

2013-11-28

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 Göteborg

Skrivelse angående förslag till detaljplan för ny bro över Göta älv (Hisingsbron) i Göteborgs Stad, utställningshandling oktober 2013, SBK d:nr BN0359/10

Rubricerat planförslag finns utställt för granskning under tiden 2013-11-06 till 12-03 på Stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet i Göteborg. Skriftliga synpunkter på förslaget tas emot senast 2013-12-03.

Surte Åkeri AB mfl industriföretag i Ale har 2013-03-04 och 2012-11-22 lämnat samrådsyttranden över förslagen till detaljplan och järnvägsplan till byggnadsnämnden. Erik Thun AB och Ahlmark lines A.-B. har 2012-11-26 lämnat bifogat samrådsyttrande över järnvägsplanen och tillstånd till vattenverksamhet. Berörda industrier och rederier har också 2013-10-08 genom Sveriges Redareförening lämnat bifogat samrådsyttrande till Trafikverket samt mark- och miljödomstolen angående förslag till Vägplan för angränsande ombyggnad av E45 mellan Lilla Bommen- Marieholm. Ombyggnaden av E45 och förslaget till ny Göta Älvbro är beroende av varandra.

Förutom ovanstående samrådsyttranden över förslagen till järnvägsplan och detaljplan för en ny Göta Älvbro har flera företag med verksamheter, som är beroende av sjöfarten mot Vänern, framfört samrådsyttranden.

Av ovan redovisade samrådsyttrandena framgår det att sjöfarten har framtiden för sig. Sjöfarten som utvecklas i övriga Europa i syfte att avlasta väg- järnvägsnätet och som erbjuder såväl säkra som miljövänliga transportlösningar.

Sammanfattning

Enligt ovanstående samrådsyttranden från Sveriges Redareförening mfl och nedanstående redovisning skulle en 12 meter låg bro vara förödande för såväl kollektivtrafiken i staden som den sjöfartsberoende industrin utmed Göta älv och runt Vänern om vattenvägen via Göta älv hindras att fungera på bästa möjliga sätt. Sjöfarten på älven har idag en outnyttjad kapacitet för att på ett mer miljövänligt sätt direkt kunna avlasta och komplettera övriga trafikslag med stora tillkommande volymer och den är ej beroende av stora infrastrukturinvesteringar.

Göteborg stad hävdar i sin ansökan att sjöfarten på Göta Älv skulle vara i avtagande och starkt reducerad inom några år, två-tre passager per dygn. Staden redovisar inget underlag som styrker detta.

Vi hävdar att passagera genom Göteborg med havsgående fartyg, dvs. fartyg som är högre än 12 meter och som kräver broöppning, kommer att kraftigt öka.

Antalet passager och godsvolymer har under senare år varit omfattande och stabila.

Till och från Vänerfrakttades 2,6 millioner ton 2002 och 2,6 millioner ton 2007. I och med lågkonjunkturen, dvs. efter 2008, har volymerna, i likhet med vad som hänt i andra hamnar, minskat och ligger på 1,8 till 1,9 millioner ton 2009—2011 (Källa Trafikverkets stråkutredning). Enligt uppgift från Vänerhamn är volymerna stabila på denna nivå även 2012 och 2013.

På Göta Älv transporteras idag lika mycket gods som den s.k. Hamnbanan vilket motsvarar 150 000- 200 000 lastbilar per år.

I den s.k. Väneröverenskommelsen garanterar staten Trollhätte kanals fortbestånd.

Trafikverket räknar i den s.k. Stråkutredningen (2013-04-04) med att antalet passager kommer att öka till i genomsnitt 8- 10 per dygn redan 2030 och vid högkonjunktur upp till 20 per dygn. Det finns ingen orsak att tro att godsvolymökningen skulle avta efter 2030, allt tyder på att den tunga industrin och ökad konsumtion kommer att resultera i ökande volymer med fartyg som går i utrikes trafik direkt till och från Göta Älv/Vänerregionen.

Det är därför en rimlig uppskattning att 10- tusentals arbetstillfällen påverkas av en störd och i framtiden begränsad sjöfart på Göta älv och Väner.

