                             |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Mellan klockan 22.00 och 05.00 öppnas Hisingsbron för fritidsjöfarten via anrop till broförare. |       |       |       |       |       |       |       |       |

\*Med sommartid avses den period då Västtrafik trafikerar enligt sommartidtabell, det vill säga ungefär från mitten av juni till mitten av augusti.

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

I figur 10 nedan visas hur många öppningar som genomförts under olika timmar under 2024.



FIGUR 10

Kommentar: I bilden framgår att alla de fasta öppningstiderna har använts, med minst antal öppningar den tidiga tiden 5.35. Tiderna 7.35 och 16.35 är endast tillgängliga på helgerna vilket ger färre möjligheter till öppningar. I övrigt är spridningen ganska jämn för övriga tider.

I tabellen nedan visas genomsnittliga öppningstider för helår. Med öppningstiden avses tiden vägbanan är avstängd för bilar och kollektivtrafik. Öppningstiden för GC-banan på bron är generellt c:a 30 sekunder längre.

Extremsituationer, t ex när bron fastnat och stått öppen betydligt längre än 15 minuter är inte inkluderade i medelvärdena. Under 2025 inträffade två sådana tillfällen när bron fastnade i 1 timme respektive 23 timmar.

| År   | Bro | Total genomsnittlig öppningstid | Genomsnittlig öppningstid lastfartyg | Genomsnittlig öppningstid fritidsbåtar |
|------|-----|---------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|
| 2019 | GÄB | 06:32                           | 07:53                                | 04:30                                  |
| 2020 | GÄB | 06:14                           | 07:08                                | 04:39                                  |
| 2021 | -   | -                               | -                                    | -                                      |
| 2022 | HB  | 08:05                           | 09:10                                | 06:57                                  |
| 2023 | HB  | 07:59                           | 08:56                                | 06:39                                  |
| 2024 | HB  | 08:02                           | 08:55                                | 06:29                                  |
| 2025 | HB  | 07:46                           | 08:49                                | 06:58                                  |

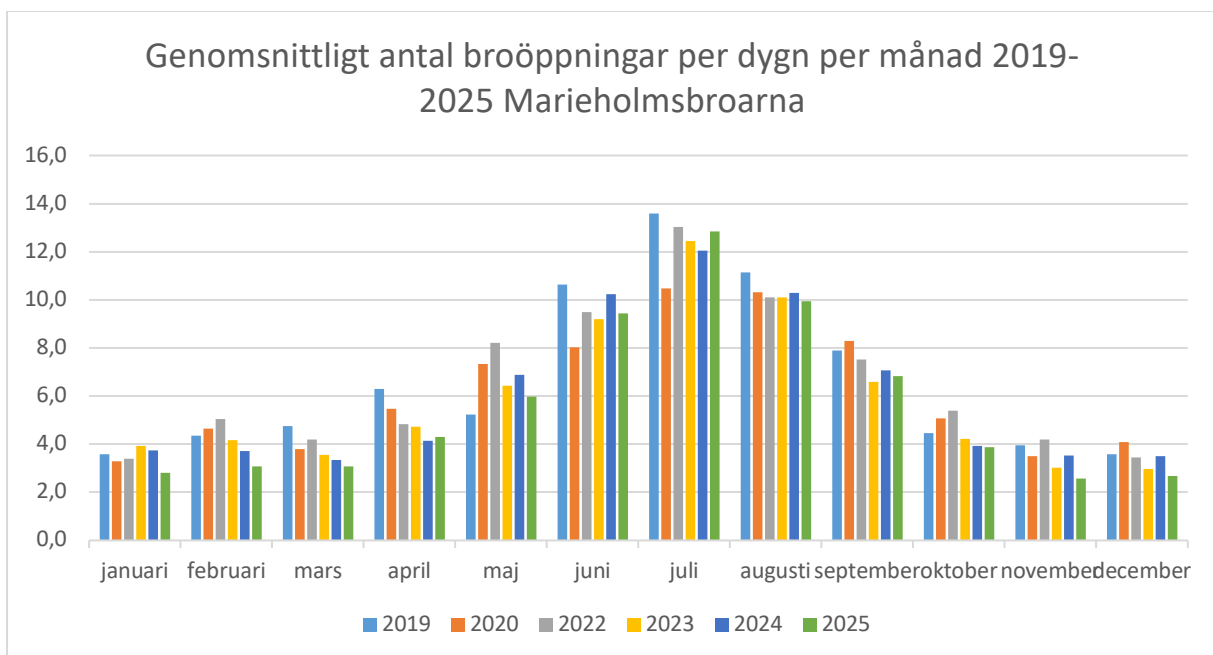
I tabellen framgår att öppningstiden generellt sett blivit längre för Hisingsbron. För Hisingsbron som lyftbro är öppningsprocessen identisk för större lastfartyg som för segelbåtar. För Göta älvbron, som

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

var en klaffbro, fanns möjligheten att öppna klaffen mindre t.ex. för segelbåtar, vilket gav en kortare öppningssekvens för själva bron. Utöver tiden för själva öppningssekvensen så har lastfartygen ett säkerhetsavstånd de måste befinna sig på tills att bron är helt öppen, vilket ökar öppningstiden med ytterligare några minuter jämfört med mindre fartyg, där öppning görs när fartyget är framme vid bron.

## 5.5. Broöppningar Marieholmsbroarna

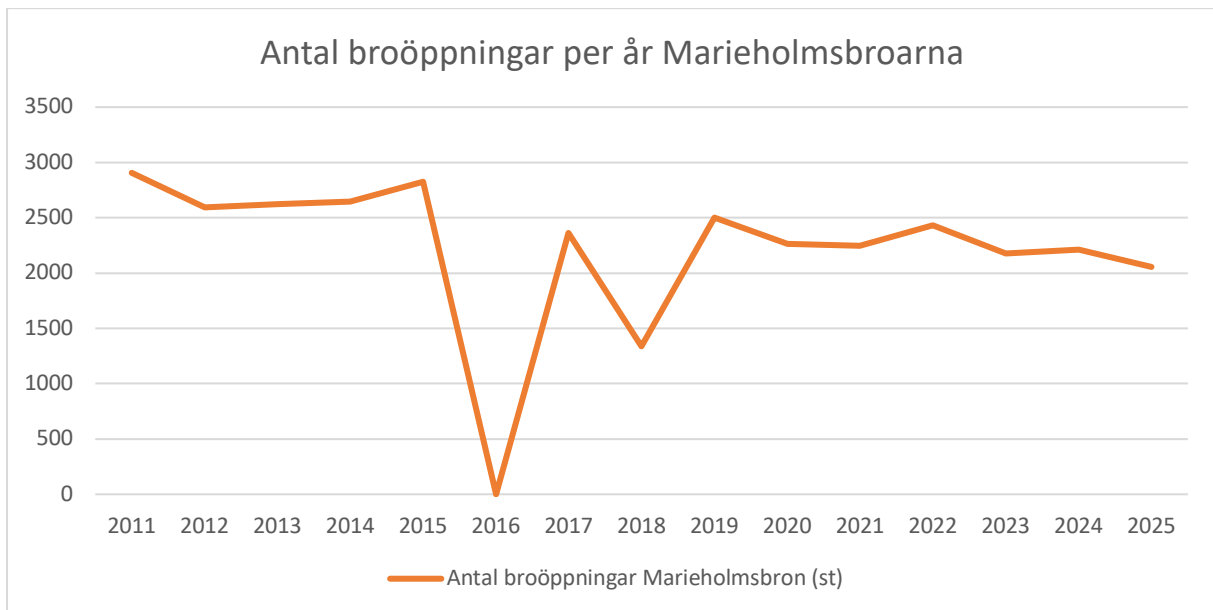
Nedan redovisas det genomsnittliga antalet broöppningar per dygn vid Marieholmsbroarna 2019, 2020, 2022, 2023, 2024 och 2025.



