

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-09-09

Diarienummer GHAB 2024-0197

Handläggare

Fredrik Ternström

Telefon: 031-368 76 79

E-post: fredrik.ternstrom@portgot.se

Remiss – Samråd om förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att;

- 1.Fastställa förslaget till remissvar, samt
- 2.förklara paragrafen över beslutet omedelbart justerad.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har skickat ut förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj på samråd.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) förstår att Göteborgs Stad anser att det finns ett behov av en gång- och cykelförbindelse över Göta älv. Bron kommer dock att vara ett hinder i älven och starkt påverka sjöfarten inom Göteborgs hamnområde. GHAB anser att brohöjden behöver höjas så att fler fartyg kopplat till Göteborgs hamn kan passera utan broöppning. Genomförda simuleringar visar på att farledsbredden genom bron behöver breddas för att det ska kunna vara säkert att passera bron med de för farleden dimensionerande maxfartygen och ytterligare en dykdalb behövs mot Frihamnen för att fartyg säkert ska kunna lägga till i väntan på en broöppning. Det är viktigt att dessa åtgärder samt nödvändiga åtgärder i farleden uppströms gång- och cykelbron genomförs.

GHAB:s inspektions- och säkerhetsfartyg M/S Hamnen ska klassas som statsfartyg så att den får fri passage genom bron om inte den segelfrihöjden justeras så att fartyget kan passera utan att bron behöver öppnas. M/S Hammens hämt- och viloläge vid Packhuskajen behöver ersättas. Lämpligt ersättningsläge behöver diskuteras med GHAB.

Det finns verksamheter öster om planerad gång- och cykelbro som är viktiga för underhållet och utveckling av Göteborgs hamn. Dessa kommer att påverkas av GC-bron eftersom de har fartyg som kräver högre segelfrihöjd än planerad 5,5 meter. Hänsyn till dessa fartyg behöver tas, speciellt kopplat till morgon och eftermiddagar då de ska till och från sina utgångsplatser öster om planerad gång-och cykelbro. Med hänsyn till ovanstående synpunkter anser GHAB att yrkestrafik lämpligen ska ha fri passage genom bron.

Ytterligare gång- och cykelbroar väster ut är inte lämpliga då de kommer få stor påverkan på GHAB:s verksamhet vid Stigbergskajen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnader och genomförandet av underhåll och ut- och ombyggnation av Göteborgs hamn kan påverkas negativt om det inte finns möjligheter för verksamhet kopplat till dessa arbeten att passera gång- och cykelbron morgon och sena eftermiddagar.

Åtgärder behövs bland annat för skydd vid muddring och andra grumlande arbeten för att hindra spridning av förorenade sediment inom Göteborgs hamnområde. Om förorenade sediment sprids kommer det innebära GHAB får hantera dessa massor i samband med underhållsmuddring av hamnområdet, vilket kommer medföra en ökad kostnad för GHAB.

Bedömning ur ekologisk dimension

Om inte utformningen av bron anpassas efter de krav som lyfts i fartygssimuleringar osv. finns det säkerhets- och olycksrisker kopplat till passage av fartyg.

Om inte skyddsåtgärder används vid muddring och andra grumlande arbeten för att hindra spridning av förorenade sediment kommer det att spridas inom Göteborgs hamnområde.

Bedömning ur social dimension

Om inte M/S Hamnen får fri passage för att kunna passera bron kommer det att påverka möjligheterna att utföra dess arbetsuppgifter så som bevakning av säkerheten i hamnområdet. Det finns risk för att halva hamnområdet, dvs området från Packhuskajen till Lärje å inte kan bevakas om gång- och cykelbron får för låg segelfri höjd eller att M/S Hamnen inte klassas som statsfartyg.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har skickat ut förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj på samråd. GHAB ska inkomma med synpunkter på hur det påverkar bolagets verksamhet och säkerhet kopplat till sjöfarten inom Göteborgs hamnområde. GHAB har fått förlängd remisstid då synpunkter på förslaget skulle varit inlämnat senast den 13 augusti 2024. Därför behöver beslutet omedelbart justeras.

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Stad planerar att uppföra en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Den exakta positionen för bron är inte fastställd och utreds för närvarande inom det angivna planområdet.

Planerad gång- och cykelbro kommer enligt förslaget ha en segelfrihöjd på 5,5 meter och en bredd på 9 meter. Det planeras för en öppning i bron för passage av fartyg. Föreslaget är en så kallad klaffbro med två klaffar som öppnas helt, vilket innebär att det inte finns någon höjdbegränsning när klaffarna står i uppställt läge. Farledsbredden genom bron planeras till minst 30 meter.

Bolagets bedömning

GHAB som bolag har ingen verksamhet eller fastigheter öster om den planerade gång- och cykelbron mellan Packhuskajen - Hugo Hammars kaj. Däremot ingår området i Göteborgs hamnområde där GHAB genom Hamnmyndigheten bland annat ansvarar för sjösäkerhet. Nedanstående synpunkter är därför till stora delar inriktat på gång- och cykelbrons påverkan på sjösäkerheten.