Göteborgs stad hänvisar i sin ansökan till en PM där Trafikverket berör frågan om Riksintresse Sjöfart. (TRV 2011/63892 A) Trafikverket har enligt PM:en gjort bedömningen att riksintresset i farleden ska anses tryggt om minst 15 handelsfartyg kan passera genom broöppningen per dygn och minst en broöppningspassage per timme kan garanteras undantaget klockslagen 06-09 och 15-18. Länsstyrelsen har **preliminärt** ställt sig bakom denna bedömning och anser att en överenskommelse om ett trafikledningssystem som beaktar detta villkor bör slutas. Staden är enligt vår uppfattning vilseledande då den anför att någon påtaglig skada av riksintresset ej sker trots att så mycket sjötrafik (15 fartyg per dygn) ej kan passera den lägre bron med hänsyn bl. a. till kollektivtrafiken på bron. Vidare, staden övervärderar i sin framställan PM:ens status. För det första är Trafikverkets PM skrivet innan utredningen om nya slussar påbörjades. Förslaget är uttryckligt baserat på de nuvarande slussarna max- kapacitet, dvs. 15 passager per dygn och därmed idag inte relevant på grund av ändrade förhållanden. För det andra är PM:en ett förslag och inte ett beslutat ställningstagande.

Att någon representant för sjöfarten skulle teckna ett avtal som begränsar älvens framtida fysiska kapacitet ser vi som otänkbart. Med nya slussar undanröjs en flaskhals för den framtida sjöfarten. Att samtidigt, med ett avtal eller låg bro införa en ny flaskhals, med samma begränsning som de gamla slussarna, anser vi direkt strider mot den av Sveriges riksdag och regerings beslutade transportpolitiken.

Vi vill erinra om att Miljööverdomstolen i Mål nr M 6373-08/ 2009, där Göteborgs hemställen om att få bygga en låg bro över älven avslogs, klargjorde att ” Med uttrycket ”påtaglig” avses att en bagatellartad påverkan kan uteslutas”. Det Göteborg stad nu föreslår är verkligen inte en bagatellartad påverkan på Riksintresse Sjöfart, då det är åtminstone en halvering av farledens framtida kapacitet. Domstolen konstaterar också i sin dom ”Att farleden och hamnen är av riksintresse framstår som uppenbart. Däremot kan Göteborgs stads utveckling inte bedömas som ett sådant intresse enligt miljöbalken”

Vi anser vidare att det föreligger hinder såsom befarad kränkning av Sveriges konventionsgrundade förpliktelser gentemot det internationella samfundet, påtaglig skada av Riksintresse Sjöfart, och kränkning av för statens bindande åtagande enligt Väneröverenskommelsen och avstyrker därför att Göteborgs Stad antar det utställda planförslaget i vilket den segelfria höjden för Hisingsbron sänks till 12 m över MHW. Planförslaget föreslås omarbetas så att minst den segelfria höjden enligt gällande vattendom behålls eller att en tunnelförbindelse åstadkommes så att inte riksintresset sjöfart påtagligt kränks.

Med de trafikmängder och de villkor som i framtiden är aktuella under den nya Hisingsbrons brukningstid är det uppenbart att trafikströmmarna på och under bron måste skiljas åt i rummet.

Ärendet

Efter genomfört samråd har Stadsbyggnadskontoret upprättat utställningshandlingar för förslag till detaljplan för bro över Göta älv (Hisingsbron) inom stadsdelarna Gullbergsvass och Tingstadsvassen i Göteborg.

Planens huvudsyfte är att reglera läge och utformning för den nya bron (Hisingsbron) över Göta älv. Planen syftar också till att ge byggrätt för ny bebyggelse vid den södra sidan av älven och befintligt landfäste för den nuvarande bron samt på ytorna där befintliga parkeringsgarage ska rivas.

Parallellt med planarbetet pågår arbete med en järnvägsplan och en ansökan om tillstånd för vattenbyggnad har inlämnats till mark- och miljödomstolen.

Trafikverket har upprättat ett förslag till Vägplan för en ombyggnad av E45 och nedsänkning av denna mellan Stadstjänarebron- Falutorget samt nya broar över E45 för lokalgatusystemet. Berörd ändring av E45 och förslaget till bilanslutning från Hisingsbron till Märten Krakowgatan är beroende av varandra.

Resultatet av en arkitekttävling om gestaltningen av den nya bron förväntas vara klar i december 2013.