FIGUR 11

På grund av tekniska problem kan ingen detaljerad logg redovisas för Marieholmsbroarna för 2021.

Nedan visas hur antal broöppningar vid Marieholmsbroarna utvecklats över tid.

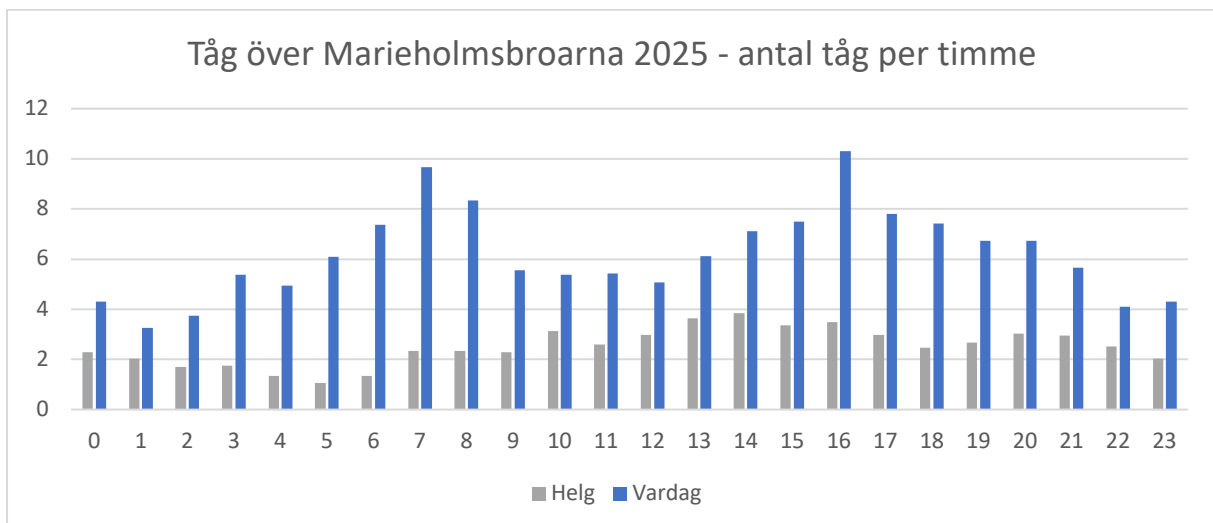


FIGUR 12

Kommentar: För 2016 saknas siffror då loggsystemet omkonstruerades.

## 5.6. Tågtrafik över Marieholmsbroarna

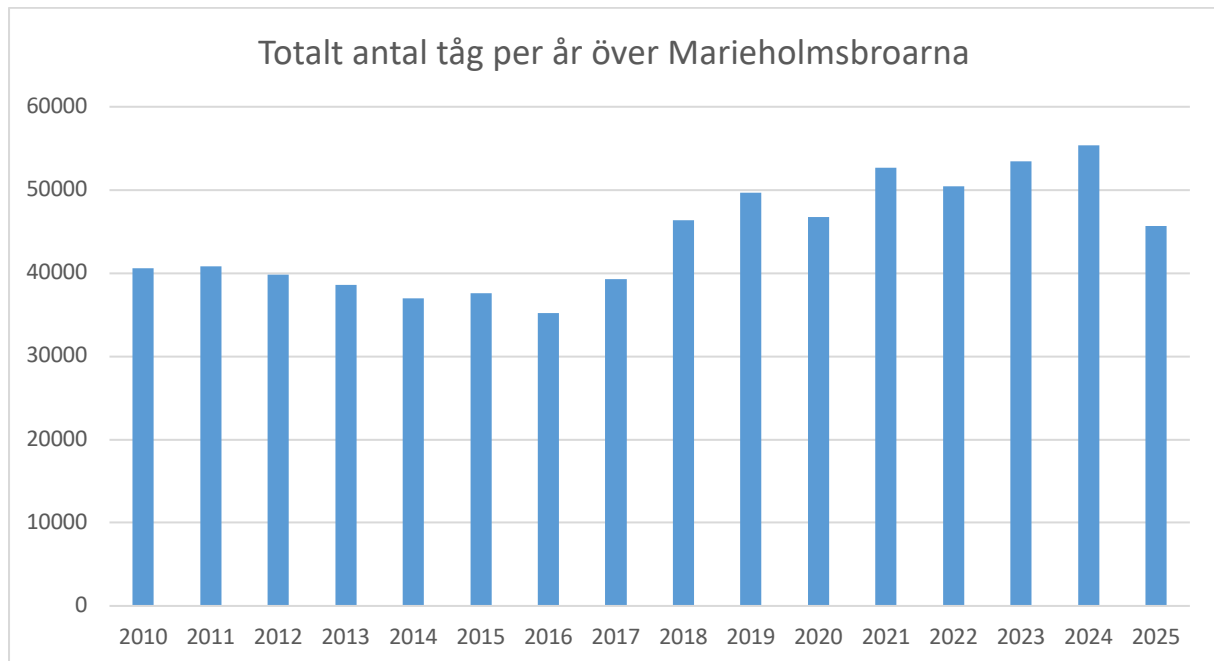
Nedan illustreras genomsnittligt antal tåg per timme på dygnet för vardagar och helger under 2025.



FIGUR 13

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

Nedan ses en sammanställning av antalet tåg som passerar över Marieholmsbroarna och hur detta har utvecklats över tid.



FIGUR 14

I Figur 14 ses att tågtrafiken över Marieholmsbroarna ökar över tid, sedan 2010 med mer än 30%, och den största ökningen är under de senaste 10 åren. 2025 syns en större minskning, detta beroende på ett nytt vändspår (spår 26). Detta spår möjliggör för tågen att nu gå raka vägen från Norge-Vänerbanan till Väst kustbanan och omvänt utan att gå via Kville (via Marieholmsbroarna) för att göra rundgång.

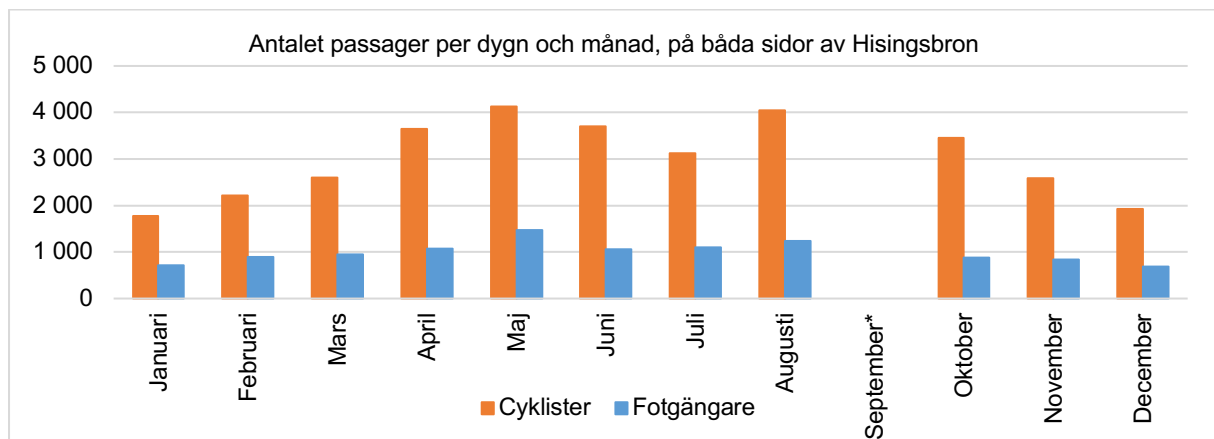
## 5.7. Trafikflöden på Hisingsbron

På Göta älvbron mättes motorfordons- och cykeltrafik, men trafikmätningen fungerade inte så väl under åren efter 2018. Trafiken på Hisingsbron mäts med kameror på mittdelen av bron. Gående, cyklister och lätt respektive tung trafik mäts. Bussar och spårvagnar i kollektivtrafikkörfält mäts inte.