GHAB förstår att Göteborgs Stad anser att det finns ett behov av en gång- och cykelförbindelse över Göta älv. Bron kommer dock att vara ett hinder i älven och starkt påverka sjöfarten inom Göteborgs hamnområde. GHAB anser att brohöjden behöver höjas så att fler fartyg kopplat till Göteborgs hamn kan passera utan broöppning. Genomförda simuleringar visar på att farledsbredden genom bron behöver breddas för att det ska kunna vara säkert att passera bron med de för farleden dimensionerande maxfartygen och ytterligare en dykdalb behövs mot Frihamnen för att fartyg säkert ska kunna lägga till i väntan på en broöppning. Det är viktigt att dessa åtgärder genomförs samt nödvändiga åtgärder i farleden uppströms gång- och cykelbron genomförs. Enligt planhandlingarna är inte hanteringen av påseglingsrisker komplett då detaljer i utformning av bro och ledverk m.m. ännu inte är bestämda. Detta behöver kompletteras till granskningen.

Det finns verksamheter öster om planerad gång- och cykelbro som är viktigt för underhållet och utveckling av Göteborgs hamn. Dessa kommer att påverkas av GC-bron eftersom de har fartyg som kräver högre segelfrihöjd än planerad 5,5 meter. Hänsyn till dessa fartyg behöver tas speciellt kopplat till morgon och sena eftermiddagar då de ska till och från sina utgångsplatser öster om planerad gång- och cykelbro. Samma spårtider som för Hisingsbron är därför inte lämpligt då den planerade segelfria höjden för gång- och cykelbron sätter större begränsningar för sjöfarten än Hisingsbron. Med hänsyn till

ovanstående synpunkter anser GHAB att yrkestrafik lämpligen ska ha fri passage genom bron. Om spärrtider även behövs för gång- och cykelbron måste det finnas möjlighet att bron öppnas minst en eller två gånger under spärrtiden morgon respektive sena eftermiddagar för att släppa ut/in fartygen.

GHAB:s inspektions- och säkerhetsfartyg M/S Hamnen ska klassas som statsfartyg så att den får fri passage genom bron om inte den segelfrihöjden justeras så att fartyget kan passera utan att bron behöver öppnas. Om inte M/S Hamnen får fri passage för att kunna passera bron kommer det att påverka möjligheterna att utföra dess arbetsuppgifter så som bevakning av säkerheten i hamnområdet. Det finns risk för att halva hamnområdet, dvs området från Packhuskajen till Lärje å inte kan bevakas om gång- och cykelbron får för låg segelfri höjd eller att M/S Hamnen inte klassas som statsfartyg.

M/S Hamnens hämt- och viloläge vid Packhuskajen behöver ersättas. Dagens läge används bland annat för att hämta /lämna passagerare och är särskilt lämpligt vid besök kopplat till staden, länsstyrelsen, statliga myndigheter, statsbesök osv och bland annat därför är det viktigt att det finns ett hämt- och viloläge för M/S Hamnen i de centrala delarna av staden. Lämpligt ersättningsläge behöver diskuteras med GHAB.

Det är bra att risker gällande brons påverkan på isflödet i älven har utretts i en maritim riskanalys. Dock kommer inte majoriteten av de fartyg som nyttjas för isrensning under bron med föreslagen segelfrihöjd, vilket stärker motiven att den segelfria höjden antingen måste höjas eller att yrkestrafik får fri passage genom bron.

Under anläggningsskedet är det viktigt att framkomligheten för fartygstrafiken i älven säkerställs. Målet behöver vara att fartyg kan passera under hela anläggningsarbetet i älven med undantag för kortvariga tillfälliga avstängningar för att minimera påverkan.

Under såväl drift- som anläggningsskedet kommer även störningar ske av fritidstrafiken i älven. Det är viktigt att även påverkan för fritidstrafiken minimeras. Det är även viktigt att väntkajer och övrig infrastruktur tillgodoses för till exempel väntade fritidstrafik för att inte riskera att skapa risker för den genomgående trafiken.

Det finns behov av paradkajer i Göteborg, bland annat kopplat till vårt medlemskap i NATO. I Frihamnen finns för närvarande kajer som skulle kunna nyttjas för detta ändamål. Övervägande behöver göras om nyttjandet av Frihamnens kajer och framtida användning av desamma kopplat till riskbedömningen av gång- och cykelbrons utformning.

Det är viktigt att skyddsåtgärder vidtas vid arbete i Göta älv för att under byggskedet minska effekter på vattenmiljön. Åtgärder behövs bland annat för skydd vid muddring och andra grumlande arbeten för att hindra spridning av förorenade sediment inom Göteborgs hamnområde. Om förorenade sediment sprids kommer det innebära GHAB får hantera dessa massor i samband med underhållsmuddring av hamnområdet, vilket kommer medföra en ökad kostnad för GHAB. Det är viktigt att ansvaret för dessa massor utreds inför genomförandet. Vilka skadeförebyggande åtgärder som kommer att tillämpas mer exakt behöver utredas fortsatt inom projektet. Påverkan på sjöfarten kopplat till dessa åtgärder behöver beskrivas.

Ytterligare gång- och cykelbroar väster ut är inte lämpliga då de kommer få stor påverkan på GHAB:s verksamhet vid Stigbergskajen. Storleken på fartygen ökar markant och det finns vändytor öster om Stigbergskajen som behövs för att kunna bedriva hamnverksamhet vid Stigbergskajen.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Fredrik Ternström, Handläggare