Planförslaget tas fram enligt den äldre lagstiftningen i PBL 1987:10.

Efter samrådet har planförslaget bla ändrats så att ett höghusalternativ om 25 vån har utgått samt att våningstalet för den föreslagna bebyggelsen invid den södra delen av bron har sänkts till 6 vån. Förslaget om en segelfri höjd om 12 meter över MHW under nya bron kvarstår dock i strid mot den omfattande kritik som har riktats mot samrådsförslaget.

Yttrande

Översiktsplanering- övergripande planeringsfrågor

Enligt utställningshandlingen har områdets markanvändning skisserats i översiktsplanen för Göteborg, upprättat program för bla en ny älvförbindelse, en vision för Älvstaden och Centralenområdet samt i ett stadsutvecklingsprogram för detta. Enligt stadsutvecklingsprogrammet ska en strukturplan upprättas för Centralenområdet som stöd för detaljplanering av berörda områden i staden.

I tidigare samrådsyttranden över detaljplanen har bristen på adekvat översiktlig planering som exempelvis en fördjupning av denna som en grund för detaljpaneläggnen framförts.

I programmet för detaljplanerna skisseras 6 alternativa förbindelser mellan älvstränderna som ersättning för Göta Älvbron. Det framgår dock ej varför mellanbroalternativet i Stadstjänaregatans förlängning slutligen har valts. De alternativa lösningarna är ej tillräckligt utredda. Högbroalternativet i samma läge skulle exempelvis ha kostat minst i investering och bedömts vara gott till mycket gott för samtliga trafikslag. Högbroalternativet är således den förbindelse som utgör den bästa lösningen av den aktuella infrastrukturfrågan enligt programmet.

Enligt visionen för Älvstaden framgår det bla att ytterligare älvförbindelser vid Lindholmen, Frihamnen och Ringön till den södra sidan av staden behöver byggas. Konsekvenserna av dessa förbindelser, om de byggs som lågbroar, för sjötrafiken under Hisingsbron med avseende på säkerhet och broöppningstider mm har ej utretts.

Göteborg Stad gör gällande att betydande markarealer kan tillskapas till förmån för ökade exploateringsmöjligheter genom att den nya bron blir lägre och med kortare anslutningsramper. Detta påstående är felaktigt. Den nya bron blir bredare och undantaget att bilbron landar norr om E45 så tar den motsvarande utrymme i stadslandskapet. En spårvagnsbro förs med intilliggande GC-bana till Östra Hamngatan och en spårvagnsbro till Nils Ericsonsgatan. Den nya bronns läge ställer dock krav om ett betydande fastighetsintrång med bl. a. rivning av byggnader och parkeringshus samt nedsänkning av E45 mellan Stadstjänaregatan och Falutorget.

I detaljplanens beskrivning redovisas en skiss/koncept till strukturplan för Centralenområdet. Av denna framgår att området delvis ska bebyggas på en överdäckad E45.

I avvaktan på att en strukturplan för området färdigställs kvarstår frågorna på vilken grund detaljplanering för området vid Hisingsbron och området utmed E45 ska kunna upprättas och fastställas. Hur ska anslutningarna mot regionens nya hus vid "Vita Huset", Centralstationen, Västlänken och Operalänken lösas? Hur ska de nästan 30 000 bilarna/dygn anslutas till det nya stadsområdet? Hur ska Hisingsbron anslutas till respektive område på Hisingsidan?

Trafiken på Göta älv i framtiden

I dag passerar ca 5 fartyg per dygn Göta Älvbron. Med nuvarande bro, med 19,5 meters segelfri höjd, innebär detta 2 öppningar per dygn i genomsnitt och vid högtrafik upp till 5 öppningar per dygn. (Källa Trafikverkets Stråkutredning där även Göteborg stad varit representerade i styrgruppen). Med en 12-meters bro skulle vi alltså redan idag ha haft i

genomsnitt 5 och upptill 12 öppningar per dygn enbart för handelsfartyg som trafikerar utlandet. Redan med dagens fartygstrafik och dagens kollektivtrafik skulle en 12-metersbro innebära svåra störningar av både kollektivtrafiken och fartygstrafiken. Ett trafikledningssystem (GotRIS) kan inte mer än marginellt påverka detta faktum.