Nedan beskrivs medeldygnstrafiken per fordons-/trafikantslag (fotgängare, cyklister, lätta fordon och tunga fordon) per månad på Hisingsbron för 2025.

---

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

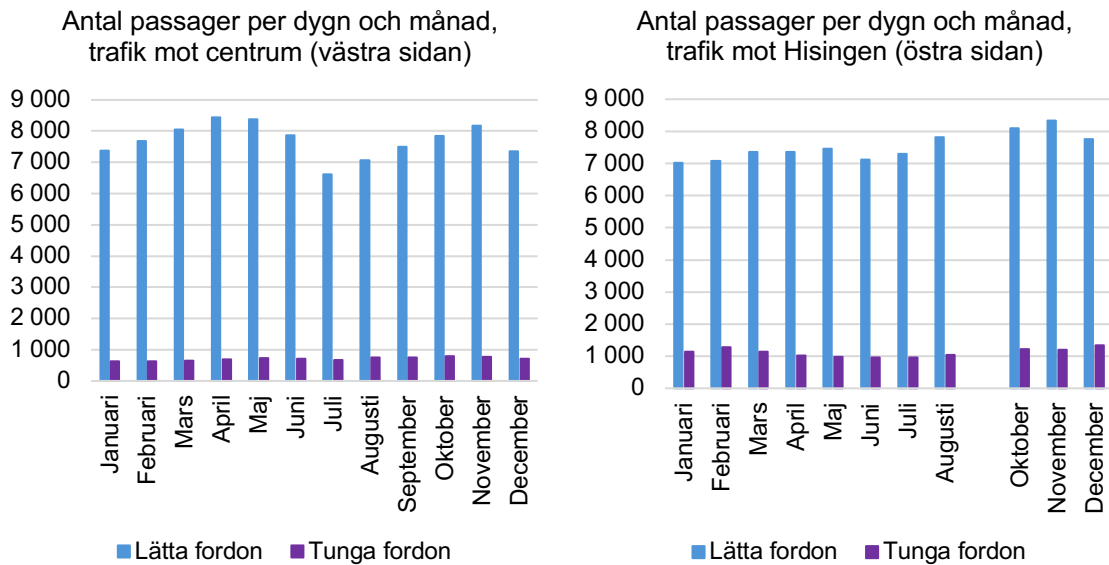


FIGUR 15.

**Kommentar:** \*September exkluderas på grund av bortfall.

Diagrammet visar antalet passager per dygn per månad på båda sidorna om bron under hela 2025, och jämför cyklister med fotgängare. Antalet cyklister är lägre under vintermånaderna januari-februari och december samt under semester månaden juli. För fotgängare är årstidsvariationen mindre och antalet är som störst under sommarhalvåret.

För cyklister användes östra sidan i högre grad första halvåret, medan västra sidan användes mer andra halvåret. För fotgängare var det fler som använde västra sidan redan från maj. Under 2025 var gång- och cykelbanorna öppna huvuddelen av året, men det pågick byggarbeten vid anslutningarna som kan ha påverkat.



FIGUR 16.

Kommentar: Båda diagrammen visar månatliga passagerarantal per dygn under hela 2025, och jämför lätta fordon och tunga fordon i brons två riktningar. Båda riktningarna uppvisar relativt stabila trafikmönster genom större delen av året. Lätta fordon dominerar kraftigt i båda riktningarna med ungefär 7 000–8 000 passager jämfört med ungefär 500–1 000 för tunga fordon. De tunga fordonen visar en konsekvent nivå över alla månader i båda riktningarna.

Den västra sidan (mot centrum) uppvisar något högre och mer varierande volymer av lätta fordon, där flera månader överstiger 8 000. Den västra trafiken visar tydligare månatliga skillnader, där flödet är högre under det första halvåret för att sjunka efter juli. Den östra sidan bibehåller en jämnare nivå genom hela året. För den östra sidan är september exkluderat då utrustningen låg nere, vilket resulterade i ett databortfall.

I tabell nedan redovisas ÅDT och ÅMVD för 2025, där ÅDT är årsdygnstrafik, det vill säga trafiken ett genomsnittligt dygn och ÅMVD, årsmedelvardagsdygn, är trafiken ett genomsnittligt vardagsdygn.

| År 2025        | Fotgängare | Cyklister | Motorfordonstrafik   | Varav tung trafik |
|----------------|------------|-----------|----------------------|-------------------|
| ÅDT båda sidor | 1 000      | 3 100     | 16 900               | 1 800 (11%)       |
| • västra sidan | 500        | 1 500     | 8 400 (mot centrum)  | 700 (8%)          |
| • östra sidan  | 400        | 1 500     | 8 500 (från centrum) | 1 100 (13%)       |
| ÅMVD           | 1 000      | 3 800     | 17 800               | 2 100 (12 %)      |
| • västra sidan | 500        | 1 800     | 9 000 (mot centrum)  | 800 (9%)          |
| • östra sidan  | 500        | 1 900     | 8 900 (från centrum) | 1 300 (14%)       |

Tidigare data för Göta älvbron visar att ÅMVD minskat över tid. År 1990 var ÅMVD för bilar 31 400 bilar/dygn, år 2012 innan införandet av trängselskatt var det cirka 25 800 fordon, åren 2013-2016 var årsmedelvärdet cirka 20 000 fordon. En genomsnittlig vardag 2025 låg ÅMVD på 17 800 fordon, vilket är minskning med ungefär 6 procent i jämförelse med 2024 (ÅMVD 18 900).

Antalet cyklister har däremot ökat med drygt 30 procent, från 3 000 år 2018 över Göta Älvbron till cirka 4 000 under åren 2022-2025 över Hisingsbron, [Cykeltrafik på olika cykelbanor - Göteborgs Stad](#). Hur cykelflödet fördelar sig på respektive sida om Hisingsbron har varierat mellan åren, vilket beror på byggprojekt och hur de har påverkat anslutningarna upp på bron. Exempelvis hänvisades cyklister till västra sidan då gång- och cykelbanan på östra sidan av Hisingsbron var avstängd hösten 2024.

I de nedanstående diagram beskrivs hur de olika fordonsslagen fördelar sig över dygnets timmar på Hisingsbron. Redovisningen görs per timme på dygnet och redovisar trafiken under en viss timme under ett genomsnittligt vardagsdygn. För gående och cyklister görs det för båda sidorna av bron och för motorfordon för respektive sida om bron.

---

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik

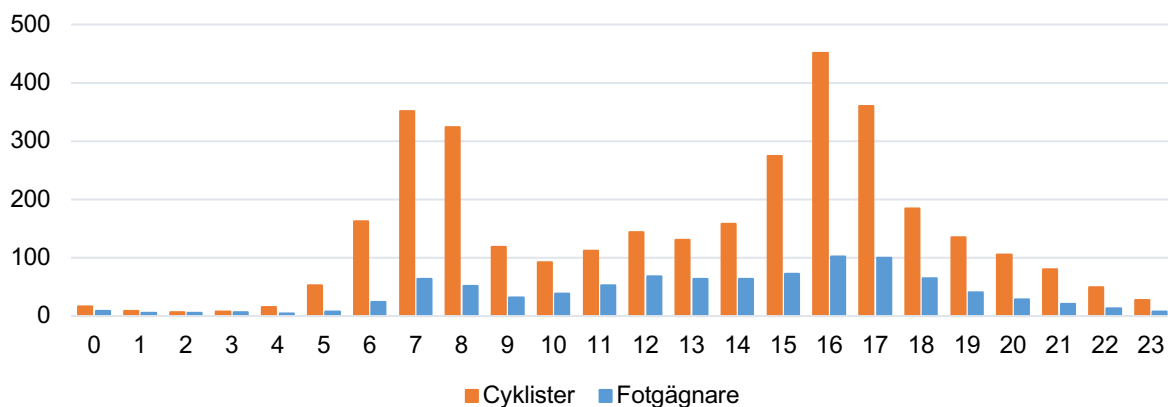


Trafik Göteborg

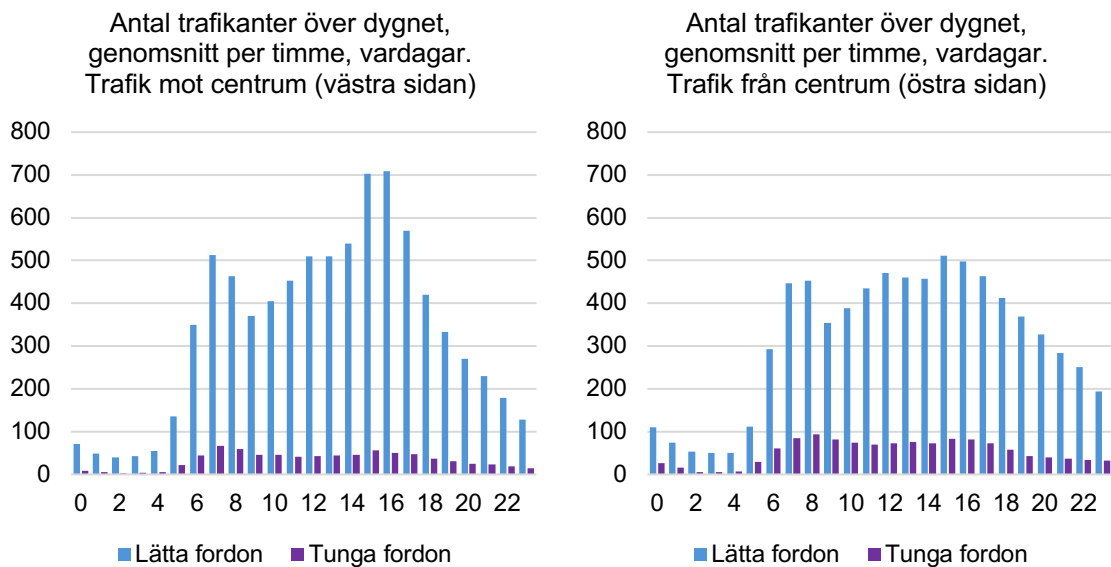


SJÖFARTSVERKET

Antalet fotgängare och cyklister, genomsnitt per timme, vardagar. Båda sidor.



**Kommentar:** Som vardagar räknas helgfri måndag-fredag.



FIGUR 18.

**Kommentar:** Som vardagar räknas helgfri måndag-fredag.

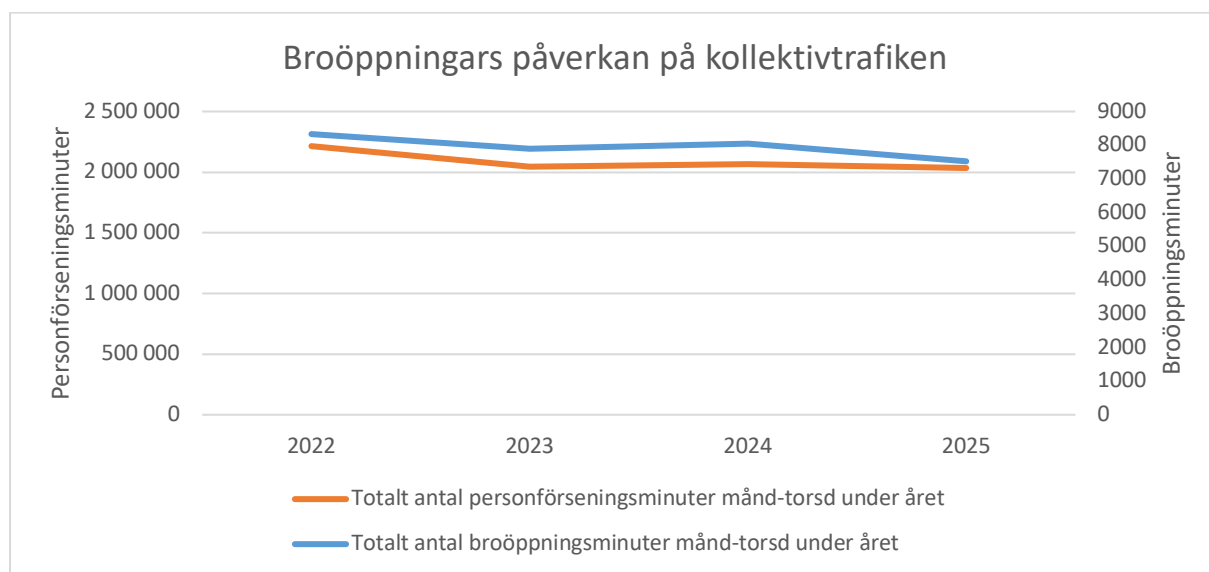
## Trafiklagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

## 5.8. Broöppningars påverkan på Kollektivtrafiken

Västtrafiks analysavdelning har genomfört en kvalitativ analys av broöppningars påverkan på kollektivtrafiken. Analysen är gjord genom att koppla ihop tider för broöppning med den realtidstrafikdata som Västtrafik har tillgänglig. Fokus har varit på de linjer som direkt påverkas av broöppning, dvs de linjer som passerar Hisingsbron.

Några förutsättningar i data som visas i figur 18 nedan:

- Data gäller endast måndag-torsdag.
- Turer är alla turer och linjer som går över Hisingsbron, dvs både buss och spårvagn
- Alla broöppningar är medtagna, dvs även de testöppningar som görs (detta då de påverkar kollektivtrafiken lika mycket som broöppningar som görs när det kommer fartyg. Detta gör dock att siffror för antalet broöppningar och genomsnittstider kan vara annorlunda än de som redovisas i andra delar av rapporten).
- Timmarna kl 06-09 och kl 15-18 öppnas bron inte på vardagar, data för dessa tider är inte medtagen. Det sker enstaka öppningar under dessa timmar (främst när öppningar görs någon minut före kl 9 eller efter kl 15), men de har ingen betydelse för sammanställningen.