Såväl EU:s som den svenska transportpolitiken är inriktad på att få mer gods på vattenvägarna. I den s.k. Kapacitetsutredningen, som utförts av Trafikverket på uppdrag av regeringen, konstateras att Sverige måste merutnyttja befintlig infrastruktur och sjöfarten utpekas som den stora möjligheten att ta hand om stora mängder av framtidens ökande godstransportvolymerna inom riket.

I Nationell Transportplan 2014-25 har Trafikverket tagit upp ersättning av befintliga slussar i Trollhätte kanal. De nuvarande beräknas vara uttjänta och ersatta till år 2030. De nya slussarna är färre och har betydligt högre kapacitet för genomslussning av fartyg, dvs. kanalens kapacitetstak gör ett kraftigt skift uppåt. Redan 2030 prognostiserar Trafikverket en fördubbling av trafiken på älven, ca 4 miljoner ton och upp till 20 passager per dygn.

Av dessa 4 miljoner ton gods kommer, eftersom Sverige vid den tiden har utvecklad inlandssjöfart, ca en fjärdedel att gå med EU-klassade inlandsfartyg som normalt utan problem kan passera under en 12-meterbro. (Sverige kommer att implementera EU-direktiv 2006/87 1sta september 2014. Det kan vara värt att notera att detta nu sker efter framställan från Västra Götalandsregionen, VGR). Det är dock viktigt att konstatera att denna inlandssjöfart varken konkurrerar med eller påverkar utvecklingen av den havsgående trafiken på Göta älv då inlandsfartygen per definition inte får lämna skyddade vatten.

En ny bro i Göteborg och nya slussar i Göta älv kommer att ha en teknisk/ekonomisk livslängd på 75- 80 år. Godstrafiken kommer, enligt de förutsägelser som idag finns, att fortsätta att öka, åtminstone de närmaste 50 åren dvs. fram till 2060- 2070. Kapacitetsutredningen, EU:s och Sveriges transportpolitik är tydlig med att sjöfarten måste ta ökande andelar gods, inte bara för att ta hand om den förväntade ökningen utan även för att ta över gods från väg och järnväg för att frigöra kapacitet för passagerartrafik och högvärdigt gods med krav på snabba leveranser.

Med nya, färre och modernare slussar, kommer betydligt fler fartyg att kunna trafikera älven. Kapacitetstaket på de nya slussarna är ännu inte slutgiltigt fastställt men kan uppskattas till ca 40 havsgående fartyg per dygn motsvarande ca 40 miljoner ton per år.

Älvtrafikens betydelse för industrin och trafiksituationen i Västsverige

Industrin i den västsvenska regionen som berörs av sjöfarten är nordens största industriregion, mycket tack vare just sjöfarten. En stor del av näringen i regionen är beroende av de säkra godsleveranser som sjöfarten levererar, i avtalad tid och till konkurrenskraftiga priser. I regionen bor ca 600 000 människor. År 2030 förväntas denna siffra ha ökat till 750 000. Industrin svarar för 30 % av arbetstillfällena i regionen. Om sysselsättningsgraden antas vara 65 %, har ca 120 000 människor idag sin anställning hos industrin i regionen och betydligt fler i olika servicefunktioner och i offentlig sektor som direkt eller indirekt är beroende av industrin.

Hur stor del av regionens arbetstillfällen som är relaterade till sjöfarten är så vitt bekant inte analyserat, men en rimlig uppskattning är att 10-tusentals arbetstillfällen påverkas av en störd eller i framtiden begränsad sjöfart på Göta älv och Väneren.

Trafiken på föreslagen Hisingsbro i framtiden

Vid bedömningen av frågan beträffande en nödvändig segelfri höjd under den framtida Hisingsbron måste den tänkta trafikmängden på bron och omfattningen av den framtida kollektivtrafiken på denna kunna bestämmas.

Idag passerar 4 kollektivenheter bron varje minut. Kollektivtrafiken är tämligen jämt fördelad mellan klockan 0600 och 1900, mindre toppar finns på morgon och på eftermiddag. Vid bedömningen av omfattningen av den framtida kollektivtrafiken på Hisingsbron är det av särskilt intresse att ta del av samrådsyttranden 2013-02-28 från Göteborgs Spårvägar och 2013-03-01 från Västtrafik.

Göteborgs Spårvägar anser bla i sitt samrådsyttrande över detaljplaneförslaget att Hisingsbron kan betraktas som en kritisk punkt för att klara kollektivtrafikprogrammet (K2020).

Prognosen för kollektivtrafikens intensitet under högtrafik anges till 100 spårvagnar och 200 bussar per timme eller **5 fordon per minut**. Nuvarande antal kollektivtrafikresenärer uppgår till ca 90 000 p/dygn och enligt K 2020 ska detta antal kunna fördubblas i framtiden. För att klara den ökande kollektivtrafiken föreslås bron kunna breddas med **ytterligare 2 kollektivtrafikkörfält för bussar**. Göteborgs Spårvägar tar inte ställning till frågan om brohöjd men skriver:

"Antalet broöppningar förväntas öka markant i och med den lägre fria höjden i farleden jämfört med nuvarande bro. Liksom idag planeras att inte öppna bron under högtrafik (måndag- fredag kl. **6-9 och 15-18**) samt att införa fasta öppningstider för fritidsbåtar. Tidigare har framförts att broöppningar i första hand skall äga rum kl. 0-6. Med tanke på att en vagnhall, eventuellt integrerad med ett bussgarage, etableras på Ringön kommer Götaälvsbron c:a kl. **4- 7** att trafikeras av utgående vagnar och ev. bussar, vilka om hindrade av broöppningar, riskerar att orsaka störningar i morgonhögtrafiken. Bättre att sprida ut broöppningarna i kollektivtrafikens övriga lågtrafik, under vilken tid busspassager över bron blir färre."

Konflikt mellan trafik på bron/trafik på älven

Av ovanstående redovisning under föregående rubrik framgår det att broöppningar mellan 04-09 och 15-18 avses spärras. Idag finns inga spärrtider däremot försöker sjöfarten undvika passager som innebär broöppning under rusningstid. När den segelfria höjden sänks till 12 m över MHW så kommer aktuell fartygstrafik att omöjliggöras under halva den ljusa arbetstiden. En sådan avstängning av sjöfarten på farleden kan inte accepteras.

Tidsåtgången för en öppning av nuvarande Göta Älvbron, med en broklaff om 20 meters längd, anges av Sjöfartsverket vara 7 min. Den nya Hisingsbron får en bredd av 36 m och dess broklaff en längd av 30 m. Om Hisingsbron ska förses med 2 ytterligare kollektivtrafikkörfält så ökas bronns bredd i motsvarande mån. Den nya och tyngre broklaffen antas förlänga broöppningstiden. Om fler lågbroar ska byggas nära Hisingsbron i samband med den framtida stadsutvecklingen så kommer samtidig broöppning att krävas varvid också broöppningstiderna förlängs. Broöppningstiden för Hisingsbron bedöms minst komma att uppgå till 10 min. Efter varje broöppning tar det redan idag enligt Trafikkontoret 45 minuter innan trafiken flyter normalt igen och långa köer och väntetider uppstår i staden.

9

Svårigheten med en lägre öppningsbar bro åskådliggörs av omfattningen av sjötrafiken och den korsande kollektivtrafiken enligt ovan samt den förslagna spärrtiden och tidsåtgången för varje broöppning.

Göteborgs Stad beskriver inte i sin framställan hur broöppningarna missgynnar kollektivtrafiken vilket vi upplever som absurt. Enligt vår uppfattning kommer kollektivtrafiken att allvarligt, och med tiden i ökande grad, störas av broöppningarna vilket innebär låg servicegrad för kollektivtrafiken och mer biltrafik i staden, helt i strid med stadens övergripande mål.

I den s.k. Brogruppen, som leddes av Länsstyrelsen under många år, efterfrågades gång på gång en datorsimulering av trafikkonflikten mellan sjöfarten och kollektivtrafiken. En sådan simulering skulle klargöra möjligheterna att samordna trafiken på bron och sjötrafiken. Vi menar att en sådan simulering skulle tillföra väsentlig kunskap och måste enligt vår uppfattning genomföras innan beslut kan tas i detaljplanefrågan.

Med en högbro eller tunnel fås en permanent och obruten kollektivtrafikförbindelse till och från Hisingen och den nuvarande färjetrafiken kan utvecklas så att den på ett bekvämt sätt kan lösa GC- trafiken över älven.

Riksintresse Sjöfart och 1923 års Havshamnskonvention

Förenlighet med Sveriges internationella åtaganden

Ett fysiskt och administrativt sjötrafikhinder (brohöjd och begränsat öppethållande) för internationell trafik kan antas strida mot grunderna för Havshamnskonventionen av år 1923.

Havshamnskonventionen ikraftträdde 1926 och Sverige ratificerade 1927. Konventionen har som grundpelare undanröjande av handelshinder, icke-diskriminering av flaggor, likabehandling av utländska och inhemska fartyg, transparens i hamnregleringar och avgifter. Konventionens omfattning är alla hamnar som är förbundna med haven, dvs. för svensk del alla hamnar efter kusterna med då även hamnarna i Mälaren och Vänern (Ports of the Sea).

Konventionen är gällande rätt i Sverige, även om Sverige, till skillnad från de flesta andra länder, inte har någon speciell hamnlag. Konventionen anses införlivad i svensk rätt genom Ordninglagen, som då anger beslutsordning för Hamnordningar, och Lagen om avgifter i allmän hamn.

Ett förhållandet som då skulle kunna inträffa vore att en utländsk redare hävdar trafikhinder. Denna typ av tvister hanteras då av Internationella domstolen i Haag och då är den svenska staten som står ansvarig part som underlåtande att svara mot sina förpliktelser enligt konventionen. Motsvarande har inträffat, vid anläggande av Stora Bältbron hävdade t.ex. en industri, genom finländska staten, att den fasta brohöjden om 65 meter var ett hinder för passage. Efter förhandling i internationella domstolen i Haag förlikades parterna och danska staten utgav 1991 ett skadestånd till finska staten.

I frågor som dessa som rör internationella förhållanden och förpliktelser, åvilar det staten, och då närmast länsstyrelsen med sitt planansvar, att genom bevakning i planfrågor iaktta vaksamhet.

Förnärmars riksintressen?

De allmänna hamnarna i Vänern och alla betydande farleder genom Göta Älv och i Vänern är av riksintresse. Likaså den allmänna hamnen Göteborg och farlederna till öppet hav. Sammantaget bildar dessa riksintressen ett sammanhängande och för landets transporter avgörande trafiksystem.

Sjöfartens riksintressen är väldokumenterade, senast i Trafikverkets beslut 2013-02-20. För Göteborgs hamn, med Göteborgs kommun som innehavare, har en särskild precisering av riksintressena redovisats, Riksintresse Göteborgs hamn 2009. Där anges bl a betydelsen av det anslutande riksintresset Göta Älv ”Till Göteborgs hamn leder de allmänna farlederna 161 och 165 in från havet. Farled 165 byter inom hamnområdet till nummer 955 som fortsätter upp i Göta älv. Sjöfartsverket har ambitionen att värna om funktionen i farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Göteborgs hamn.” Här kan således en direkt koppling till Väneröverenskommelsen konstateras.

Hamnar av riksintresse i Vänern är Vänersborg, Karlstad och Kristinehamn. För de allmänna farlederna uppströms Göta Älv och i Vänern till allmän hamn har dimensionerande skyddade nivåer angivits, bl a skyddad höjd 27 meter. Begränsningarna avser då i höjddled t ex minsta höjd för korsande kraftledningar och ej öppningsbara broar, uppgifter som då tjänar syftet att schematiskt ange riksintressets anspråk, och styrande för hänsyn i kommunal planering.

Riksintresse i sjöfart, t ex en hamn eller en farled är *en lägesbunden naturresurs* som just genom sin egenskap att vara elastiskt tillgänglig, utan de inskränkande anläggningstekniska kapacitetsbegränsningar som omgärdar landtransportmedel, har högt skyddsvärde. Detta kommer bl a till uttryck i de kriterier som tillämpas av ansvarig central myndighet för att utkristallisera sjöfartens riksintressen. Ett av de, för tillgängligheten avgörande, kriterierna är då t ex ”Hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart”, ett annat är ”Hamn eller hamndel som hanterar speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar”.

Ett riksintresses, i hamnar eller farleder, omfång och skyddsvärde är således ingen förhandlingsfråga utan bestäms av strikta urvalsprinciper. Ett av central, behörig, myndighet beslutat riksintresse kan inte förändras på annat sätt än genom förnyat beslut. Ett riksintresses karaktär, vilket i tillämpningen borde vara närmast en självklarhet, men som tål att upprepas, är att det har en välgrundad och bestående giltighet för långsiktig hushållning och utveckling.

Ett riksintresse i allmän farled, såsom Göta Älv, är således inte definierbart i flödesstorheter, t ex som antalet passager, utan riksintresset är uttryck för en fysisk tillgång och en naturresurs som inte är begränsad i annan mening än av de rent naturgivna förhållandena. Att definiera tak eller gränser, för nyttjandegrad av ett riksintresse, i syfte att tillgodose motstående intressen som inte är riksintressen, är fullständigt främmande för lagstiftaren och i all praxis som har med god naturhushållning och samhällsplanering att göra.

En sänkning av nuvarande passagemöjligheter genom Göteborgs kommun från den nuvarande om 19,5 meter till 12 meter och inskränkning av den idag dygnsberoende passagemöjligheten (införandet av spärrtider) är en betydande trafikbegränsning. I ovannämnda riksintresseredovisning Göteborgs hamn anges ”Det är i första hand kommunernas ansvar att se till att riksintressen beaktas. Det vilar på Länsstyrelsen att bevaka att riksintressen, t ex riksintresset Göteborgs hamn, beaktas i olika planer. Om Länsstyrelsen befarar att riksintresset genom kommunens planer kan komma att ”påtagligt skadas” ska Länsstyrelsen pröva frågan, vilket kan leda till att det kommunala beslutet upphävs.”

Det torde stå utom tvivel att de inskränkningar för fartygstrafiken som ett genomförande av detaljplanen med åtföljande bropassagebegränsningar skulle innebära att riksintresset allvarligt skadas, i synnerhet om man tar i beaktande den förutsedda ökade sjötrafiken efter älven och den kapacitetsökning de nya slussarna innebär. Det torde vara utan motsvarighet att ett statligt garanterat trafiksystem, enligt Väneröverenskommelsen, med ökande trafik och med planerade statliga investeringar i ökad kapacitet, samtidigt ställs inför att fysiska begränsningar planeras som direkt innebär att en besvärande flaskhals skapas. Riksintresset kan då med fog hävdas ha påtagligt skadas.

Vi avstyrker att Göteborgs Stad antar det utställda planförslaget i vilket den segelfria höjden för Hisingsbron sänks till 12 m över MHW. Planförslaget föreslås omarbetas så att minst den segelfria höjden enligt gällande vattendom behålls eller att en tunnelförbindelse åstadkommes så att inte riksintresset sjöfart påtagligt kränks.



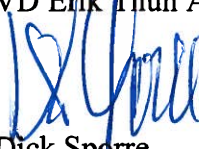
Christer Schoug
VD Sveriges Redareförening



Håkan Thorell
VD Ahlmark lines A.-B.



Anders Källsson
VD Erik Thun AB



Dick Sporre
VD Surte Åkeri AB

Bilagor:

Samrådsyttrande över förslag till järnvägsplan för Götaälvbron från Erik Thun AB och Ahlmark lines A.-B.

Samrådsyttrande över förslag till Vägplan för E45 från Sveriges Redareförening

Sändlista för kopia av skrivelsen till:

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Trafikverket
781 89 Borlänge
trafikverket@trafikverket.se

Länsstyrelsen i Värmland
651 86 Karlstad
varmland@lansstyrelsen.se

Länsstyrelsen i Västra Götalands län
403 40 Göteborg
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Region Värmland
Box 1022
651 15 Karlstad
patrick.hamberg@regionvarmland.se

Västra Götalandsregionen
Regionens Hus
SE 462 80 Vänersborg
post@vgregion.se

Vänerhamn AB
Stuvargatan 1
652 21 Karlstad
goran.lidstrom@vanerhamn.se

Segerhammars Skeppsmäkleri AB
Stigbergsliden 5 B
SE- 414 63 Göteborg
dag-h@telia.com

Västtrafik
Att: Leif Blomqvist
Box 405
401 26 Göteborg
leif.blomqvist@vgregion.se

Västkustens Båtförbund
Talattagatan 24
426 76 Västra Frölunda
lars.afzelius@bredband.net

Vd Anders Donlau
AB Göta kanalbolag
Box 3
SE 591 21 Motala
info@gotakanal.se