FIGUR 18

I sammanställningen i figur 18 syns används två begrepp:

*Personförseningsminuter per år* - den totala förseningen för samtliga resenärer som rest med en tur som direkt påverkats av en broöppning under året, mätt i minuter. Detta mått ökar om antalet resande över bron ökar, om antalet broöppningar ökar, eller om tiderna för broöppning ökar

---

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

*Broöppningsminuter per år* – summan av längden på samtliga broöppningar under ett år. Detta mått ökar om det antingen blir fler broöppningar eller längre broöppningar.

Totalt är det ungefär 2 miljoner personförseningsminuter per år för måndag-torsdag, (fördelat på ca 500 000 individuella resor över bron som påverkas av broöppningar, där varje påverkad resa alltså försenas i snitt 4 minuter) vilket visar att broöppningar har en stor systematisk påverkan på tidhållning i kollektivtrafiken.

Att personförseningsminuterna är oförändrade trots att broöppningsminuterna minskar kommer från att antalet broöppningar minskat mellan 2024 och 2025, samt att det är något färre resande som påverkas av broöppningen. Men de som reser gör det på tider där broöppningen leder till större försening, därför ser vi inte samma minskning på personförseningsminuterna mellan 2024 och 2025. Ett annat sätt att uttrycka detta är något färre och något kortare broöppningar 2025 jämfört med 2024, men eftersom resandet inte minskat lika mycket generellt (eller till och med ökat vid vissa timmar på dygnet) ger varje broöppningsminut upphov till fler personförseningsminuter.

## **5.9. Trafikpåverkande händelser med koppling till älvförbindelser i Göteborg**

### **5.9.1. VARJE BROÖPPNING SKER I EN TRAFIKSITUATION MED PARALLELLA HÄNDELSER**

När Hisingsbron öppnas innebär det att trafikflödet över bron stoppas tillfälligt i ca 8-10 minuter. Det ger konsekvenser i vägtrafiken både på bron och i anslutande vägnät. Konsekvenserna av dessa stopp varierar beroende på de vilka förutsättningar som råder vid varje specifikt tillfälle. Faktorer som infrastrukturens aktuella kapacitet (tex beroende på vägarbeten), aktuell trafikvolym, antal passerande båtar, väderlek, förarbeteende samt händelser som olyckor eller vägarbeten mm spelar alla in, var och en för sig och tillsammans.

Samspelet mellan en broöppning och dessa påverkande variabler skapar en komplex trafiksituation, vilket gör det utmanande att i efterhand peka en enskild orsak till uppkomna störningar. Trots detta är det viktigt att följa upp och analysera effekterna för att identifiera återkommande mönster och öka förståelsen för trafikdynamiken och dess samband. I de kommande avsnitten presenteras data över trafikmängder och trafikpåverkande händelser i det omkringliggande vägnätet under 2025.

### **5.9.2. TRAFIKEN 2025 – TRAFIKMÄNGDER**

Fordonstrafiken på väg i Göteborg med omnejd fortsätter sakteliga att öka i omfattning. Antal resande i kollektivtrafiken har för tillfället dock minskat något. Det innebär på en övergripande nivå att fler fordon direkt eller indirekt blivit påverkade av broöppning, men också att det funnits en ökad risk för konsekvenser längre ut i trafiksystemet, vid tex broöppning. Förändrad trafik på en plats, påverkar även andra delar av trafiksystemet.

---

#### **Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg**



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik

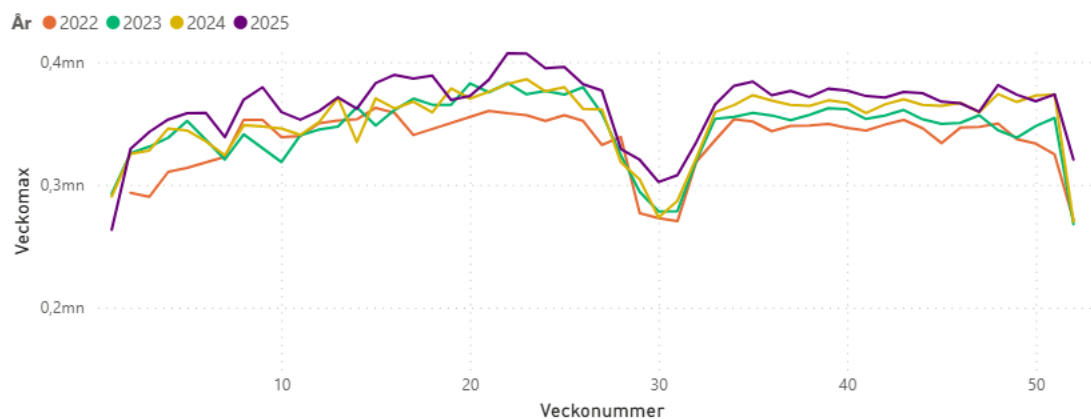


Trafik Göteborg

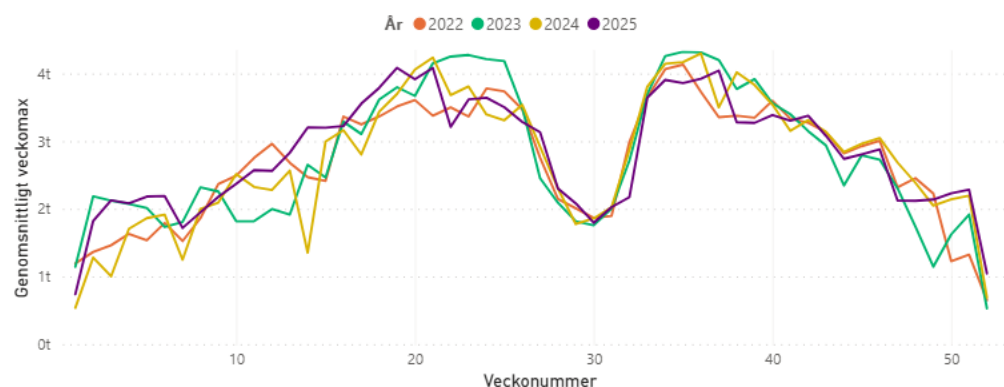


SJÖFARTSVERKET

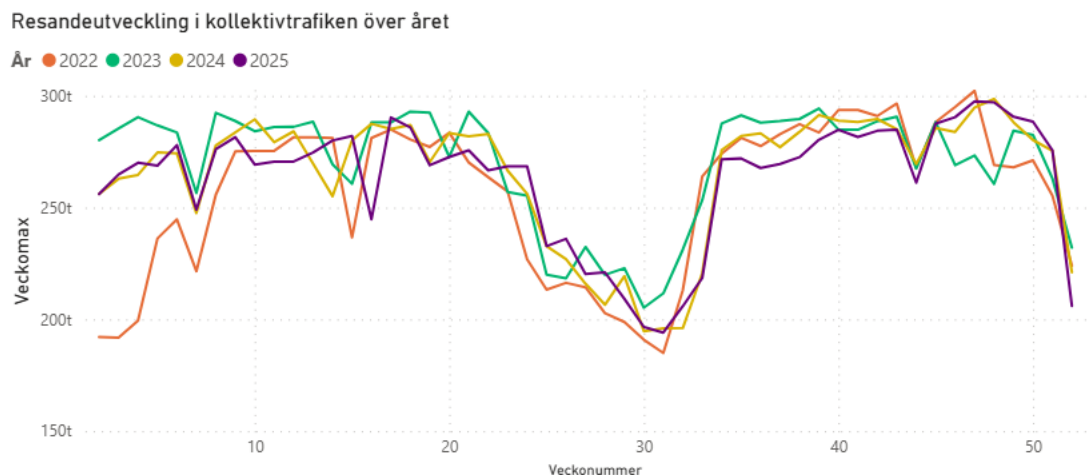
### Trafikutveckling i fordonstrafiken över året



### Trafikutveckling i cykeltrafiken över året



## Trafiklagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



Figur 19: Trafikutveckling Göteborg för fordon, cykel och påstigande kollektivtrafik (veckomax) år 2019-2025.

### 5.9.3. TRAFIKEN 2025 – TRAFIKPÅVERKANDE HÄNDELSE

Under året har många olika trafikpåverkande händelser, såväl planerade som oplanerade, påverkat framkomligheten i Göteborgsområdet.

Större vägarbeten med trafikpåverkan som kan omnämnas är tex arbetena vid Brunnsbomotet, Högsbo, Järntorget, Lindholmen och Norra Hamngatan samt underhållsinsatser med Götatunneln och Marieholmstunneln. De har bidragit med påverkan på såväl framkomliga körfält som kollektivtrafikfält. I december invigdes de nya spåren från Lindholmen och de nya linjerna nummer 10 och 12, som rymmer upp mot 300 personer per avgång över Hisingsbron.

Under året har även arbetet med Västlänken fortsatt tillsammans med dess anslutande projekt som tex byggnationen av Grand Central, som ligger i direkt anslutning till Hisingsbrons landfäste. Arbetena har både genererat ökade trafikmängder i form av byggtrafik och förändrat körvägarna kring Hisingsbron.

Under året har även stora underhålls- och kapacitetsprojekt påverkat Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås genomförts. De har inte haft en direkt trafikpåverkan på bron, men väl en indirekt trafikpåverkan, genom en viss förflyttning av trafikanter till trafik i bil och busstrafik, i centrala Göteborg.

Även oplanerade händelser påverkar framkomligheten, som tex olyckor, hinder och väderrelaterade händelser med trafikpåverkan. På en övergripande nivå har antalet trafikolyckor minskat 2025, men tyvärr har olyckorna med oskyddade trafikanter ökat, däribland olyckor med elspark, vars olyckor ökat med upp mot 50%.

## Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

Större händelser på Hisingsbron (som när bron fastnat i öppet läge, t.ex. 20 nov 2025) har gett stor konsekvens för både kollektivtrafik och övrig trafik på bron, i närområdet och andra älvförbindelser. Samtidigt som större trafikpåverkande händelser i de andra älvförbindelserna, även har påverkat trafiken över Hisingsbron. Den 20 oktober stängdes t.ex. Marieholmsbron akut pga tekniska skäl och den 8 december stängdes Älvsborgsbron på grund av starka vindar, vilket gett konsekvenser för övriga väglänkar.

---

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

## 6. Fokusområden

### 6.1. Utveckling Samverkansregler vid Marieholm

*PM angående utveckling av samverkansregler avseende riksintressena järnväg och sjöfart vid Marieholmsbroarna 2021-10-05 (PM Marieholm)* är fastställt av Trafikverket och Sjöfartsverket tillsammans. I dokumentet konstateras att med dagens trafiksituation saknas motiv att ytterligare förändra hanteringen av broöppningar, då alla förändringar kommer med kostnader och/eller utökade arbetsuppgifter för båda parter. Det konstateras också att det pågår arbete hos Västtrafik och Trafikverket för att förbereda tätare avgångar i rusningstider för persontrafik Göteborg-Stenungssund, som passerar Marieholmsbroarna.

På styrgruppsmöte för Trafikslagsövergripande trafikledning i september 2022 presenterade Trafikverket hur planering ser ut för att utöka trafiken på Bohusbanan och därmed över Marieholmsbroarna. Det konstaterades att för att uppnå tätare trafik på sträckan Göteborg-Stenungssund krävs infrastrukturåtgärder på ett flertal platser längs banan. Dessa infrastrukturåtgärder ingår idag inte i Nationell plan 2022-2033. Detta innebär att utökning till kvartstrafik på Bohusbanan troligt ligger bortom 2035.

Införande av kvartstrafik för järnvägstrafiken över Marieholmsbroarna identifierades i PM Marieholm som den första systempåverkande ändringen som kan kräva större förändringar och en ökad styrning och integration mellan trafikslagen. Då denna ändring inte ingår i den långsiktiga infrastrukturplaneringen och därmed ligger långt framåt i tiden innebär detta att en eventuell utveckling av Samverkansregler vid Marieholm behöver utgå från nuläget och utvärdera vilka förbättringar som skulle kunna genomföras och överenskommas mellan de berörda parterna.

Fortsatt bevakning av tåg- och sjötrafik vid Marieholmsbroarna sker.

### 6.2. Eventuellt behov att inkludera Jordfallsbron i Samverkansreglerna

Hittills har beslutet varit att inte inkludera Jordfallsbron i Samverkansreglerna och därmed inte i årsrapporten.

### 6.3. Bevakning nya förbindelser över Göta älv

Göteborgs stads arbete med en spårvägstunnel under Göta älv mellan Lindholmen och Stigberget vidare till Linnéplatsen fortgår, likväl som arbetet med en ny gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj.

Den planerade bron utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt kapitel 11 i miljöbalken och ska därför prövas genom en tillståndsansökan i mark- och miljödomstolen som lämnades in under hösten

---

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

2025. Parallellt med tillståndsansökan pågår arbete med detaljplanen där samråd genomfördes under 2024 och granskning genomfördes kring årsskiftet 2025-2026.

Under våren 2025 hölls ett brett samråd för Järnvägsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för Lindholmsförbindelsen. Detaljplanen för förbindelsen kommer att samrådats under inledningen av 2026.

#### **6.4. Bevakning miljödömd Hisingsbron**

Arbetet med prövotidsutredningen har fortgått under 2025. Arbetet med att sammanställa underlag till Mark- och miljödömdstolen har påbörjats. Ett samrådsmöte har hållits med Länsstyrelsen.

Rapportering gjordes till Mark- och miljödömdstolen i maj. Innehållet i rapporten bestod av Årsrapporten för 2024.

#### **6.5. Bevakning Vänersjöfarten**

Som framgår av diagrammet i kapitel 5.2 är det tydligt att Trafikverkets prognos från 2013 inte har infriats. Vänersjöfarten har inte fått den uppgång som prognostiserades. Nedgången var kraftigare och kurvan började vända uppåt 2015 för att åter tappa 2018 och 2021. Bidragande faktorer till dalarna 2018 och 2021 bedöms vara Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell som infördes 2018 och drabbade de långa lotsningarna till Vänern. Samt att båda dessa år drabbades av flera långa fareldsavstängningar och störningar.

I den nya nationella godsstrategin som regeringen publicerade i slutet av 2025 vill Regeringen underlätta för intermodala godstransporter och en ändamålsenlig överflyttning av långväga godstransporter från vägtrafik till järnväg och sjöfart<sup>1</sup>. Sedan 2015 är det en svagt uppåtgående trend och godsflödet med fartyg till Vänern och ökningen förväntas fortsätta.

Trafikverkets basprognos som utfärdades 2024 förutspår en mindre ökning av godsvolymer än tidigare prognoser. Den pekar på en bedömd årlig ökning av godsvolymer på ca 1,5% fram till år 2045 vilket skulle motsvara 2,4 miljoner ton god årligen. Detta avser gods i hamnar runt Vänern, inkluderas hamnarna längs med Trollhätte kanal ligger prognosen på cirka 2,7 miljoner ton år 2045. Rapport "Följdinvesteringar efter genomförande av slussar i Trollhätte kanal" visar också på liknande tillväxt av godsvolymer om inte ytterligare investeringar sker i farled.

Som nämnts tidigare i rapporten syns en stadigt uppåtgående trend avseende inrikes sjögoods, vilket kan vara en effekt av godsöverflyttningssambitionerna.

#### **Investeringar och åtgärdsprojekt**

---

<sup>1</sup> [En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv](#)

Flera kommuner och hamnar runt Vänern undersöker och tittar på möjligheter för att möta ett ökat transportbehov genom planarbeten (översiktsplaner och detaljplaner) samt investeringsbehov i kajer och hamnanläggningar.

Projektet<sup>2</sup> Slussar i Trollhätte kanal som avser bygga nya slussar i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg fortskrider. Projektet drivs av Trafikverket i samarbete med Sjöfartsverket.

Under 2025 har projektet lämnat in ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för byggnation av ny slussanläggning i Trollhättan. Man har tilldelat entreprenör för byggnation av ny sluss i Lilla Edet (som ligger först i tidplanen av de tre orterna).

De nya slussarna, som ersätter dagens slussar vilka nått sin tekniska livslängd, dimensioneras för att möjliggöra trafik med större fartyg. 110 meter långa och 16,5 meter breda jämfört med dagens 89 x 13 meter. De nya slussanläggningarna kommer därmed ge förutsättningar för större godsflöden. Byggnationen av de nya slussarna, med större kapacitet, innebär dock inte att större fartyg omedelbart kommer att kunna trafikera Vänern efter att de färdigställts. I slussprojektet ingår inte nödvändiga åtgärder, för ökad kapacitet, i kanaler och farleder, utan endast slussar (samt Bergskanalen i Trollhättan).

Trafikverket har, i samarbete med Sjöfartsverket, under 2024 genomfört en utredning rörande följdinvesteringar i Trollhätte kanal och farleder till hamnar i Vänern. Utredningen har identifierat nödvändiga åtgärder för att möjliggöra trafik med större fartyg samt utrett behov och efterfrågan från hamnar, godsägare och kommuner av att kunna transportera mer gods sjövägen.

Utredningen slutfördes 2024 och investeringen ligger med i Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastrukturen 2026-2037 som ett objekt möjligt med ett ökat anslag av 10% av medel till planen.

---

<sup>2</sup> <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/slussar-i-trollhatte-kanal/>

---

## 7. Beredningsgruppens kommentarer om de aktuella samverkansreglerna

Kommentarerna i detta kapitel baseras på de erfarenheter Beredningsgruppens deltagare haft under året i sitt operativa arbete kombinerat med den data som finns framtagen.

- Antalet fartygspassager har minskat något mellan 2024 och 2025, samtidigt har godsmängden varit ganska konstant, vilket tyder på att det är mer last på varje fartyg som trafikerar Göta älv.
- Godstrafiken över Marieholmsbroarna har minskat tack vare ett nytt vändspår som knyter samman Vänerbanan med Väst kustbanan utan att passera Marieholmsbroarna.
- Beredningsgruppen konstaterar att det nätverk som grupperingen utgör är en kontaktyta och gör att alla vet vem de ska vända sig till för olika frågeställningar när det uppstår behov att synka, vilket underlättar både i den operativa vardagen och i strategiskt utvecklingsarbete.

## 8. Slutsats angående aktuella samverkansregler

### Samverkansregler som bör ändras

Inga förslag finns på ändringar av Samverkansreglerna.

### Samverkansregler som bör bevakas

Inga specifika Samverkansregler är utpekade att bevakas.

### Kommentarer från parterna:

Ingen part har kommenterat ovanstående slutsatser

## 9. Appendix Samverkansregler med förutsättningar

Samverkansreglerna omfattar trafiken kring Göta älv, avgränsat till Hisingsbron och Marieholmsbroarna. Med trafiken kring Göta älv avses alla slags resor och transporter som påverkas av älven (resor och transporter på, över, under och vid sidan av älven). Omfattningen illustreras i figur 1.

Sjötrafiken beskrivs utifrån yrkessjöfart respektive fritidssjöfart, med vilket avses:

- Yrkessjöfart: Avser all kommersiell trafik som bedrivs på Göta älv, i första hand lastfartyg, men även fartyg i inlandssjöfart, arbetsfartyg, servicefartyg samt passagerarfartyg (tur- och charterbåtar). Denna kategori motsvarar det som i miljödomen för Hisingsbron benämns *handelsfartyg*.
- Fritidssjöfart: Avser all privat trafik som passerar Göta älv inklusive segelbåtar och motorbåtar.



I tabellen nedan beskrivs översiktligt de anläggningar som omfattas av samverkansreglerna.

|                  | Göta älvbron/Hisingsbron | Marieholmsbroarna |
|------------------|--------------------------|-------------------|
| Anläggningsägare | Göteborgs Stad           | Trafikverket      |

### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

|                                                           |                                                                                                                               |                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Trafikslag som passerar över bron</b>                  | Kollektivtrafik spårvagn<br>Kollektivtrafik buss<br>Vägtrafik<br>Gång och cykel                                               | Persontrafik järnväg<br>Godstrafik järnväg<br>Gång och cykel                                                            |
| <b>Segelfri höjd vid stängd bro vid normalvattenstånd</b> | Göta älvbron: 18,3 m<br>Hisingsbron: 12,0 m                                                                                   | 5,9 m                                                                                                                   |
| <b>Broöppningsfunktion</b>                                | Göteborgs Stad                                                                                                                | Göteborgs Stad                                                                                                          |
| <b>Öppningscykel</b>                                      | Yrkessjöfart: Cirka 4-8 minuter<br>Fritidssjöfart: Cirka 4-5 minuter                                                          | Yrkessjöfart: Cirka 4-8 minuter<br>Fritidssjöfart: Cirka 4-5 minuter                                                    |
| <b>Behov av broöppning</b>                                | Göta älvbron: Omkring 1 av 3 lastfartyg och 1 av 10 segelbåtar.<br>Hisingsbron: Samtliga lastfartyg och 7-8 av 10 segelbåtar. | Samtliga lastfartyg.<br>Flertalet arbetsfartyg, servicefartyg respektive tur- och charterbåtar.<br>Samtliga segelbåtar. |
| <b>Möjligt med möte för yrkessjöfarten</b>                | Göta älvbron: Nej<br>Hisingsbron: Nej                                                                                         | Ja                                                                                                                      |
| <b>Avstånd mellan anläggningarna</b>                      | Avstånd: 2,2 km (1,2 nm). Gångtid för sjöfarten: omkring 15 minuter.                                                          |                                                                                                                         |

Samverkansreglerna för Hisingsbron och Marieholmsbroarna beskrivs nedan.

#### Generella förutsättningar

- Broöppning ska påbörjas i – ur ett säkerhetsperspektiv – tillräckligt god tid innan fartygets passage. Säkerhetsmarginalen kan utökas beroende på rådande förhållanden.
- Vid risk för betydande störningar i trafiksystemet (järnvägstrafik, sjöfart, kollektivtrafik och vägtrafik) eller infrastrukturen (broanläggningar, slussar) ska broöppning ske enligt särskilda arbetsrutiner.
- Vid force majeure ska broöppning ske enligt särskilda arbetsrutiner.

#### Samverkansregler Yrkessjöfart

##### # Samverkansregler Yrkessjöfart

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs Stad



Västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

|                          |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hisingsbron</b>       | Y1  | Broöppning ska medges, under hela året och dygnet, efter anrop från fartyget i god tid enligt arbetsrutin, med undantag för spärrtider enligt Y2.                                                                                                                                   |
|                          | Y2  | Helgfria vardagar kl. 06:00-09:00 och kl. 15:00-18:00 medges ingen broöppning.                                                                                                                                                                                                      |
|                          | Y3  | Fällbar masttopp och radioantenn ska fällas om passage under bron därigenom görs möjlig.                                                                                                                                                                                            |
|                          | Y4  | Fartyget ska uppge vilket öppningsläge som fordras för en säker passage (gäller om fler än ett öppningsläge införs).                                                                                                                                                                |
| <b>Marieholmsbroarna</b> | Y5  | Broöppning ska medges, under hela året och dygnet, efter anrop från fartyget i god tid enligt arbetsrutin, så snart det finns tillgänglig tidslucka i den aktuella tågtrafiken.                                                                                                     |
|                          | Y6  | Utifrån den enligt Y5 planerade broöppningen ska fartygspassagen enligt arbetsrutin inkluderas i den aktuella produktionsplanen för tågtrafik.<br>Yrkesfartyget ska därmed planeringsmässigt hanteras som ett planerat tåg.                                                         |
|                          | Y7  | Med tillgänglig tidslucka avses tillräcklig tidsrymd mellan två tågrörelser för att genomföra en säker broöppning av Marieholmsbroarna. Hur lång tid som krävs för säker broöppning bedöms utifrån aktuella förutsättningar för varje enskild passage, i dialog enligt arbetsrutin. |
|                          | Y8  | Med omkring 30 minuters framförhållning ska den enligt Y5 planerade broöppningen bekräftas, efter anrop från fartyget och i dialog enligt arbetsrutin.                                                                                                                              |
|                          | Y9  | Inför den enligt Y8 planerade broöppningen ska tidpunkt för broöppning återbekräftas av tågtrafikledningen enligt arbetsrutin.                                                                                                                                                      |
| <b>Genere<br/>llt</b>    | Y10 | När så är helhetsmässigt lämpligt ska – i dialog mellan broförare och fartyg – möten mellan två fartyg planeras till att ske vid Marieholmsbroarna. Möten vid Hisingsbron är inte möjligt.                                                                                          |

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Y11 | <p>Vid tillfällen där flera fartyg har behov av broöppning vid Hisingsbron och/eller vid Marieholmsbroarna inom en kortare tidsperiod, ska – när så är helhetsmässigt lämpligt och i dialog mellan broförare och fartyg – antingen kolonnkörning eller separation av fartyg tillämpas.</p> <p>Med kolonnkörning avses att två fartyg (men inte fler) vid samma öppning passerar vid Hisingsbron respektive vid Marieholmsbroarna.</p> <p>Med separation av fartyg avses att två fartyg tidsmässigt separeras.</p> <p>Syftet med kolonnkörning eller separation av fartyg är att kunna hålla en minsta tid mellan två broöppningar vid Hisingsbron, då det under dagtid behövs omkring 20-30 min mellan två broöppningar för att kunna avveckla köbildning inom kollektivtrafiken.</p> |
|  | Y12 | Anläggningsägarna ska i god tid enligt arbetsrutin samråda med Sjöfartsverket om underhåll och andra aktiviteter som påverkar tillgängligheten för sjöfarten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

#### Samverkansregler Fritidssjöfart

| # Samverkansregler Fritidssjöfart |    |                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hisingsbron                       | F1 | Broöppning medges året runt på fasta tider, mellan kl. 05:00 och 22:00. Helgfria vardagar kl. 06:00-09:00 och kl. 15:00-18:00 medges ingen broöppning.                                                  |
|                                   | F2 | Broöppning medges vid minst fem fasta tillfällen, varav minst fyra fasta tillfällen dagtid (kl. 09:00–19:00).<br>Vid dessa tillfällen ska broöppning medges om minst en fritidsbåt efterfrågar öppning. |
|                                   | F3 | Mellan kl. 22:00 och 05:00 ska broöppning kunna medges på begäran, efter anrop.                                                                                                                         |
|                                   | F4 | Vid de fasta tiderna sker broöppning så snart som de aktuella fritidsbåtarna kan genomföra en säker passage med kort broöppningstid.                                                                    |
|                                   | F5 | Öppningstiden kan vid behov enligt arbetsrutin begränsas till åtta (8) minuter för en broöppning. Vid sådana tillfällen ska ny broöppning kunna ske inom 20-30 minuter.                                 |

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs  
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

|                   |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Marieholmsbroarna | F6  | Broöppning ska medges, under hela året och dygnet, efter anrop från fritidsbåt, så snart det finns tillgänglig tidslucka i den aktuella tågtrafiken.                                                                                                                                                                                                       |
|                   | F7  | Broöppning ska därutöver vid behov kunna ske tidsmässigt samordnat med de fasta öppningstiderna för Hisingsbron. Minst en öppning ska garanteras mellan 30-60 minuter före de fasta öppningstiderna för Hisingsbron, detta för att säkerställa att nedströms trafik hinner till Hisingsbron i god tid för att hinna passera under den fasta öppningstiden. |
|                   | F8  | Öppningstiden kan – när så är helhetsmässigt lämpligt – begränsas till längden av den aktuella tidsluckan i den aktuella tågtrafiken. Vid sådana tillfällen ska ny broöppning kunna ske så snart det åter finns tillgänglig tidslucka i den aktuella tågtrafiken.                                                                                          |
| Generellt         | F9  | Yrkessjöfart i närheten kan komma att inväntas, och har då företräde.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                   | F10 | Fritidsbåtar får – i dialog mellan broförare och fartyg enligt arbetsrutin – vid broöppning för yrkessjöfarten passera i samband med ett yrkesfartyg. Vid Hisingsbron gäller detta även utanför angivna fasta öppningstider. Öppningstiden kan vid behov enligt arbetsrutin begränsas till åtta (8) minuter för en broöppning.                             |

## 9.1. Ändring 1

### Datum:

Beslutat på Styrgruppsmöte 2022-03-01

### Förändring:

Samverkansregel Y12 får följande tillägg (gulmarkerat): "Anläggningsägarna ska i god tid enligt arbetsrutin samråda med Sjöfartsverket om underhåll och andra aktiviteter som påverkar tillgängligheten för sjöfarten. Anläggningsägarna ska också instruera sina entreprenörer att underhållsarbeten i möjligaste mån ska förläggas under aktuella spärrtider för Hisingsbron. Detta avser underhållsarbeten som påverkar möjlighet till broöppning och därmed tillgängligheten för sjöfarten."

### Bakgrund till förändringen:

---

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg

I dialog med anläggningsägarnas entreprenörer framkommit att kunskapen om vilka tider fartyg inte har möjlighet att passera Göteborg är låg. Därför viktigt att anläggningsägarna tar ett ansvar för att informera sina entreprenörer om när det är önskvärt att kortare arbete som stör farleden utförs.

---

#### Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg