



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060207

DOM
2016-05-04
Stockholm

Mål nr
M 8396-14

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2014-09-15 i mål nr M 2557-13, se bilaga A

KLAGANDE

1. Gullspångs kommun
Box 80
548 22 Hova

2. Karlstads kommun
651 84 Karlstad

3. Kristinehamns kommun
681 84 Kristinehamn

4. Lidköpings kommun
531 88 Lidköping

Ombud för 1-4: Advokat E L

5. Ale kommun
449 80 Alafors

6. Götene kommun
533 80 Götene

7. Mariestads kommun
542 86 Mariestad

8. Vänersborgs kommun
462 85 Vänersborg

MOTPART

Göteborgs kommun, Fastighetsnämnden
Box 2258
403 14 Göteborg

Dok.Id 1258268

| Postadress | Besöksadress | Telefon | Telefax | Expeditionstid |
|------------------------------|----------------------|--|---------------|--------------------------------|
| Box 2290 103 17 Stockholm | Birger Jarls Torg 16 | 08-561 670 00 08-561 675 50 | 08-561 675 59 | måndag – fredag 09:00-15:00 |
| | | E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se | | |

Ombud: Advokat T W

SAKEN

Ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro över Göta älv för väg-, spårvägs-, gång- och cykeltrafik med härtill hörande anläggningar samt utrivning av den befintliga Götaälvsbron vid Lilla Bommen m.m. i Göteborgs kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens deldom endast på så sätt att under rubriken **Villkor** ska punkten 15 ha följande lydelse:

Göteborgs kommun ska verka för att ett effektivt trafikledningssystem som omfattar samtliga trafikslag som trafikerar på och under bron införs för kommunikationsleden (farled 955), Göta älv, och är driftklart senast vid den tidpunkt då bron tas i anspråk.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Gullspångs, Karlstads, Kristinehamns, Lidköpings och Mariestads kommuner har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens dom inte ska godkänna miljökonsekvensbeskrivningen och med upphävande av mark- och miljödomstolens dom ska avslå Göteborgs kommuns ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro över Göta älv samt övriga åtgärder som omfattas av tillstånd och som sammanfaller med den nya bron.

I andra hand har kommunerna yrkat att

- villkor 11 ska ange minsta antal förtöjningsplatser,
- villkor 15 ändras till att innefatta ett krav på att ett fungerande trafikledningssystem införs som omfattar samtliga trafikslag som trafikerar på eller under bron och att trafikledningssystemet ska vara driftklart senast vid tidpunkten för när den nya bron tas i bruk och att
- frågan om broöppningar inte ska skjutas på framtiden utan i stället ska ett nytt villkor införas som anger att broöppningar ska ske minst en gång per timme utan begränsning under del av dygnet. Vid varje öppning ska flera passager kunna ske av såväl handelsfartyg som fritidsbåtar på ett sätt som är förenligt med gällande säkerhetskrav. Villkoret ska inte vara begränsat till antal passager av handelsfartyg per dygn. För det fall den provisoriska föreskriften P1 ska kvarstå ska motsvarande ändringar göras i den.

Kommunerna har vidare yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva det meddelade verkställighetsförordnandet.

Vänersborgs kommun har samma yrkanden som ovan nämnda kommuner med endast den skillnaden att Vänersborgs kommun frånfallit yrkandet om att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas.

Karlstads kommun har därutöver yrkat att i fall den provisoriska föreskriften P1 kvarstår ska en opartisk utredare utses på bekostnad av Göteborgs kommun för att

redovisa statistik om trafik på Göta älv, broöppningar m.m. avseende inverkan på riksintresset sjöfart.

Götene och Ale kommuner har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska avslå Göteborgs kommuns ansökan.

Göteborgs kommun har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

Gullspångs, Karlstads, Kristinehamns, Lidköpings och Mariestads kommuner har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

UTVECKLANDE AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Gullspångs, Karlstads, Kristinehamns, Lidköpings och Mariestads kommuner har i huvudsak anfört följande.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen är så bristfällig att ansökan borde ha avvisats.

Konsekvenserna av bron har inte bedömts längre än cirka en tiondel av tiden för brons livslängd. Faktauppgifterna om antalet passager av handelsfartyg och fritidsbåtar som kommer att kräva broöppning med den tänkta bron är bristfälliga. Det anges nämligen att i genomsnitt tre broöppningar per dygn krävs för fartyg medan Trafikverket har uppgett att upp till 18–20 fartyg per dygn kan kräva öppning. Det framgår inte hur sökanden har kommit fram till slutsatsen att risken för påsegling blir mindre. Förhöjda vattennivåer under brons livslängd har inte beaktats. Konsekvenserna av att sjötrafiken, till skillnad från vid nollalternativet, måste samsas inom en och samma farled har inte bedömts. Inte heller har behovet av förtöjning för fartyg eller fritidsbåtar beaktats.

Alternativ och lokalisering

Den redovisade alternativutredningen är begränsad och effekterna av en lägre bro i förhållande till en högre bro eller nollalternativet har inte redovisats. Den kostnadsfria färjeskytteln mellan Rosenlund och Lindholmen är ett alternativ för många cyklister.

Något sådant alternativ finns inte för dem som färdas på farleden och i kollektivtrafiken. En hög- respektive mellanbro har bedömts som likvärdig ur kollektivtrafiksynpunkt. Skälen till att välja en lägre bro utgör inte riksintressen. Stadsutvecklingen och en fördelaktig höjd har getts företräde framför utpekade riksintressen. Effekten av en lägre bro är att sjötransporter istället kommer att ske via land med negativa miljöeffekter för människor, djur och natur längs transportvägarna. Den valda placeringen strider därför mot lokaliseringsprincipen.

Övriga hänsynsregler

Valet av brohöjd medför en risk för olyckor. Risken för en eventuell påsegling innebär en betydande skada i förhållande till vad som gäller idag. Redan risken för olägenhet ska beaktas varför tillstånd inte kan lämnas med hänsyn till miljöbalkens försiktighetsprincip. Sökanden har inte visat att tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer att vidtas. En rad viktiga frågor har i strid med miljöbalkens kunskapskrav skjutits på framtiden vilket inte är samhällsekonomiskt försvarbart. En lyftbro är i förhållande till en klaffbro en sämre teknisk lösning då den är mer sårbar. Bron kommer under sin livstid att motverka hushållning med råvaror och energi.

Riksintressen

Den nya bron hämmar den kommersiella sjöfarten, näringslivet i kommunerna samt utvecklingen av friluftsliv och turism. Övriga broar uppströms öppnas åtskilliga gånger varje dag och flera gånger per timme. En konsekvensanalys av det maximala antalet fartygspassager saknas. Resonemanget om hur många öppningar som krävs i genomsnitt per dag är vilseledande. Nuvarande bro är nämligen högre varför de flesta lastfartygen kan passera utan broöppning. Mark- och miljödomstolen har inte beaktat Trafikverkets bedömning att godsvolymen, och därmed antal fartyg, kan komma att fördubblas redan 2030. Detta skulle innebära minst 18–20 broöppningar per dag. Till det tillkommer passage för fritidsbåtar, bogser- och arbetsbåtar samt tur- och charterbåtar. Mark- och miljödomstolen har inte tagit tillräcklig hänsyn till riksintresset i Göta älv och uppströms i Vänern.

Träffat avtal om framtida broöppningar innefattar inte några garantier eller skydd för sjöfarten att i framtiden nyttja hamnen och farleden på ett sätt som är förenligt med

3 kap. 8 § miljöbalken. Samordning och eventuellt införande av ett trafikledningssystem leder inte så långt att riksintresset för sjöfarten inte skadas påtagligt.

Samhällsekonomisk tillåtlighet

Samhällskostnaderna i form av ett stillestånd på bron och omdirigering av fordon i händelse av en broskada har helt förbigåtts. Kostnaderna som uppkommer för trafiken till följd av tillkommande broöppningar har inte heller beaktats. De miljömässiga kostnaderna för ökade utsläpp samt ökad belastning och olycksfallsrisk på vägar för det fall sjöfarten upphör till följd av bron har inte redovisats. De samhällsekonomiska konsekvenserna för att anpassa tänkt bebyggelse på land till miljö kvalitetsnormerna har inte redovisats. Kostnaderna samt olägenheterna av bron överstiger fördelarna från allmän och enskild synpunkt.

Framtida verksamhet

Det går redan idag att förutse att den nya bron kommer att begränsa framtida transporter på älven och över älven. Detta skulle innebära stora negativa effekter för industriell utveckling i Västsverige. Den sökta verksamheten står därmed i strid med 11 kap. 7 § miljöbalken. Även om man enligt förarbetena till denna bestämmelse ska ta hänsyn till verksamhet som med viss grad av sannolikhet kan väntas komma till utförande inom en inte alltför avlägsen framtid och det i detta sammanhang nämns en längsta tid av cirka tio år, torde det vara självklart att en bedömning i vissa fall kan sträcka sig längre. Det finns långtgående planer på att ersätta slussarna i Trollhättan runt 2030. Den tillståndsgivna bron får inte begränsa en ökad godsvolyms och allmän båttrafik efter 2030.

Konflikter mellan olika trafikslag, miljö kvalitetsnormer och mellankommunala intressen

Göteborgs kommun har uppgett att en broöppning kommer att ta cirka tio minuter för ett handelsfartyg och cirka fem minuter för en fritidsbåt. Eftersom fritidsbåtar kommer att erbjudas passage fyra gånger per dygn, kommer flera båtar att passera vid samma tillfällen. Baserat på 2008 års siffror kommer i genomsnitt 25 båtar per dygn att kräva broöppning. Under juli månad kommer upp till 35 båtar per dag att kräva broöppning.

Det innebär att 6–10 segelbåtar ska passera åt gången. Detta innebär att bron kommer att behöva stå öppen under en längre period.

Baserat på Trafikverkets prognos för 2030 kan det under ett dygn krävas broöppning för upp till 20 fartyg och 35 segelbåtar samt vardera någon bogser- eller arbetsbåt och någon tur- eller charterbåt. Det är inte säkert att passage kommer att ske jämnt fördelat mellan dygnets timmar då de flesta fartygen får förutsättas passera under dagtid. I vart fall lär inte segelbåtar passera nattetid.

Av ansökan framgår att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid även i framtiden kommer att överskridas. Med hänsyn till den trafikstockning som kan förväntas i samband med broöppningarna kommer utsläppen att överskridas markant. Detta innebär en påtaglig skada för människors hälsa. Även luftkvaliteten för befintlig bebyggelse försämras. Miljö kvalitetsnormerna i andra kommuner riskerar att påverkas när landtransporterna ökar på grund av bronns höjd.

Sjösäkerhet

För att klargöra möjligheterna till bostadsbebyggelse i närheten av den tänkta bron borde en riskanalys genomföras som beskriver vad som händer om en tankbåt lastad med farligt gods seglar på bron. När flera fartyg ska mötas i farleden och blandas med ett stort antal fritidsbåtar uppkommer en utökad risk för olyckor. Broöppningarna kommer att medföra stora störningar i kollektivtrafiken och biltrafiken i övrigt. Avsaknaden av förtöjningsplatser kommer att innebära stora problem för sydgående trafik.

Villkor

För det fall tillstånd ska ges kan det inte accepteras att frågan om broöppningar och förtöjningsplatser skjuts på framtiden. Det provisoriska villkoret strider mot riksintresset farled och mot det nära sammanhängande riksintresset för rörligt friluftsliv. De företag som utnyttjar farleden är beroende av fungerande transporter för sin konkurrensförmåga. Spärrtiderna tvingar företagen att välja mindre lämpliga transportlösningar. Bron ska därför under provotiden öppnas en gång per timme utan spärrtider och begränsning av antalet fartygspassager per dag.

Gullspångs, Karlstads, Kristinehamns och Lidköpings kommuner har därutöver i huvudsak anfört följande.

Brister i utredningen

Göteborgs kommun har utgått ifrån ett genomsnittligt antal fartygspassager och har inte bedömt effekterna under de dagar som broöppningar kan krävas vid upp till 31 tillfällen. Kommunen har inte heller beaktat att merparten av passagera sker under dygnets ljusa timmar. Viktoriainstitutets utredning har enbart bedömt konsekvenserna för kollektivtrafiken under en period med mindre trafik på älven.

Stråkstudien från Trafikverket är inaktuell eftersom den togs fram innan man fattade beslut om upprustning av slussarna. Innehållet är uttryckligen baserat på de nuvarande slussarnas maxkapacitet med 15 passager per dygn och inte de planerade slussarnas kapacitet med 45 passager per dygn.

Riskanalyserna som Göteborgs kommun utfört utgör inte ett tillräckligt beslutsunderlag. Riskbedömningen är vidare inte tillräcklig eftersom man utgått från ett felaktigt material. Vad som händer när en så kallad "black-out" inträffar på ett fartyg som är på väg mot bron är t.ex. inte belyst.

Göteborgs kommun har inte räknat in kostnader för dagliga trafik hinder orsakade av broöppning efter 2030. Dödsfallsriskerna är troligtvis underskattade tio gånger för tiden efter 2030. Riskerna med högre strömningshastigheter i älven än antagna 0,5 knop underskattas. Fartygshastighet och olycksfrekvens är beroende av strömningshastigheten, vilket varierar under året beroende på t.ex. hur Vattenfall reglerar dammarna i Trollhättan och hur mycket vatten som släpps till Nordre älv. Strömningshastigheten kan vidare påverkas överraskande under isvintrar. Det har inte heller beaktats att riskbilden kommer att förändras genom att trafiken förväntas öka avsevärt efter 2030 när de gäller antalet fartyg. Dessutom ska beaktas att större fartyg kommer att ha möjlighet att passera efter en ombyggnad av slussarna.

Riksintresset sjöfart

Den nya bron kommer att i strid med 3 kap. 6 och 8 §§ samt 4 kap. miljöbalken hindra möjligheterna till passage på älven. Situationen försämras även ur sjösäkerhetssynpunkt eftersom samtliga fartyg ska passera i samma ränna till skillnad från dagens tre passager under Götaälvbron.

I Göteborg passerar i dag i genomsnitt fem fartyg per dygn på Göta älv. Det maximala antalet passager uppgår till 12 fartyg. Om tillstånd ges för den nya bron kommer samtliga lastfartyg som i dag passerar bron att kräva broöppning.

Jordfallsbron kräver 183 broöppningar per månad och i genomsnitt sex broöppningar per dag. Som lägst har 82 och som högst 444 båtar passerat på en månad. I genomsnitt kräver som lägst tre båtar och som högst 15 båtar per dygn broöppning. Under juli 2014 krävdes som minst 19 och som högst 31 broöppningar per dygn. Som exempel krävde nio yrkesbåtar, 22 fritidsbåtar och två övriga båtar broöppning den 26 juli 2014. Vid den nya bron tillkommer även bl.a. fartyg som passerar bron på väg mot Surte hamn och Gotenius varv. Sammanfattningsvis innebär detta att broöppning kommer att krävas för mellan 2 350 och 2 450 båtar per år.

På grund av trafiken över bron kommer den inte att kunna öppnas i den omfattning som krävs för att säkerställa riksintresset. En realistisk uppskattning är att bron i bästa fall kan öppna ett fåtal gånger under dagtid. Med en passagetid på 10–12 minuter per fartyg och 100 meters säkerhetsavstånd mellan fartygen kommer broöppningen att pågå under minst 50 minuter om fyra fartyg ska passera, förutsatt att de håller en fart på fem knop och är på väg åt samma håll. Med mötande trafik och därtill fritidsbåtar kommer passagetiden vara avsevärt längre. Det tar 30 minuter för två fartyg att passera när de färdas i motsatt riktning.

Göteborgs kommun uppskattning av tidsåtgången för fritidsbåtspassage är inte trovärdig. Det ska inte bortses från att det är strömmande vatten i farleden och att passage måste kunna ske på ett säkert sätt. Ett trafikledningssystem kan inte mer än marginellt påverka detta faktum. I projektet med kollektivtrafiksystemet GOTRIS

ingår inte Västtrafik, som ansvarar för kollektivtrafiken, utan dess ägare Västra Götalandsregionen.

Trafikverkets prognos i stråkstudien av trafiken på Göta älv innebär att broöppning för handelsfartyg kommer att krävas åtta till tio gånger per dygn och vissa dagar upp till 20 gånger. Situationen kommer att med nuvarande trafik vara kritisk redan 2020 men absolut ohållbar 2030. Trafikverkets nya prognos från 1 april 2015 anger att sjöfarten bedöms öka med totalt cirka 61 procent till 2030. Ökningarna för hamnarna väntas ha en viss geografisk utjämnande effekt av hanterade ton, men proportionerna bedöms bli relativt oförändrade och västkusten behåller sin dominerande ställning. Av rapporten framgår vidare att järnvägsnätet är hårt belastat. Det är därför av synnerlig vikt att sjöfarten kan erbjuda konkurrenskraftiga och miljömässigt fördelaktiga transportalternativ. Svaveldirektivet innebär en lägre kostnadsökning för sjöfarten än man tidigare antagit medan transportkostnaderna på väg kommer att öka. Enligt Västtrafiks utredning kan endast fem broöppningar per dygn accepteras, vilket är oförenligt med ett modernt sjötransportsystem. Enligt Göteborgs Spårvägar kommer fem spårvagnar och bussar per minut att passera den nya bron under dagtid. En broöppning för ett fartyg tar cirka tio minuter. Enligt Göteborgs trafikkontor tar det därefter cirka 45 minuter efter varje broöppning innan trafiken flyter som vanligt igen. Slussarna i Trollhättan kommer vidare enligt den ingångna Väneröverenskommelsen att rustas upp innan 2030. Efter det kommer kanalsystemet att ha en kapacitet på 48 passager per dygn istället för dagens 15. Upprustningen av slussarna i Trollhättan innebär att en flaskhals för den framtida sjöfarten undanröjs.

Genom den föreslagna utformningen av bron skapas således en olöslig konflikt mellan utvecklad sjöfart och utvecklad kollektivtrafik. Ändrade arbets- och väntetider kommer att medföra ökade kostnader. Vid alltför höga kostnader kommer sjötrafiken att minska och på sikt upphöra.

Bropassagerna antas ske störningsfritt, men varken broar eller de fartyg som ska passera under bron är ofelbara. Samhällsplaneringen tar normalt hänsyn till detta för att skapa system som också tål fel och oförutsebarheter. I detta fall är därför en lägre bro olämplig. Sjöfartsverket har ansett att riksintresset farled skadas påtagligt genom den

aktuella utformningen. Det är riksintresset för farled som bör ha företräde vid en avvägning mellan flera oförenliga ändamål. Det saknas därför förutsättningar att tillåta den ansökta åtgärden eftersom den påtagligt skadar detta riksintresse.

Övriga hänsynsregler och samhällsekonomisk tillåtlighet

Miljökvalitetsnormerna för luft kommer inte att kunna innehållas vid den tänkta bron. Kostnaderna för mellanbron uppgår sammantaget till 3,5 miljarder kronor och inte en miljard kronor eftersom kostnaden för sänkning av E45 samt utrivning av den gamla bron ska räknas med. Enbart kostnaderna för fördröjningen uppgår till cirka 800 miljoner kronor fram till och med 2050. Därtill ska indirekta ekonomiska verkningar av verksamheten vägas in. Vid en summering uppgår risk- och fördröjningskostnaderna till drygt en miljard kronor.

Kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av bron överstiger fördelarna från allmän och enskild synpunkt. Hinder för tillstånd föreligger därför även enligt 11 kap. 6 § miljöbalken. Valet av en lägre bro har motiverats med att en sådan skulle gynna gång- och cykeltrafikanter. Göteborgs kommun har redovisat att det finns andra alternativ för gång- och cykeltrafikanter genom att två nya ändamålsenliga skyttlar med plats för 300 passagerare och 80 cyklar har beställts. Högbroalternativet utgör den bästa lösningen av den aktuella infrastrukturfrågan.

Ale kommun har anfört i huvudsak följande.

Kommunen är starkt berörd av de framtida möjligheterna att trafikera farleden Göta älv. Farleden har en mycket stor framtida kapacitet för miljövänliga godstransporter och är av riksintresse till skillnad från stadsutvecklingen i Göteborg. Inom kommunen finns tre kommersiella hamnar som alla är i full drift. Den föreslagna bron kommer att allvarligt försvåra möjligheterna att bedriva sjöfart på Göta älv och i längden finns en risk att sjöfarten kraftigt begränsas eller läggs ner. Detta skulle innebära en ökad belastning på E45:an i direkt anslutning till bostadsområden och industrier samt verksamhets- och handelsområden i kommunen. Förutsättningarna för utveckling av verksamhet och sysselsättning inom såväl Ale kommun som de övriga kommunerna runt Vänern äventyras. Behovet av broöppningar och tiden för öppningar samt

konsekvenserna för den landburna trafiken har underskattats. De föreslagna spärrtiderna kommer att begränsa passagemöjligheterna för sjötrafiken när den segelfria höjden samtidigt sänks med 6,5 meter. Idag har spärrtiderna inte en så stor betydelse eftersom de flesta fartygen kan passera utan broöppning. Mark- och miljödomstolen har angett att antalet öppningar måste ökas till 5–13 gånger per dag med den nuvarande sjötrafikens omfattning. Omfattningen av den framtida sjötrafiken kräver dock att bron öppnas ännu fler gånger. Enligt Trafikverkets stråkstudie ska uppemot 20 lastfartyg kunna passera per dygn.

Sökanden har underskattat behovet av broöppningar, tiden för en öppning och konsekvenserna för den landburna trafiken m.m. Fler än fem broöppningar i timmen utanför spärrtiderna är omöjligt att åstadkomma med hänsyn till den landburna trafiken med bl.a. fem spårvagnar och bussar varje minut under högtrafiktid. En öppningsfrekvens som överstiger fem gånger per dygn får oacceptabla följder för kollektivtrafiken. Intresset av att bygga samman staden på båda sidor kommer att öka kommunikationsbehovet över älven. Den framtida trafiken över och under bron måste därför kunna åtskiljas planskilt och inte vara helt beroende av broöppningar. Den nya bron ska kunna användas i cirka 100 år och måste dimensioneras efter de framtida trafikförhållandena. Ett alternativ är att bygga en tunnel.

Götene kommun har i huvudsak anfört att den nya bron inte ger de företag som idag finns i Götene kommun förutsättningar att konkurrera och utvecklas. Detta är ett allvarligt hinder mot fortsatta satsningar i området.

Vänersborgs kommun har i huvudsak anfört följande.

Den ansökta bron innebär sådana nackdelar för näringslivet, turismen och trafiken, såväl kollektivtrafik som sjötrafik, att fördelarna av den från allmän och enskild synpunkt inte överstiger kostnaderna och eventuella skador och olägenheter av bron. Göteborgs kommun har inte presenterat några närmare siffror över den ekonomiska nyttan med en bro av detta slag jämfört med en bro med bibehållen segelfri höjd. Göteborgs kommun har inte heller presenterat något kvalificerat underlag eller någon simulering av hur trafiken skulle påverkas av den nya bron.

Riksintresset för farled Göta älv är skyddat med en höjd om 27 meter och en djup om sju meter vilket möjliggör för Vänerhamn AB att trafikera med oceangående fartyg. Trafikverkets prognos om att godsmängden inom Vänersjöfarten kan öka till nära 3,9 miljoner ton per år innebär fler fartygspassager per dygn under den nya bron. Enligt EU:s regelverk för inre vattenvägar ska sådana vattenvägar användas i större utsträckning. Trafikverkets utredning pekar på stora möjligheter till ökade godsmängder inom sjöfarten. Det finns stora fördelar både med hänsyn till miljön och till sysselsättningen att främja riksintresset och Vänersjöfarten. Den sökta lägre bron kommer utifrån prognoserna om fördubblad godsmängd och begränsade broöppningstider i kombination med starka intressen från andra trafikslag att väsentligt försvåra möjligheterna att bedriva sjöfart på Göta älv. Det finns en uppenbar risk att sjöfarten kommer att inskränkas vilket innebär ytterligare belastning på E45:an och andra vägar respektive järnvägar.

Bron behöver dimensioneras för att klara biltrafik om cirka 27 000 fordon per dygn, kollektivtrafik om 3 000 fordon per dygn samt cirka 3 500 cyklister och 800 gående per dygn. En broöppning förväntas pågå tio minuter men kan även ta längre tid om flera båtar ska passera. En bro med en segelfri höjd om tolv meter innebär stora störningar i kollektivtrafiken och för övrig trafik på bron vilket i sin tur har negativ påverkan på miljön. Att tillgängligheten på farleden är påverkad av ett antal broar och slussar ökar vikten av att samordna sjötrafik och övriga trafikslag. Ett fungerande trafikledningssystem är därför grundläggande och bör föreskrivas som ett villkor för tillståndet.

Såväl näringslivet som turismen inom kommunen kommer att påverkas negativt av brons höjd. Idag har segelbåtar fri passage under Götaälvsbron. Merparten av sådana båtar har en masthöjd om 12–18 meter vilket innebär att broöppning kommer att krävas. Föreslaget antal broöppningar för fritidsbåtar under sommarmånaderna är otillräckligt. Föreslagna öppningstider samt spärrtider innebär att fritidsbåtarna kommer att ha svårt att klara en färd till Trollhättan och Vänersborg under dagtid. Spärrtiderna och begränsningen av antal broöppningar för handelsfartyg ska därför utgå. Anläggningar för förtöjningsplatser omfattas inte av ansökan. Det är av största

vikt att antalet förtöjningsplatser för fritidsbåtar dimensionerat för högsäsong säkerställs i villkor.

För att verkställighetsförordnande ska meddelas krävs enligt miljöbalken att den ansökta verksamhetens tillåtlighet är slutligt avgjord och att sökanden har visat på synnerligen starka skäl till att få ta tillståndet i anspråk. Göteborgs kommun har inte presenterat några sådana skäl.

Göteborgs kommun har anfört i huvudsak följande.

Det finns inte något stöd för påståendet att den lägre höjden på den planerade bron skulle leda till att båttrafiken på Göta älv och anslutande farleder minskar och att bron leder till sämre villkor för näringslivet i kommunerna och negativ påverkan på turismen. Det är frågan om påstådda indirekta effekter där det saknas en direkt geografisk och fysisk anknytning mellan kommunerna och bron. Farlederna ligger inom allmänt vattenområde. De finns alltså inte på kommunalt vatten och man kan därför inte säga att något allmänt intresse inom kommunen blir berört.

Fritidsintresset

Beroende på båttyp är gångtiden för sträckan Göteborg–Vänersborg, inklusive effektiv slusstid och normal väntetid, cirka 9–13 timmar. Av Sjöfartsverkets hemsida framgår bl.a. att all nyttotrafik, inklusive lastfartyg och tågtrafik, har företräde vid de uppströms liggande slussarna och broarna i Göta älv. Detta kan medföra en tidsfördröjning vid passager med fritidsbåt. Den nya bron innebär inte att några fritidsbåtar utestängs utan bara att deras passage måste anpassas. Likt flertalet andra broar i Sverige kommer den nya bron att öppnas flera gånger varje dygn. Under semesterperioden kommer antalet broöppningar att ökas. Kommunen kommer att ställa krav på att en broöppning för fritidsbåtar ska begränsas till 4–5 minuter. Lyftbron ger också bättre möjlighet att anpassa öppningen till höjden på respektive båt. En eventuell ytterligare väntetid för fritidsbåtar blir således begränsad. Det kommer att finnas förtöjningsplatser och förslag till placering har redovisats i mark- och miljödomstolen. Den planerade stadsutvecklingen och utrivningen av den nuvarande bron ger utrymme för ytterligare förtöjningsplatser. Den nuvarande Marieholmsbron och den planerade

tågbron vid Marieholm innebär att det passerar ett tåg upp till var sjätte minut vilket blir avgörande för möjligheterna till passage för fritidsbåtar. Det förutsätts ske en samordning så att en båt som får passera den nya bron slipper vänta vid Marieholmsbron och vice versa. Det bör vidare beaktas att fritidsbåttrafiken avser ett fritids- och semesterintresse där en viss fördröjning saknar betydelse. Trafiklednings- och trafikinformationssystemet tillsammans med förbättrade förtöjningsmöjligheter, med tillhörande utbud och service, gynnar båt- och friluftslivet.

Farleder

Lyftbron kommer att kunna erbjuda minst 28 meter segelfri höjd för att säkerställa riksintresset. Farleden inskränks inte heller i övrigt i något hänseende utan kommer tvärtom att breddas och rätas ut vid broläget. Det är Trafikverket som utser riksintressen för kommunikation och länsstyrelsen som bevakar dessa intressen i tillståndsmål. Trafikverket har ansett att riksintresset inte skadas påtagligt av den nya bron förutsatt att broöppningar sker i den utsträckning som verket har sagt att det behövs. För att säkerställa framkomligheten har dessutom ett trafikeringsavtal för Göta älv träffats mellan Göteborgs kommun, Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland. Sjöfartsverket har följt arbetet med upprättandet av avtalet men sedan valt att inte underteckna avtalet. Avtalet gäller tills vidare men kan bara ändras om alla parter är överens om detta.

Sjöfarten

Lastfartygspassagera är jämnt fördelade över dygnet och årets alla dagar. Statistik över bropassager visar att passagera varierat över dygnet. Detta kan tolkas som att det inte är av avgörande betydelse för sjöfarten att passera under tidsperioderna klockan 06.00–09.00 och 15.00–18.00. Sett över en vecka innebär de tidsbegränsningar som finns redan idag att passage som kräver broöppning inte är möjlig under 18 procent av tiden. En stor del av handelsfartygstrafiken undviker spärrtiderna bl.a. genom att anpassa sin hastighet. Trafikverket och länsstyrelsen bedömer inte att villkor om spärrtider – varen sig idag eller för den nya bron – innebär att riksintresset farled skadas påtagligt. De ansvariga myndigheterna har en samsyn om att en ökad sjöfart kommer att kräva mer insatser i form av trafikledning än idag. Detta trafikledningsarbete bör också kunna reducera eventuella olägenheter av att anpassa

sjöfarten till tidsrestriktioner vid broarna. En utredning om trafikstyrning av trafiken på och över Göta älv är i princip klar. Trafikverket, Sjöfartsverket, sjöfartsintressenter och kommunerna är dock överens om att ett genomförande av utredningen kan vänta tills det finns ett behov av det.

Under 2013 passerade i genomsnitt tre till fyra fartyg per dygn Götaälvbron. Under de tio mest trafikerade dygnen passerade åtta till nio fartyg. Prövningen i målet ska utgå från uppgifterna i stråkstudien och den prognos över sjöfartens utveckling som görs i den. Göteborgs kommun har redovisat relevant underlag utifrån stråkstudien. Enligt den godstrafikprognos som redovisas i stråkstudien förväntas godsvolymer 2020 ligga på ungefär samma nivå som 2005. Vid en ”utvecklad Vänersjöfart” förväntas godsvolymer år 2030 uppgå till cirka 3,9 miljoner ton vilket motsvarar åtta till tio fartyg per dygn. Av dessa förväntas 20–25 procent, dvs. i genomsnitt cirka två fartyg, vara anpassade för inre vattenvägar och därmed kunna passera bron utan öppning. Vid ”utvecklad Vänersjöfart” kan således i genomsnitt sex till åtta fartyg per dygn behöva en öppning. Detta förutsätter ett beslut om inre vattenvägar och en ny slussanläggning i drift i Trollhättan. Efterfrågan på godstransporter i landet förväntas öka marginellt, cirka 5 procent, mellan åren 2030 och 2050. Bron kommer att öppnas enligt prövotidsvillkoret och frågan om broöppningar ska följas upp. Den nya bron kommer således inte att ha någon menlig påverkan på det sjöanknutna näringslivet och inte heller begränsa möjligheterna att följa EU-direktivet om inre vattenvägar.

Det åberopade utlåtandet från A U utgår från ett antal felaktiga faktiska sakuppgifter, vilka inte har stöd i stråkstudien. Utlåtandet utgår bl.a. felaktigt från 40 fartygspassager per dygn och ett betydligt större fartygstonnage baserat på en slusstorlek om 120 x 17 meter mot stråkstudiens slusstorlek om 110 x 17 x 5,4 meter. Därmed blir också slutsatserna felaktiga. Den åberopade rapporten från Trafikverket med prognos för godstransporter 2030 ändrar inte uppgifterna i stråkstudien eller bedömningarna i övrigt. Stråkstudien har räknat med en något högre årlig ökning av sjöfarten. Trafikverket har vidare uppgett att det finns begränsningar för hur mycket framtida godsvolymer kan utökas längs med älven och har därför ansett att Vänersjöfartens kapacitetsbehov i framtiden inte kan bli större än den potential som utgörs av den föreslagna tolkningen av riksintresset sjöfart. Uppgifterna om att det för

Jordfallsbron i Kungälv under juli 2014 krävdes minst 19 broöppningar per dygn och 31 broöppningar som mest stämmer inte. Enligt officiell statistik passerade 93 lastfartyg under juli månad 2014, vilket ger ett genomsnitt av tre lastfartyg per dygn. För fritidsbåtarna öppnades Jordfallsbron i genomsnitt tio gånger per dygn. Tretton broöppningar har genomförts per dygn. Den segelfria höjden för Jordfallsbron är elva meter och inte tretton meter som klaganden angett. Antalet passager under Götaälvbron 2012 har bedömts ligga något lågt och har därför räknats upp med beaktande av den historiska differensen mellan Götaälvbron och Jordfallsbron.

Öppningstider och segelfri höjd

De av Göteborgs kommun anlitate sakkunniga har gjort bedömningen att den föreslagna lyftbron kommer att klara ställda krav på sju till åtta minuters trafikavstängning för handelsfartygspassage och fyra till fem minuters avstängning för fritidsbåtar. De har vidare uppgett att skillnaden är liten mellan olika brotyper. Den föreslagna lyftbron ger bättre möjligheter att anpassa öppningen till den båt som ska passera.

Havsnivåhöjningen och effekten av tillfälliga extrema vattennivåer har beaktats. Havsnivån förväntas stiga med cirka 0,1 meter till 2050 och cirka 0,7 meter till 2100. Detta kommer att påverka antalet broöppningar marginellt. Antalet fritidsbåtar som ska passera vid varje öppning förväntas bli något fler. Detaljplanen anger att bronns underkant inte får ligga lägre än nivån 13,2 meter över nollplanet vilket garanterar en segelfri höjd på 28 meter i öppen bro och 12 meter i stängt läge enligt Sjöfartsverkets definition. Den sökta utformningen är förenlig med detaljplanen.

Sjösäkerhet

Prövningen i målet ska utgå från kända officiella uppgifter i Trafikverkets stråkstudie med prognos över den framtida sjöfarten och inte andra uppskattningar. Myndigheter med ansvar för sjösäkerheten har inte ifrågasatt dessa uppskattningar. Säkerheten för bron har studerats i en riskanalys och genom så kallade ”full mission”-simuleringar. De sakkunniga som Göteborgs kommun har anlitat har sett över riskanalysen för påsegling och bekräftat att risken i förhållande till tidigare broförslag är likvärdig för den föreslagna bron. Risken är cirka en femtedel av riskerna i trafiken generellt och

bron kommer att vara mycket säkrare än dagens Götaälvbro. Myndigheter som har till uppgift att bevaka sjösäkerheten har förklarat sig inte heller ha något att erinra mot redovisade utredningar och dragna slutsatser. Det har upprättats en byggriskanalis som underlag för entreprenörens riskanalys. Vad gäller åtgärder under anläggningstiden samt utformningen av ledverk m.m. har avtal tecknats och samråd skett med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn. Frågorna kommer även fortsättningsvis att hanteras genom samråd med berörda parter. Göteborgs kommun och Sjöfartsverket har vidare träffat avtal avseende avstängningar av farleden under anläggningstiden.

Sannolikheten för påsegling av lyftspann med långvarigt driftsstopp som följd är mycket låg. Den nya bron kommer att vara den näst högsta bron i Göta älv, med ett öppningsbart brospann. Statistik från påkörning av befintliga broar i Göta älv har beaktats i riskanalysen. Av dessa är nio öppningsbara varav sju har lägre segelfri höjd än den nya bron. Det har inte registrerats någon olycka som allvarligt har påverkat funktionen av någon av Göta älvs broar mellan åren 1985 och 2015. Bron kommer vidare att uppfylla kraven för påseglingskrafter på lyftspannet som uppställs i de föreskrifter som finns. Sannolikheten för påkörning bedöms inte vara högre för fartyg som fraktar farligt gods jämfört med övriga fartyg. Fartyg som fraktar farligt gods utgör i dagsläget två procent av det totala antalet passager. Sannolikheten för en kollision är liten. Sannolikheten för att en kollision med fartyg som fraktar farligt gods leder till en olycka som innebär att det farliga godset påverkar bron är också mycket låg. Säkerheten bedöms vidare vara betydligt högre för den nya bron jämfört med dagens bro som riskerar att påverkas i betydligt större omfattning på grund av dess ålder och bristfälliga stålqualität. Risken för att en person ska omkomma i trafiken är cirka 100 gånger större än risken att omkomma på grund av påsegling av den nya bron.

Strömningsförhållandena vid den nya bron är likvärdiga med förhållandena vid Jordfallsbron och Marieholmsbron. Det bestrids att funktionen hos en lyftbro skulle vara sämre än hos en klaffbro. En klaffbro medför tvärtom en större vindyta vilken medför risk för skador vid starka vindbyar. Det som anförts om möjligheterna för fritidsbåtar att passera broarna och slussarna uppströms gäller även för handelsfartyg. Redan idag måste sjötrafiken anpassas till broöppningar vid bl.a. den befintliga

Götaälvbron och Marieholmsbron. På motsvarande sätt får den landbaserade trafiken anpassa sig efter broöppningar. Den nya bron innebär således inte en ändring jämfört med de förhållanden som råder idag.

Samordning av sjöfartsintresset på Göta älv och trafiken över bron

Den simulering som gjorts för att beräkna den genomsnittliga fördröjningen för kollektivtrafiken visar att fördröjningen blir fem minuter vid en öppningstid om tio minuter. En god kollektivtrafik bedöms därmed kunna upprätthållas. Idag är köerna på bron avvecklade inom 15 minuter efter broöppning. Fördröjningen för kollektivtrafikresenärerna ökade i genomsnitt med tre minuter. I utredningen konstaterades att i övrigt förekommande störningar för kollektivtrafiken medförde en fördröjning på i genomsnitt 1,72 minuter och att genomsnittstiden ökade till 1,74 med studerade broöppningar, dvs. med 1,2 sekunder. Simuleringarna förutsätter i princip att all landbaserad kollektivtrafik går över bron. Detta är inte sannolikt eftersom nya förbindelser över älven planeras, bl.a. en fast förbindelse och tre linbanelinjer. Göteborgs kommun kan därmed leda och styra om trafik till andra förbindelser. Marieholmstunneln kommer att kunna avlasta trafiken. Även kollektivtrafik i form av båttrafik över älven kommer att utvecklas och två nya skyttlar med plats för 300 passagerare och 80 cyklar är beställda.

Göteborgs kommun har visat att konsekvenserna för trafiken över bron blir godtagbara. Även Västra Götalandsregionen har godtagit villkoren för broöppning.

Hänsynsreglerna och miljökonsekvensbeskrivningen

Det har utförts en omfattande alternativutredning som får anses uppfylla miljöbalkens krav. Den valda lokaliseringen och utformningen får stöd av översiktsplanen. Med beaktande av fastställda tillståndsvillkor och föreslagna skadeförebyggande åtgärder innebär den nya bron en begränsad påverkan på människors hälsa och miljön. Bron uppfyller därför lokaliseringskraven i 2 kap. 6 § miljöbalken.

Verksamheten är även förenlig med övriga hänsynsregler. Det som klagandena anfört om miljö kvalitetsnormer bestrids och synes dessutom beröra föreslagen bostadsbebyggelse på land. Dessa frågor prövas inom detaljplaneärendet. Bebyggelsen

kommer dock att anpassas för att uppfylla gällande miljö kvalitetsnormer. Omfattande utredningar vad gäller konsekvenserna av den nya bron har redovisats. Det finns därmed ett fullgott underlag för bedömningen. Bestämmelsen i 11 kap. 7 § miljöbalken är inte tillämplig i förevarande fall bl.a. då det framgår av förarbetena till bestämmelsen att man ska ta hänsyn till verksamhet som med en viss grad av sannolikhet kan väntas komma till utförande inom en inte alltför avlägsen framtid. I förarbetena nämns en längsta tid på cirka tio år.

Samhällsnyttan

Den nya bron innebär en mycket betydande samhällsnytta som inte bör kunna ifrågasättas. Länsstyrelsen har ansett att syftet med den sökta verksamheten är av stort samhällsintresse ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv för bl.a. stads- och regionutvecklingen. Förslaget innebär att samtliga berörda riksintressen har beaktats och samordnats. Förslaget ger vidare en möjlighet till god trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag som använder bron samt till god stadsutveckling invid bron. Brons utformning och höjd bidrar till att frigöra ytor för att kunna utveckla ett resecentrum av nationell och regional betydelse samt bostäder, kontorsarbetsplatser, handel och annan service i centrala Göteborg. De kostnader som broöppningarna medför överstiger inte merkostnaderna för att bygga en bro med samma höjd som den nuvarande. De klagande kommunernas uppskattning av de kostnader som skulle kunna uppkomma i samband med påsegling av bron är överskattade, framförallt för de mycket osannolika fallen som leder till flera månaders total avstängning av både bro och farled. Den uppskattade totala kostnaden är för hög. Inte heller är en restidsförlust på 12 minuter en rimlig utgångspunkt vid beräkning av den samhällsekonomiska förlusten. En restidsförlust på 4–5 minuter, cirka halva öppningstiden, har verifierats både av utförda simuleringar och av Viktoriainstitutets analys av samtliga faktiska broöppningar under drygt tre månader på den befintliga bron. Nedsänkningen av riksväg E45 ska inte ingå i kostnadsjämförelsen mellan olika broalternativ eftersom den kostnaden tillkommer oavsett vilket broalternativ som väljs.

REMISSYTTRANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört i huvudsak följande.

Farleden i Göta älv är utpekad som riksintresse för kommunikation. Varken den befintliga eller den nya bron över Göta älv är utpekade som riksintressen. Verkets godsprognos för Vänerregionen till 2030 förutspår en total ökning med cirka 50 procent. Allt annat lika kan sjöfarten öka från dagens knappt två miljoner ton per år till cirka tre miljoner ton år 2030. Med ett införande av EU:s regelverk för inre vattenvägar kan volymerna förväntas öka med ytterligare 0,5–1 miljoner ton per år. Idag passerar årligen drygt 1 300 fartyg Götaälvsbron, eller i snitt drygt fyra passager per dygn. Under 2010 var det som mest 13 fartygspassager under ett dygn. En fördubbling av Vänersjöfartens volymer ger en ökning med i genomsnitt fyra till fem lastfartyg per dygn, till i genomsnitt totalt åtta till tio lastfartyg per dygn genom Göteborg. Avseende farledens kapacitet bör noteras att det finns ett antal begränsningar i form av slussarna i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg samt ett antal låga broar som kräver broöppningar. Även med ett väl fungerande trafikledningssystem finns det begränsningar. Till exempel tar en slussning i slusstrappan i Trollhättan cirka 60 minuter. Vidare är antalet platser längs älven där fartyg kan mötas på ett sjösäkert sätt begränsat. Vänersjöfartens kapacitetsbehov i framtiden kan därför inte bli större än den potential som utgörs av den föreslagna tolkningen av riksintresset. Med en lägre bro än dagens ökar behovet av broöppningar, framförallt för segelbåtar. Dessa båtar kräver dock redan idag broöppning vid befintlig och planerad ny järnvägsbro vid Marieholm i Göteborg. I framtiden bör därför fritidsbåtstrafiken samlas ihop till vissa på förhand annonserade broöppningstider som då kan ske samordnat mellan den nya bron och järnvägsbroarna vid Marieholm. Antalet öppningar under dygnet för fritidsbåtstrafiken kan då relateras till det totala behovet och hur många öppningar som i övrigt krävs för handelstrafikens framkomlighet det dygnet. Kommande broöppningar kan dessutom annonseras i förväg så att behovet av att ligga still och vänta vid kaj kan minimeras. För att trygga en långsiktig fartygstrafik på Göta älv finns behov av att ersätta, alternativt renovera, slussarna i Trollhättan. Detta är en investering som inte finns med i nuvarande åtgärdsplan för det statliga transportsystemet (2014-2025).

Sjöfartsverket har anfört i huvudsak följande.

Göta älv är det enda in- och utloppet för den yrkesmässiga sjöfarten till och från Vänern och har utpekats som riksintresse. Handelssjöfarten har visat en nedåtgående trend men förväntas öka i hela riket. Ett av syftena bakom en ökning av fartygstrafiken, i linje med transportmål och ändamål med inre vattenvägar som fastslagits av EU, är att avlasta transportsystemet på land. Det är viktigt att handelssjöfart på Göta älv kan bedrivas effektivt i framtiden och följa med den positiva trend som förväntas för sjöfartsnäringen i stort. Älven har en kapacitet som transportled som möjliggör en flerdubblad godsmängd. Vidare passerar cirka 3 000 fritidsbåtar årligen och även turismen är en näring som växer. Tillstånd till den nya bron skadar riksintresset sjöfart påtagligt varför ansökan ska avslås. Den nya bron ska prövas utifrån miljöbalkens hänsynsregler. Mark- och miljödomstolen har inte beaktat verkets erfarenhetsbaserade invändningar mot öppettider för bron och dess påverkan på lokal- och kollektivtrafiken. Det är av yttersta vikt att frågor om broöppningsmöjligheter, förtöjningsplatser och andra intresseavvägningar görs i domen eftersom det annars finns stor risk för att ytterligare restriktioner för sjöfarten kan tvingas fram om broöppningar orsakar oacceptabelt stora störningar i lokaltrafiken. Den fördyring som en anpassning till den föreslagna bron kommer att kräva riskerar att leda till att alternativa kommunikationsleder på land väljs. Om riksintresset inte regleras i domen kan detta komma att prioriteras bort med hänsyn till det starka intresset för lokal- och kollektivtrafik som bron är tänkt att tillgodose. Det är inte tillräckligt att låta detta regleras i ett avtal. Det finns vidare påtagliga brister i underlaget då det saknas en kvalificerad konsekvensanalys och simulering av hur samtliga trafikslag inklusive kollektivtrafiken påverkas av den nya bron. Inte heller har följderna av de olika alternativa brohöjderna och broöppningsmodellerna redovisats. En lyftbro innebär en maxhöjd även i öppet läge, medan en klaffbro, som den nuvarande bron, inte begränsar fartygens höjd. Det saknas vidare en analys av påverkan på de industrier som ligger uppströms och på fritidsbåtstrafiken. Det är sådana brister i miljökonsekvensbeskrivningen att den skulle ha underkänts.

Det är olämpligt med ett verkställighetsförordnande i ett politiskt och kontroversiellt ärende.

Transportstyrelsen, Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs kommun, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har inte haft något ytterligare att anföra i förhållande till tidigare ställningstaganden.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Allmänna utgångspunkter för prövningen

Göteborgs kommun har ansökt om tillstånd enligt miljöbalken för en ny bro över Göta älv. Som mark- och miljödomstolen har framhållit är det sökanden som genom sin ansökan anger ramen för prövningen. I detta fall är det således utformningen av den nya bron enligt förslaget ”Arpeggio” som ska prövas.

Vid prövning av vattenverksamhet gäller utöver de övergripande bestämmelserna i 1–4 kap. miljöbalken också särskilda hänsynsregler i 11 kap. 6–8 §§ miljöbalken.

De klagande kommunerna har främst framfört invändningar mot utformningen av bron. De har invänt både mot den nya bronns höjd och tekniska utformning samt den inverkan dessa faktorer har framför allt på Göta älv såsom av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, men också på riksintresset för friluftsliv och turism enligt 3 kap. 6 § och 4 kap. 2 § miljöbalken. Flera kommuner har också invänt att underlaget är bristfälligt och att miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas.

De frågor som Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till är därmed om den ansökta verksamheten uppfyller kraven i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken, om verksamheten kan genomföras utan att medföra en otillåten skada på aktuella riksintressen i 3 och 4 kap. miljöbalken, om miljökonsekvensbeskrivningen kan godtas, om miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas, om verksamheten från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna och olägenheterna av den

(11 kap. 6 § miljöbalken) samt om verksamheten kan genomföras utan att riskera att skada framtida verksamheter (11 kap. 7 § miljöbalken). Om verksamheten bedöms som tillåtlig uppkommer frågan hur villkoren för den ska utformas.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Mark- och miljödomstolen har funnit att den av Göteborgs kommun upprättade miljökonsekvensbeskrivningen med de kompletteringar som gjorts uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken. De klagande kommunerna har yrkat att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas eftersom konsekvenserna av den nya bron inte har redovisats i tillräcklig omfattning. Även Sjöfartsverket har anfört att det finns brister i den utredning som Göteborgs kommun har presenterat. Göteborgs kommun har å sin sida vidhållit att de redovisade utredningarna är relevanta och tillräckliga.

Mark- och miljööverdomstolen finner att den miljökonsekvensbeskrivning som Göteborgs kommun bifogat ansökan, tillsammans med de kompletterande uppgifter som därefter lämnats under målets handläggning, ger ett sådant underlag att den kan godtas och läggas till grund för prövningen. Någon anledning att avvisa ansökan finns därmed inte.

Tillåtligheten

Riksintresse för kommunikationer

Trafikverket är den myndighet som tar fram underlag samt bedömer om ett område kan vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Både farleden Göta älv och Göteborgs hamn har av Trafikverket bedömts vara av riksintresse. Det är dock prövningsmyndigheten som slutligt avgör om ett område är av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken och som också bedömer om en åtgärd påtagligt skadar riksintresset (prop. 1997/98:45 del 1 s. 242). I detta fall har mark- och miljödomstolen funnit att farleden Göta älv (farled 955) och Göteborgs hamn är av riksintresse för kommunikationer. Varken parterna i målet eller remissinstanserna har framfört någon avvikande uppfattning och Mark- och miljööverdomstolen delar mark- och miljödomstolens bedömning. Det innebär att farleden och hamnen ska skyddas mot

åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna (3 kap. 8 § andra stycket miljöbalken).

Den föreslagna utformningen av den nya bron uppfyller den för riksintresset angivna skyddade höjden om 27 meter och det skyddade djupet om 7 meter. Den nya bron kommer emellertid ha en lägre segelfri höjd än den nuvarande bron. Det innebär att med dagens trafik på Göta älv kommer den nya bron behöva öppnas mellan fem och tretton gånger per dag vilket kan jämföras med att nuvarande bro öppnas i genomsnitt två gånger per dag. Den lägre segelfria höjden kommer att innebära en större påverkan på trafiken på Göta älv än vad den nuvarande bron har. En förutsättning för att riksintresset inte ska skadas påtagligt är därmed att det sker broöppningar i en tillräcklig omfattning.

Enligt Trafikverket kan riksintresset för Vänersjöfarten anses tryggt om minst 15 handelsfartyg kan passera längs Göta älv per dygn samt minst en bropassage kan garanteras per timma, vid den nya bron, undantaget klockan 06–09 och 15–18. Trafikverket har vidare påtalat att behovet kan vara större sommartid med hänsyn till turismens behov och att det får vägas mot att varje öppning kan bli lång när ett flertal båtar ska passera. Trafikverkets bedömning är gjord utifrån en prognos av den framtida godstransporten på Göta älv och det faktum att det redan idag finns ett antal begränsningar i framkomligheten i form av slussar och låga broar.

Mark- och miljödomstolen har meddelat en provisorisk föreskrift, P1, om krav på broöppningar som överensstämmer med Trafikverkets bedömning.

Flera av de kommuner som har överklagat mark- och miljödomstolens dom har yrkat att det i stället ska meddelas slutliga villkor avseende krav på broöppning samt att broöppning ska ske utan begränsning under en del av dygnet, att flera båtar ska kunna passera vid varje öppning och att villkoret inte ska begränsa antal passager av handelsfartyg per dygn.

Med hänsyn till att det finns en osäkerhet kring den framtida utvecklingen för trafiken på Göta älv och för trafiken som passerar över bron, delar Mark- och

miljööverdomstolen den bedömning som mark- och miljödomstolen har gjort om att det är olämpligt att nu fastställa ett slutligt villkor om öppningsintervaller. Frågan om villkor för broöppningar bör därmed skjutas upp under en prövotid. Med de erfarenheter som man kan få under en prövotid ges förutsättningar för att slutliga villkor ska kunna utformas på ett sätt som minskar påverkan på sjöfarten utifrån hur denna har kommit att utvecklas.

Nästa fråga är om det under prövotiden behöver ske broöppningar med ett tätare intervall än vad mark- och miljödomstolen föreskrivit.

Utifrån den utredning som finns i målet kring förväntad trafik på Göta älv under de kommande åren delar Mark- och miljööverdomstolen den bedömning som Trafikverket har gjort om att riksintresset kan anses tryggt om det under prövotiden sker broöppningar i enlighet med den av mark- och miljödomstolen föreskrivna provisoriska föreskriften. Föreskriften är utformad som att minst 15 handelsfartyg ska kunna passera per dygn. Som föreskriften är utformad hindrar den inte att fler fartyg kan tillåtas passera om behov finns. Att fartyg kan behöva invänta broöppning kan i sig inte anses innebära en påtaglig skada på riksintresset. Det ska också beaktas att mark- och miljödomstolen som villkor föreskrivit att Göteborgs kommun ska verka för införandet av ett effektivt trafikledningssystem. Med en samordning mellan sjötrafiken och trafiken över bron bör antal fartyg som behöver vänta på broöppning kunna minska. Mark- och miljööverdomstolen återkommer längre ned till villkoret om trafikledningssystem.

Sammantaget finner Mark- och miljööverdomstolen att den ansökta utformningen av bron tillsammans med den av mark- och miljödomstolen föreskrivna provisoriska föreskriften innebär att det inte uppstår någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer. Om den utredning som ska utföras under prövotiden tillsammans med vunna erfarenheter om trafiksituationen och trafikledningssystemet visar att broöppning behöver ske med andra intervaller för att minska påverkan på riksintresset, kan slutliga villkor behöva utformas på annat sätt för att säkerställa detta riksintresse. Eftersom det är möjligt att trygga riksintresset med villkor om broöppning, utgör riksintresset alltså inte något hinder mot den ansökta bron.

Det kan noteras att mark- och miljödomstolen har angett riksintresset sjöfart. Riksintresset ska rätteligen benämnas kommunikation, vilket innefattar både den kommersiella sjöfarten och fritidsbåtstrafiken. Det innebär att även påverkan för fritidsbåtstrafiken ingår i prøvotidsutredningen.

Riksintresse för turism och friluftsliv

Vänernskärgården är av riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Detta innebär att den ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Vänern med öar och strandområden är dessutom i sin helhet utpekad som riksintresse enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Av det följer ett turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön.

Av förarbetena till 3 kap. 6 § miljöbalken framgår att bevarandevärdet hos ett område av intresse för friluftslivet kan hänga samman med goda förutsättningar för bl.a. båtliv (prop. 1997/98:45 del 2 s. 32).

Med en lägre bro ökar behovet av broöppningar även för fritidsbåtar. På motsvarande sätt som gäller för yrkestrafiken är framkomligheten för segelbåtar emellertid redan påverkad av andra broar i Göta älv som också kräver öppning. Den omständigheten att den nya bron sannolikt innebär att fler båtar behöver ligga vid kaj och invänta broöppning och att färden upp- och nerför Göta älv kan ta längre tid än i dag, kan inte anses innebära en otillåten påverkan på de riksintressen som skyddar friluftslivet och turismen i Vänern.

Sjösäkerhet

Såvitt avser sjösäkerheten delar Mark- och miljööverdomstolen den bedömning som mark- och miljödomstolen gjort att den nya bron uppfyller miljöbalkens krav. Vad klagandena nu har anfört medför inte någon annan bedömning.

Miljö kvalitetsnormer

Flera av de klagande kommunerna har invänt att störningar på trafiken och tillkommande trafikstockningar i samband med ökat antal broöppningar kommer att innebära att miljö kvalitetsnormerna för luft inte kan innehållas vid den nya bron. Göteborgs kommun har bestritt vad kommunerna har uppgett angående miljö kvalitetsnormerna. Göteborgs kommun har vidare angett att frågan inte direkt avser detta mål utan berör den bostadsbebyggelse som planeras på den mark som friställs när den gamla bron ersätts med den nya.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Utifrån de uppgifter som Göteborgs kommun har lämnat i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen kommer den vattenverksamhet som domstolen har att pröva, förutom en viss mindre påverkan under byggskedet, endast marginellt att påverka luftkvaliteten genom det ökade antalet broöppningar som kommer att krävas. Denna påverkan innebär inget hinder mot att tillåta verksamheten (jfr 2 kap. 7 § andra stycket miljöbalken). I den del som avser påverkan av planerad bostadsbebyggelse kommer denna fråga att hanteras inom ramen för detaljplaneärendet.

Den nya brons lokalisering och bästa möjliga teknik

De klagande kommunerna har gjort gällande att den utformning av bron som ligger till grund för tillståndsprövningen framstår som oförenlig med bestämmelserna i 2 kap. miljöbalken. Lokaliseringen av en mellanhögbro i ett centralt läge i Göteborg med den trafikbelastning som finns gör att valet av brohöjd enligt dem inte är det bästa. Vidare anser de att en lyftbro i jämförelse med en klaffbro inte utgör bästa möjliga teknik eftersom konstruktionen är mer sårbar.

Göteborgs kommun har anfört att en simulering av sjötrafiken för 2030 och korsande landbaserade trafik 2035 visar att den genomsnittliga fördröjningen i kollektivtrafiken vid broöppning blir fem minuter vid en öppningstid om tio minuter, och att en god kollektivtrafik kan upprätthållas även med broöppningarna. Göteborgs kommun har också låtit utreda påverkan på kollektivtrafiken genom att registrera effekten av samtliga broöppningar under perioden den 1 januari 2014–23 april 2014. Det framgår

av utredningen att köerna på den nya bron är avvecklade inom 15 minuter. Fördröjningen för resande med kollektivtrafik ökade i genomsnitt med tre minuter vilket är halva öppningstiden för bron.

När det gäller valet av brohöjd har Göteborgs kommun anfört att den nya bron sammanbinder områden som tidigare främst utnyttjats för hamnändamål. Förslaget till ny bro har tagits fram med en brohöjd som medger kortare ramper och ger möjligheter till stadsutveckling och nya lösningar i brons närhet på ömse sidor om Göta älv.

Mark- och miljööverdomstolen finner vid en samlad bedömning att verksamheten är tillåtlig enligt de allmänna lokaliserings- och hushållningsbestämmelserna i miljöbalken.

Domstolen har ovan konstaterat att den valda utformningen av bron tillsammans med föreskrivna krav på broöppning, inte kommer att innebära någon påtaglig skada på aktuella riksintressen. Mot denna bakgrund samt utifrån vad Göteborgs kommun har anfört om valet av lokalisering utifrån den omvandling av berörda områden som nu pågår, får den valda lokaliseringen anses som lämplig enligt 2 kap. 6 § miljöbalken.

Den utredning som finns i målet visar inte entydigt om en lyftbro eller klaffbro kan anses vara bästa möjliga teknik. Göteborgs kommun har pekat på flera fördelar med en lyftbro, bl.a. möjligheten att anpassa öppningstiden till höjden på den båt som ska passera. Mot denna bakgrund får den av Göteborgs kommun valda tekniken anses förenlig med kraven i 2 kap. 3 § miljöbalken.

Samhällsnyttan (11 kap. 6 § miljöbalken)

En vattenverksamhet får bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Den samhällsekonomiska bedömningen bör baseras på en ekonomisk analys av rimlig omfattning. Man bör också vid bedömningen kunna beakta andra verkningar av företaget än sådana som avser företagets inverkan på vattenförhållandena (se prop. 1997/98:45, del 2, s. 129).

Den nuvarande bron måste bytas ut senast 2020. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att nyttan av den nya bron därmed klart överstiger olägenheterna och kostnaderna i förhållande till nollalternativet dvs. att behålla befintlig bro. Vid en jämförelse mellan den ekonomiska nyttan av att bygga en ny bro och kostnaderna samt de relativt begränsade olägenheter som den sökta vattenverksamheten bedöms ge upphov till för enskilda och allmänna intressen under byggtiden i form av bl.a. buller och grumling, framstår det som uppenbart att mervärdet av den ansökta bron väl uppfyller de villkor som anges i bestämmelsen.

Vid bedömningen av samhällsnyttan måste en avvägning också ske mellan de fördelar den valda utformningen av bron har för trafiken över bron och stadsutvecklingen i områdena kring bron och de nackdelar en lägre bro har för sjötrafiken på Göta älv. Det får också beaktas att även om en lägre bro är avsedd att gynna trafiken över bron, innebär den lägre höjden fler broöppningar vilket är en nackdel för trafiken som nyttjar bron.

De olägenheter för sjötrafiken som uppkommer till följd av en lägre bro kan minskas med krav på tillräckligt antal broöppningar och införande av ett trafikledningssystem. Om den föreskrift om broöppning som gäller under provotiden skulle visa sig vara otillräcklig finns det möjlighet att efter provotiden föreskriva krav på tätare öppningsintervaller. Göteborgs kommun har, när det gäller trafiken på bron, bedömt att det är möjligt att förena en väl fungerande kollektivtrafik med broöppningar. Även om underlaget kunde ha varit mer utförligt när det gäller påverkan på trafiken på bron i de fall bron utanför spärrtiden måste öppnas oftare än en gång per timme eller om öppningstiden blir längre än den antagna på grund av att fler fartyg och fritidsbåtar måste passera samtidigt, bedömer Mark- och miljööverdomstolen att den ansökta verksamhetens fördelar från allmän och enskild synpunkt ändå överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Skador på framtida verksamheter (11 kap. 7 § miljöbalken)

En vattenverksamhet ska utföras så att den inte försvårar annan verksamhet som i framtiden kan antas beröra samma vattentillgång och som främjar allmänna eller

enskilda ändamål av vikt. Detta krav gäller om vattenverksamheten kan utföras på detta sätt utan oskälig kostnad.

Klagande kommuner har anfört att den ansökta verksamheten genom utformningen av bron riskerar att medföra skada för sjöfarten i framtiden. Kommunerna har hänvisat till ett utlåtande av A U. I utlåtandet anförs att Trafikverkets beräkningar om att trafiken på Göta älv mellan åren 2030 och 2050 kan antas öka med 5 procent är försiktig.

Göteborgs kommun har invänt att kommunen utgått från den stråkstudie som Trafikverket har presenterat. Enligt denna studie kommer åtta till tio fartyg per dygn i genomsnitt att passera den nya bron 2030. Av dessa fartyg kan 20–25 procent passera bron utan broöppning. Detta innebär att i genomsnitt sex till åtta fartyg per dygn behöver broöppning vid en utvecklad Vänersjöfart.

I den utredning som finns i målet har beaktats en viss ökning av sjöfarten i framtiden. Med hänsyn till de begränsningar som finns i farleden och som påverkar farledens kapacitet samt den osäkerhet som finns kring en eventuell ombyggnad av slussarna vid Trollhättan, får den hänsyn som skett till framtida sjöfart på Göta älv anses som tillräcklig. Vad klagandena har anfört om skada på framtida verksamheter innebär därmed inte något hinder mot tillåtligheten av den ansökta verksamheten.

Sammanfattande bedömning av tillåtligheten

Verksamheten kommer under såväl anläggningsfasen som driftstiden att ge upphov till störningar för omgivningen, främst i form av grumling, buller, luftföroreningar och påverkan på sjöfarten och den landburna trafiken över bron. Störningarna bedöms dock inte vara så betydande att de inte, med de försiktighetsmått som Göteborgs kommun har åtagit sig och som också i övrigt kan föreskrivas i villkor, kan hållas på en acceptabel nivå. De störningar som uppkommer medför därför inte att verksamheten inte ska tillåtas. Inte heller vad som i övrigt framkommit i målet utgör hinder mot den sökta verksamhetens tillåtlighet. Sammantaget bedömer Mark- och miljööverdomstolen att det finns förutsättningar att, med adekvata villkor, meddela tillstånd till den sökta verksamheten.

Villkor

De klagande kommunerna har invänt mot två av de slutliga villkor som mark- och miljödomstolen föreskrivit, villkor 11 och 15.

Villkor 11 - förtöjningsplatser

Villkor 11 innebär att Göteborgs kommun ska säkerställa att ett tillräckligt antal förtöjningsplatser finns för fritidsbåtar som väntar på broöppning. Klagande kommuner har yrkat att villkor 11 ska ange minsta antal förtöjningsplatser.

Mot bakgrund av att bron ska användas under lång tid och att antalet fritidsbåtar kan komma att variera samt eftersom behovet av förtöjningsplatser också är beroende av hur villkoren om broöppningar slutligt utformas, är det enligt Mark- och miljööverdomstolens uppfattning mer ändamålsenligt att utforma ett villkor som innebär att Göteborgs kommun ska säkerställa ett tillräckligt antal förtöjningsplatser än att nu ange ett bestämt antal. Det finns alltså inte anledning att ändra detta villkor.

Villkor 15 - trafikledningssystem

Klagande kommuner har yrkat att det ska införas ett krav på ett fungerande trafikledningssystem som ska omfatta samtliga trafikslag och att detta system ska vara driftklart senast vid tidpunkten när bron tas i bruk.

Göteborgs kommun har anfört att en utredning om trafikstyrning av trafiken på och över Göta älv i princip är klar.

Mark- och miljööverdomstolen delar kommunernas uppfattning att det är av största vikt att ett trafikledningssystem kommer på plats för att undvika störningar för sjöfarten och för att minska påverkan på den landbaserade trafiken. Med hänsyn till att Göteborgs kommun inte har full rådighet över denna fråga kan emellertid inte domstolen skärpa villkoret på det sätt som yrkats.

Med hänsyn till betydelsen av ett trafikledningssystem finns det ändå anledning att komplettera villkoret på så sätt att Göteborgs kommun åläggs att verka för att

trafikledningssystemet ska vara på plats när bron tas i anspråk och att förtydliga att systemet ska omfatta samtliga trafikslag.

Prövotidsutredning avseende påverkan på riksintresse – U1 och P1

Mark- och miljööverdomstolen har i frågan om verksamhetens tillåtlighet bedömt att det är möjligt att lämna tillstånd till den sökta verksamheten utan att det uppkommer någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation. En förutsättning för det är dock att det föreskrivs villkor för verksamheten som säkerställer tillräckliga krav på bl.a. broöppning. De klagande kommunerna har yrkat att frågan om broöppning ska regleras i ett slutligt villkor. Som Mark- och miljööverdomstolen tidigare har konstaterat är det dock mer ändamålsenligt att frågan om krav på broöppning utreds under en prövotid för att man utifrån de erfarenheter som erhålls under denna tid kan formulera villkor om broöppningar som säkerställer riksintresset för kommunikation på Göta älv. Det saknas däremot anledning att, som Karlstads kommun yrkat, förordna att en opartisk utredare utses för att redovisa statistik om trafiken på Göta älv, broöppningar m.m. avseende inverkan på riksintresset. Under prövotiden bör sålunda frågan om broöppning regleras genom en provisorisk föreskrift i enlighet med vad mark- och miljödomstolen bestämt.

Verkställighetsförordnande

Med hänsyn till vad som framkommit angående den nuvarande bronns skick och att det därmed finns ett starkt intresse av att kunna påbörja de ansökta åtgärderna ska verkställighetsförordnandet bestå.

Rättegångskostnader

Mot bakgrund av utgången i målet ska de klagande kommunernas yrkande om ersättning för rättegångskostnader avslås.

Sammanfattning

Denna dom innebär sammanfattningsvis att Göteborgs kommuns ansökan om tillstånd till vattenverksamhet innefattande bland annat byggandet av en ny bro över Göta älv enligt förslaget ”Arpeggio” bifalls. Mark- och miljööverdomstolen har funnit att verksamheten uppfyller kraven i de allmänna hänsynsreglerna enligt miljöbalken.

Verksamheten bedöms innebära sådana fördelar från allmän och enskild synpunkt att dessa överväger kostnaderna och olägenheterna av den. Verksamheten bedöms inte innebära skador på framtida verksamheter. En förutsättning för att verksamheten ska få bedrivas är att de berörda riksintressena inte lider påtaglig skada. Genom den av mark- och miljödomstolen föreskriva provisoriska föreskriften om broöppning tryggas riksintresset för kommunikation. Efter prövotiden ska Göteborgs kommun ge in förslag till hur broöppningar ska ske. Villkor om broöppning kan utifrån den kunskap som erhållits under prövotiden då komma att utformas på ett annat sätt för att minska påverkan på riksintresset för kommunikation. Mark- och miljööverdomstolen har bedömt att det är av avgörande betydelse att ett effektivt trafikledningssystem som innefattar samtliga trafikslag tas fram för att minska påverkan både på farleden och på den landbaserade trafiken. Mark- och miljööverdomstolen har därför kompletterat villkor 15 i detta avseende. Mot bakgrund av att nuvarande bro måste bytas ut senast 2020 får Göteborgs kommun ta tillståndet i anspråk trots att domen inte vunnit laga kraft.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2016-06-01

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Per Sundberg, tekniska rådet Bengt Jonsson, hovrättsrådet Malin Wik och tf. hovrättsassessorn Kristina Börjevik Kovaniemi, referent.

Föredragande har varit Helen Agah.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT **DELDOM**
Mark- och miljödomstolen
2014-09-15
meddelad i
Vänernsborg

Mål nr M 2557-13

SÖKANDE

Göteborgs kommun, Fastighetsnämnden
Box 2258
403 14 Göteborg

Ombud: Advokat T W

SAKEN

Ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro över Göta älv för väg-, spårvägs-, gång- och cykeltrafik med härtill hörande anläggningar samt utrivning av den befintliga Götaälvbron vid Lilla Bommen mm, Göteborgs kommun

Ao: 108

N: 6401020

E: 319380

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Göteborgs kommun tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheterna Göteborg Gullbergsvass 703:44 och 703:45 samt Göteborg Tingstadsvassen 739:29 och 739:149,

dels anlägga ny bro för väg- spårvägs-, gång- och cykeltrafik över Göta älv ("Hisingsbron"), i läge omedelbart uppströms befintlig bro vid Lilla Bommen, med härtill hörande anläggningar,

dels utföra erforderliga grundläggnings- och schaktningsarbeten i Göta älv,

dels utföra muddringsarbeten i Göta älv för anpassning av farleden till Hisingsbron,

dels anlägga nya ledverk och dykdalber i anslutning till den nya bron,

dels anlägga kabelkulvertar i botten i den nya bron's öppningsbara spann,

dels utriva och ersätta befintlig kaj på södra sidan av Göta älv med ny kaj,

dels anlägga tillfälliga och permanenta fyllningar, erosionsskydd och härtill hörande stabilitetsförbättrande åtgärder,

Dok.Id 268554

| Postadress | Besöksadress | Telefon | Telefax | Expeditionstid |
|--------------------------------|--------------|--|---------------|--------------------------------|
| Box 1070 462 28 Vänernsborg | Hamngatan 6 | 0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se | 0521-27 02 30 | måndag – fredag 08:00-16:00 |

dels utföra temporära anläggningar/konstruktioner i Göta älv för byggande av Hingsbron och för utrivning av den befintliga Götaälvbron,
dels anlägga temporärt parkeringsdäck i anslutning till befintlig kaj vid södra sidan av Göta älv,
och dels utriva befintlig bro över Göta älv vid Lilla Bommen ("Götaälvbron"), med härtill hörande brostöd, landfästen, stödmurar, ledverk m.fl. anläggningar.

Villkor

1. Anläggningarna ska utformas och arbetena utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden redovisat under rubriken ANSÖKAN nedan samt i övrigt åtagit sig i målet.

Mindre ändringar av verksamheten får vidtas efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Som förutsättning för sådant godkännande ska gälla att ändringen inte kan antas medföra ökad störning för omgivningen.

2. Tillståndet får tas i anspråk först när den nya Detaljplan för Bro över Göta älv (aktbilaga 97) har vunnit laga kraft.
3. Alla grumlande arbeten i Göta älv ska planeras och genomföras på sådant sätt att grumlingen begränsas. Massor som är förorenade och avses borttas skall omhändertas på härför föreskrivet sätt.
4. Muddring, schaktning och övriga arbeten som medför påtaglig grumling i Göta älv får utföras under perioden 15 november - 15 april. Arbeten som orsakar grumling under andra tider kan utföras efter samråd med och godkännande av tillsynsmyndigheten.
5. Vid muddring och schakt av förorenade sediment ska miljöskopa användas om inte föroreningsspridning till Göta älv kan förhindras med tillfällig spont eller andra lämpliga anordningar.

6. Göteborgs kommun ska vidta åtgärder för att säkerställa att befintliga kylvattenintag inte påverkas negativt av grumlande arbeten. Åtgärderna ska utformas i samråd med ägarna till kylvattenintagen.
7. Buller till följd av bilnings-, pålnings- och spontningsarbeten i Göta älv, vilket kan påverka fisk i älven under perioden 15 april -15 november, får endast utföras dagtid kl. 07.00- 18.00.
Tillsynsmyndigheten får medge undantag från villkoret, exempelvis vid tidsmässigt kortare arbeten.
Tillsynsmyndigheten får under perioderna 15 april - 31 maj och 15 september - 15 november föreskriva ytterligare kortare tidsrestriktioner till följd av särskilda förhållanden för lax, exempelvis smoltutsättning och smoltvandring.
Innan bilnings-, pålnings- och spontningsarbeten påbörjas skall underrättelse ske till berörda fastighetsägare och till tillsynsmyndigheten,
8. Vid pålning i Göta älv skall arbetena börjas med begränsad energi (s.k. "ramp up").
9. Buller till följd av vattenverksamheten skall begränsas så att det inomhus inte ger upphov till högre ljudnivå än vad som följer av Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15). De i nämnda allmänna råd angivna riktvärdena läses därmed som begränsningsvärden. Tillsynsmyndigheten får medge undantag från villkoret.
10. Överskottsvatten ska för att få släppas ut till recipient uppfylla följande begränsningsvärden:

| | | |
|----|-----|------|
| As | 75 | µg/l |
| Cr | 75 | µg/l |
| Cd | 1,5 | µg/l |
| Pb | 15 | µg/l |
| Cu | 45 | µg/l |

| | | |
|-------------|----------------------|------|
| Zn | 150 | µg/l |
| Ni | 225 | µg/l |
| Ag | 25 | µg/l |
| Hg | 0,35 | µg/l |
| TOC | 60 | mg/l |
| PAH | 15 | µg/l |
| PCB | 0,005 | µg/l |
| Totalfosfor | 250 | µg/l |
| Totalkväve | 10 | mg/l |
| Oljeindex | 25 | mg/l |
| TBT | 0,005 | µg/l |
| Susp. | 250 | mg/l |
| pH | ska ligga mellan 6-9 | |

Överskottsvatten som inte uppfyller kraven ska renas i behandlingsanläggning så att dessa krav kan uppfyllas. Eventuell behandlingsanläggning ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

11. Göteborgs kommun ska säkerställa att erforderligt antal förtöjningsplatser finns upp- och nedströms bron för fritidsbåtar som väntar på broöppning.
12. Inom vattenområdet ska vid rivning av Göta älvbro, tillfälligt parkeringsdäck och övriga tillfälliga konstruktioner aktuella anläggningsdelar var utrivna till i nivå med eller under blivande botten.
13. Detaljutformning av ledverk samt de delar av bron som berör sjöfarten ska ske i samråd med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och GHAB (Hamnmyndigheten).
14. Under byggnadstiden ska ett sjötrafikledningssystem VTS (Vessel Traffic Service) finnas. En trafikledningscentral upprättas för att kontrollera och styra trafiken på Göta älv inom byggarbetsplatsen med omnejd. Inrättande av sjötrafik-

informationssystem, frågor om utmärkning under och efter anläggningsfasen, övriga arbeten och åtgärder som påverkar eller kan påverka sjötrafiken i Göta älv ska ske i samråd med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn. Arbetena skall i god tid kungöras i Underrättelser för sjöfarande (Ufs),

15. Göteborgs kommun ska verka för att ett effektivt trafikledningssystem införs för kommunikationsleden (farled 955), Göta älv.
16. Efter anläggningens färdigställande, ska området sjömätas och farleden ramas, resultatet av sjömätningen inrapporteras till Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn (hamnmyndigheten),
17. Kontrollprogram för tillståndsgivna arbeten ska upprättas i samråd med och godkännas av tillsynsmyndigheten samt ges in till myndigheten senast tre (3) månader innan vattenarbetena påbörjas. För det fall enighet kring kontrollprogrammet inte skulle nås, får tvistefråga hänskjutas till mark- och miljödomstolen för avgörande.

Prövotid

Riksintresset sjöfart

Mark- och miljödomstolen skjuter enligt 22 kap. 27 § miljöbalken upp frågan om vilka villkor som ska gälla för att minska påverkan på farleden Göta älv.

U1. Under prövotiden ska Göteborgs kommun utreda påverkan på sjöfartsintresset. Uppföljning av påverkan på sjöfartsintresset ska ske genom studie av broöppningarnas påverkan på sjöfarten på Göta älv. Studien ska utföras och utformas i samråd med tillsynsmyndigheten, Sjöfartsverket och sjöfartsintresset.

Intill dess mark- och miljödomstolen beslutar annat, ska följande provisoriska föreskrift gälla.

P1. Broöppningar ska medge att minst 15 handelsfartyg kan passera Göta älv per dygn. Minst en bropassage ska garanteras per timma, undantaget kl. 06-09 och 15-18 helgfria vardagar.

Göteborgs kommun ska årligen till mark- och miljödomstolen redovisa relevant statistik om trafik på Göta älv, broöppningar mm och redovisa erfarenheter om trafiksituationen och trafikledningssystemet samt inom 5 år från att bron tagits i anspråk till mark- och miljödomstolen ge in provotidsutredning avseende inverkan på riksintresset sjöfart och kommuns förslag till hur broöppningar ska ske.

Inverkan på fiskbeståndet

Mark- och miljödomstolen skjuter enligt 22 kap. 27 § miljöbalken upp frågan om kompensation för vattenverksamhetens inverkan på fiskbeståndet.

Uppföljning av påverkan på fiskebeståndet av berörda arbeten ska ske genom studier av fiskbeståndet före, under och 1, 2 och 3 år efter att arbetena i vattenområdet är avslutade. Studien ska utföras av fiskesakkunnig och utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Göteborgs kommun ska sedan inom 4 år från att bron tagits i anspråk till mark- och miljödomstolen ge in provotidsutredning avseende inverkan på fiskbeståndet. Vid konstaterad påverkan på fiskbeståndet av betydelse ska Göteborgs kommun utge kompensation.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att

- bestämma om mindre ändringar av verksamheten, jfr villkor 1,
- fastställa villkor för muddringarbeten jfr villkor 4,
- fastställa utformning av behandlingsanläggning för överskottsvatten, jfr villkor 10,
- bestämma ändrade bullervillkor samt förskriva ytterligare försiktighetsmått vad gäller buller, jfr villkor 7 och 9,

- fastställa kontrollprogram, jfr villkor 17.

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbets tid m.m.

Arbetena för den nu tillståndsgivna vattenverksamheten ska vara utförda 10 år efter att denna dom vunnit laga kraft.

Anspråk i anledning av oförutsedd skada får framställas inom 5 år från arbetstidens utgång.

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen förordnar med stöd av 22 kap 28 § första stycket miljöbalken att det nu lämnade tillståndet till vattenverksamhet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte har vunnit laga kraft i tillståndsdelen. Verkställighetsförordnandet innebär inte att tillståndet får tas i anspråk innan detaljplanen för ny bro vunnit laga kraft enligt villkorspunkt 2 ovan.

Ogillade yrkanden

Alla yrkanden i målet om andra eller strängare villkor än de som har angetts ovan ogillas.

Kostnader

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att sätta ner eller efterskänka den tidigare fastställda och inbetalade prövningsavgiften.

Göteborgs kommun ska betala ersättning för rättegångskostnader till

- a. Länsstyrelsen Västra Götalands län med åttioetusensexhundra (81 600) kr,
- b. Livfastigheter Gullbergsvass 1:12 KB med trettiovtusentrettiofem (32 035) kr,

- c. Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (publ) med trettiovtåusentrettiofem (32 035) kr,
- d. advokat E Ls huvudmän med etthundrasjuttiofemtuseniohundra-sexton (175 916) kr.

På beloppen ska utgå ränta enligt lag från denna dag tills betalning sker.

BAKGRUND

En fast förbindelse mellan Göteborgs innerstad och Hisingen har funnits sedan år 1874, då den första Hisingsbron anlades. Nuvarande Götaälvbro vid Lilla Bommen byggdes underförstå hälften av 1930-talet och invigdes år 1939. Från början utfördes bron med fyra körfält samt spårväg men breddades på 1950-talet till sex körfält plus gång- och cykelbanor på vardera sidan av bron. Bron är idag den enskilt viktigaste förbindelsen över Göta älv för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet och den enda spårvägsförbindelsen över älven.

Fri höjd över älvens medelvattennivå är idag 19,5 meter i det öppningsbara klaffspannet, där farleden är 20 meter bred. Brons huvudkonstruktion består av långsgående stålbalkar som bär en farbaneplatta av betong, förutom i klaffspannet där plattan utgörs av stål. Bron bärs huvudsakligen upp av pendelpelare i stål. Stålet i bron har konstaterats vara av spröd kvalitet, vilket tillsammans med utmattning av stålet har medfört att brons återstående livslängd bedöms vara begränsad och att den måste ersättas senast år 2020. För att minimera riskerna för ett brott har trafikklasterna på bron begränsats, samtidigt som bron försetts med ett avancerat bevakningssystem av optofiber i syfte att detektera eventuella sprickor i stålet.

Trafikflödet över Götaälvbron har varit i princip oförändrat under en längre tid, samtidigt som det totala trafikflödet över samtliga förbindelser över Göta älv (Tingstadstunneln och Älvsborgsbron) ökat kraftigt. De framkomlighetsproblem som ofta uppträder i högtrafik orsakas i normalfallet inte av brons kapacitet i sig, utan av den samlade belastningen på trafiksystemet kring Götaleden och bron. I dag reser cirka 85.000 personer per dygn med spårvagn eller buss över bron, vilket motsvarar närmare 70 % av antalet resenärer som tar sig över bron varje dygn. Av dessa färdas ca 62 % med buss och ca 38 % med spårvagn. Antalet kollektivtrafikpassager förväntas också öka framöver. Det är den enda älvförbindelsen för spårvagn, vilket innebär att överfarten är känslig för störningar i kollektivtrafiken.

Göteborgs Stad (nedan fortsättningsvis benämnd "Staden") avser nu att ersätta den befintliga Götaälvbron vid Lilla Bommen i centrala Göteborg med en ny bro, belägen knappt 100 meter uppströms/nordost om den befintliga bron. Den nya bron

kommer preliminärt att få namnet "Hisingsbron" men benämns i denna tillståndsansökan tillsvidare för "ny Götaälvbros". Ifrågavarande ansökan avser en tillståndsprövning av den sökta vattenverksamheten enligt 11 kapitlet miljöbalken (1998:808).

Uppförandet av ny Götaälvbros skall delfinansieras genom det s.k. Västsvenska paketet, vars syfte är att bidra till stora infrastruktursatsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Västsverige. Inför planarbetet med en ny älvförbindelse som skall ersätta nuvarande Götaälvbros har alternativa lösningar studerats i ett planprogram enligt dåvarande plan- och bygglagen (1987:10) samt har även en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) utförts. Både planprogram och förstudien har utrett en ny Götaälvbros, tillsammans med en Bangårdsviadukt över spårområdet vid Göteborgs central. Två olika lägen för älvförbindelsen studerades, dels det nu tillståndssökta i Stadstjänaregatan förlängning, dels ett läge längre uppströms i Kämpegatans förlängning. Vidare studerades olika brohöjder och även tunnelalternativ, totalt sex olika alternativ, benämnda A-F. Efter avvägning valdes det s.k. alternativ A för det fortsatta arbetet, vilket alternativ utgör en 10-13 meter hög bro som trafikeras med samtliga trafikslag. En sammanfattning av förstudien framgår av miljökonsekvensbeskrivningen, där även motiven för valt alternativ redovisas.

Den befintliga Götaälvbrosens dåliga standard medför en tidplan som innebär att en ny bro skall kunna tas i anspråk senast år 2020. Älvförbindelsen är av strategisk betydelse för att på ett bättre sätt än idag knyta samman Göteborgs centrala delar, stadsdelarna på den norra respektive södra sidan av Göta älvstranden. Vissa förbättringar skall även utföras för kollektivtrafiken, gående och cyklande.

Trafiknämnden i Göteborgs Stad har den 20 juni 2012 beslutat att den nya Götaälvbrosen skall anläggas med en fri höjd av 13 m över medelvattenytan, vilken bro denna tillståndsansökan avser. De pågående prövningsprocesserna för den nya bron omfattar följande.

- Detaljplan, påbörjad enligt tidigare plan- och bygglagen (1987:10), "ÄPBL".

- Järnvägsplan enligt lag om byggande av järnväg (1995:1649).
- Tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken (1998:808).

Arbetet med de olika prövningsprocesserna - detaljplan, järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet - pågår parallellt.

Den slutliga gestaltningen och detaljutformningen av bron har avgjorts i en design-tävling, där förutsättningarna för tävlingen är förutbestämda och utgörs av vissa grundläggande utformnings- och funktionskrav. Det vinnande förslaget "Arpeggio" är den utformning som Göteborgs kommun slutligen bestämt ska gälla för bron.

Detaljplanen förväntas bli antagen av Kommunfullmäktige i Göteborgs Stad under år 2014.

Den nya bron kommer att vara belägen knappt 100 meter uppströms/nordost den befintliga bron över Göta älv vid Lilla Bommen i centrala Göteborg.

ANSÖKAN

Yrkanden

Göteborgs kommun, sökande, har ansökt om tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att,

dels anlägga ny bro för väg- spårvägs-, gång- och cykeltrafik över Göta älv ("ny Götaälvbro"), i läge omedelbart uppströms befintlig bro vid Lilla Bommen, med härtill hörande anläggningar,

dels utföra erforderliga grundlägnings- och schaktningsarbeten i Göta älv,

dels utföra muddringsarbeten i Göta älv för anpassning av farleden till ny Götaälvbro,

dels anlägga nya ledverk och dykdalber i anslutning till den nya bron,

dels anlägga kabelkulvertar i botten i den nya bronns öppningsbara spann,

dels utriva och ersätta befintlig kaj på södra sidan av Göta älv med ny kaj,

dels anlägga tillfälliga och permanenta fyllningar, erosionsskydd och här-till hörande stabilitetsförbättrande åtgärder,

- dels utföra temporära anläggningar/konstruktioner i Göta älv för byggande av den nya Götaälvbron och för utrivning av den befintliga Götaälvbron,
- dels anlägga temporära parkeringsdäck i anslutning till befintlig kaj vid södra sidan av Göta älv
- och dels utriva befintlig bro över Göta älv vid Lilla Bommen ("Götaälvbron"), med härtill hörande brostöd, landfästen, stödmurar, ledverk m fl anläggningar.

Vidare yrkar **Göteborgs kommun** att arbetstiden fastställas till tio år räknat från dagen för lagakraftvunnet tillstånd och att tiden för inkommande med anspråk på ersättning enligt reglerna om oförutsedd skada fastställs till fem år, räknat från arbetstidens utgång samt att tillståndet kan tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft (meddela verkställighetsförordnande).

Såsom villkor för den ovan tillståndssökta vattenverksamheten föreslår **Göteborgs kommun** att,

1. verksamheten skall bedrivas och anläggningarna utformas i huvudsaklig överensstämmelse med vad kommunen redovisat i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i målet. Mindre ändringar av verksamheten får vidtas efter godkännande av tillsynsmyndigheten,
2. anläggningsarbeten som innebär omfattande, grumlande arbeten i Göta älv skall genomföras på sådant sätt att grumlingen begränsas. Massor som är förorenade och avses borttas skall omhändertas på härför föreskrivet sätt,
3. innan bilnings-, pålnings- och spontningsarbeten påbörjas skall underrättelse ske till berörda fastighetsägare inom influensområdet och till tillsynsmyndigheten,
4. avstängning, utmärkning, avskärmning av belysning och andra åtgärder som berör säkerheten för sjöfarten samt fartygstrafiken skall ske i samråd med Sjö-

fartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn (hamnmyndigheten). Arbetena skall i god tid kungöras i Underrättelser för sjöfarande (Ufs),

5. efter anläggningens färdigställande, området skall sjömätas och resultatet inrapporteras till Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn (hamnmyndigheten),
6. kontrollprogram skall upprättas i samråd med och godkännas av tillsynsmyndigheten samt ges in till myndigheten senast tre (3) månader innan vattenarbetena påbörjas,
7. för det fall enighet kring åtgärder och kontroll enligt villkor 3 och 6 inte skulle nås, får tvistefråga hänskjutas till mark- och miljödomstolen för avgörande.

Tidigare tillstånd

Utifrån vad Staden kunnat utreda finns följande tidigare, av mark- och miljödomstolen tillståndsgivna anläggningar/verksamheter i området.

- Göteborgs Stad har i dom den 22 maj 1936 i mål AM 9/1936 erhållit tillstånd till den befintliga Götaälvbron, med underkant bro om lägst 19,5 m över medelvattennytan och ett rörligt spann med en fri bredd av minst 20 m.

- Statens Vattenfallsverk har i deldom DVA 66 den 12 juli 1974 i mål VA 2/74 erhållit tillstånd att förändra farleden genom Göteborgs hamn på sträckan Marieholmsbron-Frihamnspiren, med en farledsbredd av ca 45 m samt rensning/ schaktning till nivån -6,45 m (RH 00), motsvarande nivån + 3,72 m i GH 88.

- Göteborgs hamnstyrelse har i mål AM 25/1933 erhållit tillstånd till ombyggnad av Gullbergskajen, med en kajbreddning av 20 m.

- Fastighetsaktiebolaget Betongblandaren har i dom den 13 juni 1988 i mål VA 20/88 erhållit tillstånd att utföra en påseglingsbank i Göta älv, nedströms befintlig Götaälvbro.
- Trafikverket/Göteborgs kommun har i dom den 24 oktober 2011 i mål M 794-10 erhållit tillstånd att anlägga en vägtrafiktunnel under Göta älv vid Marieholm i Göteborg m m (Marieholmstunneln). Föreslagen tunnel är belägen ca 2 km uppströms aktuell bro över Göta älv. I tillståndet medges även sökandena rätt att utriva och återställa befintliga ledverk under befintlig Götaälvbro, norr om farleden samt utföra muddring för att vid behov kunna passera bron med flytande tunnelement.
- Trafikverket/Göteborgs kommun har i dom den 6 februari 2013 i mål M 1110-12 erhållit tillstånd att anlägga en ny järnvägsförbindelse (broar) vid Marieholm, ca 2,5 km uppströms aktuellt broläge.

Staden bedömer f.n. att inte något av de gällande tillstånden behöver ändras. I den mån något tillstånd skulle behöva kompletteras kommer detta att ske i samråd med berörd tillståndshavare och i förekommande fall efter föreskriven prövning.

Fastighetsförhållanden och rådighet

De anläggningar/åtgärder som omfattas av sökt tillstånd till vattenverksamhet är belägna under högsta högvattenytan + 11,8 m i enlighet med bilagda teknisk beskrivning. De markområden som är belägna under nivån +11,8 m framgår av plankarta. Åtgärder på land innanför kajer bedöms inte vara åtgärder som utförs inom vattenområden. Följande fastigheter bedöms bli direkt berörda av tillståndssökt vattenverksamhet/ vattenanläggningar.

- Göteborg Gullbergsvass 703:44
- Göteborg Gullbergsvass 703:45
- Göteborg Tingstadsvassen 739:149
- Göteborg Tingstadsvassen 739:29

På sätt som framgår av fastighetsägarförteckningen med ägs dessa fastigheter av Staden. Föreslagen vattenverksamhet kan även komma att beröra de fastigheter/ rättighetshavare som i övrigt framgår av bilagda fastighetsägarförteckning. När det gäller andra fastighetsägare/rättighetshavare som kan bli berörda av arbetena, har Fastighetskontoret i Göteborg Stad i uppdrag att förhandla med de berörda parterna om markåtkomsten.

I denna ansökan föreslagen vattenverksamhet är en förutsättning för spårvägs- trafiken i området. Staden har rådighet för utförande av verksamheten med stöd av kap 4 § 6 p lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, "restvattenlagen". Med hänsyn till vad som nu anförts har Staden vattenrättslig rådighet för prövning av förevarande ansökan.

Planförhållanden

För aktuellt område anger gällande översiktsplan för Göteborgs kommun, antagen den 26 februari 2009, följande.

- Pågående respektive Förändrad Markanvändning
- Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor
- Utredningsområde för framtida bebyggelseområden (Ringön) och för framtida kommunikation (Ny älvförbindelse)
- Markreservat för kommunikation, järnväg (Västlänken).

För området gäller detaljplanerna F2225 och F3650 (Norra brofästet), F3923 (Swecohuset), F3768 (Befintlig bro samt parkeringsgarage), F3556 (föreslagen bro fram till Swecohuset), F3667 och F3680 (Kajkanten och vattnet) samt F4538 (Befintlig bensinstation). Planernas genomförandetid har löpt ut. Förslag till ny "Detaljplan för bro över Göta älv" har upprättats av Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs Stad. Samråd om planförslaget har genomförts under perioden 22 januari - 5 mars 2013. Efter samrådet har planförslaget reviderats och en utställningshandling har utarbetats. Detaljplaneförslaget kommer att ställas ut under andra halvåret 2013 och detaljplanen förväntas bli antagen av Kommunfullmäktige i Göteborgs Stad under

år 2014. Detaljplanearbetet är påbörjat enligt den tidigare gällande plan- och bygglagen (1987:10), "ÄPBL", dvs i tiden före den 2 maj 2011. En separat järnvägsplan för spårvägen skall även tas fram. Järnvägsplanen har varit ute på samråd, samtidigt som förevarande tillståndsärende.

Den nya bron över Göta älv sammanbinder områden som tidigare främst nyttjades för hamnändamål. Dessa är under successiv omvandling till stadsmiljöer med bostäder, kontorsarbetsplatser samt handel och annan service. Göteborgs Stad avser genom föreslagen ny detaljplan anlägga en ny, lägre bro för att bättre sammanbinda de båda älvstränderna och möjliggöra byggnation på älvstränderna kring landfästena. Den nya bron får härigenom en kortare totallängd och landar närmare kajerna, vilket skapar bättre förutsättningar för ovan nämnda stadsutveckling av Ringön och Gullbergsvass, på ömse sidor om Göta älv. Detaljplanen för ny Götaälvbro omfattar följande förändrade markanvändning inom aktuellt område.

- Ny bro över Göta älv, mellan Hjalmar Brantingsgatan och Stadstjänaregatan/E45.
- Blandad stadsbebyggelse mellan Lilla Bommen och Gullbergsvass, där nuvarande bro ligger, och utökade byggrätter inom kvarteren öster om föreslagen bro.

Den tillståndssökta nya bron över Göta älv, med tillhörande trafikanläggningar, är i överensstämmelse med gällande översiktsplan samt föreslagen ny detaljplan. På sätt som nu anförts pågår arbetet med framtagandet av ny detaljplan för området. Om den nya detaljplanen skulle komma att vinna laga kraft efter att mark- och miljödomstolen prövat förevarande tillståndsmål, får ett ianspråktagande av ett tillstånd i målet villkoras av att detaljplanen vunnit laga kraft. Parallellt med nämnda prövningsprocesser pågår även arbetet med att fastställa en järnvägsplan för bron. Staden har genomfört samråd kring järnvägsplanen. Om järnvägsplanen skulle bli fastställd innan mark- och miljödomstolen prövat förevarande tillståndsmål, kommer järnvägsplanen att inges och åberopas i målet.

Höjdsystem

Om inte annat anges, hänför sig samtliga i ansökan, inklusive bilagor, angivna nivåer till Göteborgs lokala höjdsystem (GH 88), som har sitt nollplan på nivån -10,17 i rikets höjdsystem RH 00 (-10,07 i rikets höjdsystem RH 70). Plandata anges i SWEREF 99.

Befintliga förhållanden

Den befintliga miljön inom området för föreslagna åtgärder redovisas närmare i bilagd miljökonsekvensbeskrivning

Naturmiljö

Göta älv är Sveriges vattenrikaste vattendrag. I älven finns 37 dokumenterade fiskarter, av vilka flera är rödlistade. De unika laxbestånden i biflödena Säveån och Grönån passerar även det berörda området på sin vandring. Inga områden med betydande växtlighet berörs av den föreslagna verksamheten. Strandområdet som berörs är till största delen artificiellt, med mindre inslag av sandig strand på nordöstra älvstranden (Hisingen). Vid besiktning av detta område har dock ingen strandvegetation observerats. På land utgörs det berörda området främst av hårdgjorda ytor som vägar, byggnader, kajer och liknande. De naturmiljöer som förekommer är begränsat till mindre gräsytor och enstaka planterade träd. På älvens norra sida (Hisingen) finns ruderatmarker med vegetation som gråbo, rörflen, hallon och åkertistel. Stränderna mot älven utgörs nästan uteslutande av vegetationstomma kajer.

Utöver att farleden i Göta älv är av riksintresse för handelssjöfart omfattas älvdalen uppströms Angeredsbron även av riksintresse för friluftsliv, där fritidsbåttrafiken ingår. Närmast belägna Natura 2000-område, Säveån, omfattande bl a en unik laxstam, ligger cirka 1,5 km uppströms det nu aktuella området. Natura 2000-området bedöms inte bli påverkat av sökt vattenverksamhet.

Den rödlistade arten silltrut (NT, nära hotad) har observerats vid ett flertal tillfällen vid den befintliga Götaälvsbron (uppgifter från artportalen). Utöver observationer av

individer som passerar eller tillfälligt uppehåller sig nära bron har det senast 2010 observerats par av häckande silltrut på träpålar väster om bron. Häckande silltrut förekommer i stadsmiljö även t ex på hustak. Vanligtvis häckar silltrut i kolonier på skär och små öar och skyddet av sådana kolonier bedöms vara viktigt för att säkerställa artens bestånd. Möjligheterna för enstaka par att häcka i stadsmiljö bedöms däremot inte påverka arten som sådan.

Göta älv är av stort allmänt intresse som regional vattentäkt för ca 800 000 personer. Vattenintaget ligger vid Lärjeholm ca 10 km uppströms broläget. Den av vattenverksamheten berörda delen av Göta älv omfattas idag inte av strandskydd.

Kulturmiljö

Den nuvarande Götaälvbron är uppförd i en funktionalistisk stil och utgör idag ett industrihistoriskt intressant landmärke. En marinarkeologisk utredning har genomförts inom det berörda området för den föreslagna bron och tillhörande vattenarbeten. Undersökningen har inte visat på några fynd av arkeologiskt intresse.

Hydrologiska förhållanden

Staden har låtit utreda de hydrologiska förhållandena utmed aktuell del av Göta älv, varvid hänvisas till i bilagd teknisk beskrivning, jämte härtill hörande PM Högsta högvatten.

Geotekniska förhållanden

Staden har låtit utreda de geotekniska förhållandena utmed aktuell del av Göta älv, varvid hänvisas till bilagd teknisk beskrivning, jämte härtill hörande PM.

I Göta älv består jordlagren överst av sediment med en mäktighet av 0,5 -1,0 meter och därunder av ett lerlager av stor mäktighet, mellan 26 och 80 meter. Lerlagret vilar direkt på berg eller ett tunt lager av friktionsmaterial (0,1 - 6 meter). Mitt i älven finns en bergrygg på ett djup av 32 - 49 meter under medelvattenytan. Bergryggen har en tydlig lutning åt söder och norr, emedan lutningen tvärt emot bron är relativt flack.

Utförda stabilitetsutredningar ger vid handen att rekommenderade säkerhetsfaktorer kan innehållas med förslaget utförande av ny Götaälvsbro, med pågrundläggning. Inte heller omgrävningen av farleden bedöms påverka säkerheten mot stabilitetsbrott.

Förorenad mark

Markområdet som berörs av ny Götaälvsbro har med tiden fyllts ut med fyllnads- och muddermassor och risken för att dessa massor är förorenade har bedömts som stor. Inom inventeringsområdet har flertalet potentiellt förorenande verksamheter funnits, t.ex. verkstäder, hamn- och varvsverksamhet, småindustri, transformatorstationer och bensinstationer. Resultat från tidigare undersökningar inom andra delar av hamnen visar att bottensedimenten innehåller förhöjda halter av petroleumkolväten, PAH, PCB, metaller, tennorganiska föreningar som TBT och metylkvicksilver. Översiktiga undersökningar genom stickprov i området visar generellt lägre föroreningshalt än väntat. Risk för förekomst av förorenade bottensediment är något som kommer att beaktas av Staden vid utförande av vattenarbetena i det berörda området.

Kommunikationer

Trafiksystemet

Inom det studerade området finns ett mångskiftande trafiksystem, dels passerar flera olika trafikslag, dels skall systemet lösa transportuppgifter på många olika nivåer. Internationell trafik på Göta älv och väg E45 skall samverka med lokal och regional kollektivtrafik bl.a. på Götaälvsbron. Ett stort antal resande med tåg, bil och buss passerar eller byter också färdmedel vid Göteborgs centralstation. I anslutning till brofästet på södra sidan av Göta älv planeras även för den nya stationen för västlänken. Farleden Göta älv är vidare utpekad som riksintresse för kommunikation. Dagens trafikmängder över bron uppgår till följande.

- Gångtrafik: 800 gångtrafikanter/dygn (sommars april - augusti)
- Cykeltrafik: 3.500 cyklister/dygn (sommars april - augusti)
- Kollektivtrafik: 2.400 fordon/dygn, 85.000 resande/dygn

- Biltrafik: 27.400 fordon/dygn (7% tung trafik), 35.000 resande/dygn

Vidare hänvisas i denna del till bilagda PM Trafik

Biltrafik

Göteborgs Stads Trafikkontor har tagit fram en trafikprognos för år 2025. Av prognosen framgår att trafiken över Götaälvbron i princip bedöms vara oförändrad i framtiden, vilket innebär cirka 27.000 fordon per dygn. I prognosen antas att andelen kollektivtrafikresande ökar med 50 % i förhållande till idag.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiksystemet i Göteborg och Västra Götaland har en av sina absolut största knutpunkter i centrala Göteborg. Här finns både de största bytespunkterna och stora målpunkter, vilka tillsammans alstrar ett stort antal resor och ett stort antal fordonsrörelser på väg, järnväg och spårväg. Totalt anges i planprogrammet att 2 400 fordon i kollektivtrafiken passerar över Götaälvbron varje dygn och med dessa reser cirka 85 000 personer. Bron trafikeras av fyra spårvagnslinjer, två via Östra Hamngatan och två via Nils Ericsonsgatan. Övrig kollektivtrafik på bron utgörs av lokala och regionala busslinjer, där de regionala trafikerar Nils Ericsonsterminalen och de lokala i stora delar har samma linjesträckning som spårvagnslinjerna.

För spårvagnstrafiken har Götaälvbron en särställning då den är enda möjligheten att trafikera Hisingen med spårvagn. Även busstrafiken nyttjar i huvudsak bron för trafik till Hisingen, men kan vid behov ledas om t ex via Tingstadstunneln. Både buss- och spårvagnstrafik bedöms öka i framtiden, bl a för att kunna hantera en högre andel kollektivtrafikresenärer. Om det blir aktuellt att bygga spårväg även till Backa eller Norra älvstranden ökar spårvägstrafiken ytterligare, men samtidigt minskar busstrafiken. Totalt antas cirka 850 spårvagnar passera över nya Götaälvbron och 2.200 bussar i linjetrafik, dvs totalt cirka 3.000 fordon i kollektivtrafiken.

Gång- och cykeltrafik

Genom sitt centrala läge fyller Götaälvsbron en viktig funktion för gång- och cykeltrafikanter, även om den befintliga bron i detta avseende inte är optimalt utformad. Framförallt är gång- och cykelbanorna smala och nivåskillnaden på cirka 20 meter till krönet på bron är betydande. I programskedet konstateras att under sommarperioden passerar i snitt 3.500 cyklister per dygn över bron, men endast 800 gående. De brister som hämmar cyklisterna påverkar även de gående, men här tillkommer också bristen på målpunkter och den dåliga kopplingen till omgivande stadsdelar. Sedan år 2009, när planprogrammet togs fram, har också tillkommit en ytterligare möjlighet att korsa Göta älv. Det är den kostnadsfria färjeskytteln mellan Rosenlund och Lindholmen som infördes år 2011 och troligen har attraherat en del cyklister. Planområdet i övrigt passeras av många människor till fots eller på cykel. För många gående är det sannolikt en del av en längre resa med målpunkt i Göteborgs centrum, som delvis görs med kollektivtrafik och delvis till fots, men även de stora bytespunkterna i kollektivtrafiksystemet alstrar mycket gångtrafik. För cyklister är det både resor med målpunkter i Göteborgs centrum och resor som passerar området.

Den framtida cykeltrafiken över ny Götaälvsbro har tidigare studerats av Trafikkontoret. Den bedöms i dessa studier uppgå till cirka 4.000 cyklister per dygn under sommarsäsongen under förutsättning att inte en separat gång- och cykelbro byggs i centrala Göteborg. Påverkan från den framtida stadsutvecklingen i området närmast bron på Hisingen ingår inte i dessa studier. Gångtrafiken över bron påverkas ännu mer av den framtida stadsutvecklingen, då avståndet mellan befintliga målpunkter idag är så långt att få väljer att gå över bron. Inom och i anslutning till planområdet på södra sidan av Göta älv finns däremot förutsättningar för stora flöden av gående. Särskilt viktiga relationer är mellan arbetsplatser i området Lilla Bommen/Gullbergsvass och kollektivtrafikens knutpunkter samt till och från Nordstan. Visionen för stadsbebyggelsen på båda sidor av Göta älv kring Götaälvsbron är att den skall bli tät och attraktiv för gående. Som underlag för utformningen av bron förutsätts därför en ökande gång- och cykeltrafik.

Sjötrafik

Göta älv är en farled av riksintresse, som framförallt ger möjlighet att trafikera Vänerens hamnar med oceangående fartyg, men viss trafik förekommer även till hamnar utmed Göta älv, t ex i Surte, Bohus och Trollhättan. Det gods som transporteras utgörs till cirka 50% av bulkgoods, exempelvis grus, spannmål, malm, jordmassor och järnskrot. Därefter kommer trävaror och skogsprodukter (tillsammans knappt 40%), samt kemiska produkter och oljeprodukter (drygt 10%). Trafiken är inriktad på hamnar i övriga europeiska länder, men framförallt oljeprodukter lastas vid svenska raffinaderier, i Göteborg och Brofjorden.

Transporterna sker i huvudsak med fartyg som storleksmässigt är anpassade till de begränsningar som framförallt slussar och fasta broar ger, dvs maximal längd 87 meter, bredd 12,6 meter, djup 4,7 meter och höjd 27 meter. Trafikkontoret, Göteborgs Stad, har tagit fram underlag om sjöfarten på Göta älv inför planerat utbyte av den befintliga Götaälvsbron. Av den promemorian framgår bl.a:

- I början av 2000-talet öppnades Götaälvsbron över 2000 gånger per år.
- Under åren 2004-2005 minskade antalet broöppningar markant då en del fartyg försågs med fällbara master och antenner.
- Under åren 2006-2008 passerade ca 2.000 lastfartyg per år Götaälvsbron, varav drygt hälften begärde broöppning.
- Antalet passager av bron har minskat under perioden 2006-2012 och var år 2012 1.068 stycken, varav 485 stycken krävde broöppning.
- År 2012 passerade 0-6 lastfartyg per dygn Götaälvsbron (97-percentilen), jämnt fördelat över dygnet. Vid cirka 3 % av årets dygn passerade fler än 6 lastfartyg per dygn (maximalt 10 stycken).
- År 2012 passerade i genomsnitt cirka 3 lastfartyg per dygn Götaälvsbron, varav färre än hälften (knappt 40 %) bedöms kräva broöppning.

I denna del hänvisas också till diagram bilagd PM Sjötrafik. Därutöver passerar 4-5 servicebåtar/dygn (arbetsbåtar + bogserbåtar). Under sommarperioden tillkommer tur- och chartertrafiken med i snitt ca 5 fartyg/dygn samt segelbåtar med ca 40 pas-

sager/dygn under juli månad, tillsammans med lika många passager för övriga fritidsbåtar (<6,5 m). För cirka 5 % av segelbåtarna krävs idag broöppning. Genom en frivillig överenskommelse med sjöfartsintressena undviks normalt broöppning under de mest trafikerade tiderna på bron under vardagar, nämligen kl. 06.00 - 09.00 och kl. 15.00 - 18.00.

Den framtida omfattningen av kommersiell sjötrafik på Göta älv påverkas av många faktorer i omvärlden. Faktorer som t ex den ekonomiska utvecklingen i världen i allmänhet och i Vänerregionen i synnerhet påverkar efterfrågan på transporter. Faktorer som transportpolitik i Sverige och EU påverkar valet av transportmedel. För sjötrafiken till Vänern påverkar också tekniska faktorer, som slussar och broar längs med farleden, tillgängligheten för olika fartygstyper. Trafikverket har genomfört en studie av godstrafik i stråket Göta älv-Vänern, vilken presenterats i en slutrapporten 4 april 2013. Av material som redan presenterats framgår att en avgörande faktor för de långsiktiga möjligheterna till godstrafik på Göta älv är att nuvarande slussar behöver ersättas senast till år 2030. Om slussarna ersätts med nya ser man en möjlighet att utveckla sjöfarten. Trafikverket ser en möjlig framtida efterfrågan på godstransporter med fartyg på en nivå som år 2030 ligger 50-100% över nivån år 2010, vilket skulle innebära som mest ett genomsnitt på knappt 10 fartygspassager per dygn genom Göteborg. De senaste åren har sjöfarten dock minskat och det är därför svårt att ge en entydig bild av den framtida sjötrafiken. Antas samma omfattning som år 2012 kommer 3 lastfartyg per dygn att passera, jämnt fördelade över dygnets timmar.

Redan i tidigare skeden av arbetet med ny bro över Göta älv har konstaterats att det finns delvis motstående intressen mellan trafiken på Göta älv och korsande trafikströmmar, dels den ökande järnvägstrafiken i Göteborg, Trollhättan och Vänersborg, dels kollektivtrafiken över Götaälvbron. I denna del har nyligen tillståndsprovning skett av den nya järnvägsförbindelsen (Marieholmsförbindelsen), strax uppströms/ nordost om Götaälvbron, inom ramen för mål M 1110-12 vid Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen. Trafikverket har föreslagit ett system för gemensam styrning, ledning och information för de olika inblandade trafikslagen på

och över Göta älv. Syftet är att på ett flexibelt sätt styra trafiken så att störningar minimeras. Baserat på Trafikverkets yttrande gör Staden gällande att de redan idag - utan trafikledningssystem - finns möjlighet att passera föreslagen ny Götaälvbro med mer än 15 lastfartyg per dygn, med undantag av de mest belastade timmarna - vardagar kl. 06.00 - 09.00 och kl. 15.00 - 18.00. Nuvarande lastfartygstrafik på Göta älv ligger i genomsnitt ungefär på en femtedel av detta antal (i genomsnitt cirka 3 lastfartyg per dygn år 2012). De senaste åren har sjöfarten minskat, se PM Sjötrafik. Vid föreslagen fri höjd på 12 m över medelhögvattenytan vid Götaälvbron krävs öppning för i princip samtliga av dagens lastfartyg. Tur- och chartertrafiken liksom servicebåtarna klarar sig i princip utan öppning, medan ca 60% av segelbåtarna kräver öppning, se PM Sjötrafik.

Föreslagna åtgärder

Sökt vattenverksamhet omfattar följande åtgärder:

- Anlägga ny bro för väg- spårvägs-, gång- och cykeltrafik över Göta älv ("ny Götaälvbro"), i läge omedelbart uppströms befintlig bro vid Lilla Bommen, med härtill hörande anläggningar,
- utföra erforderliga grundläggnings-, schaktnings-, utfyllnads- och övriga anläggningsarbeten i Göta älv och inom angränsande berört område,
- utföra muddringsarbeten i Göta älv för anpassning av farleden till ny Götaälvbro,
- anlägga nya ledverk och dykdalber i anslutning till den nya bron,
- anlägga kabelkulvertar i botten i den nya bron öppningsbara spann,
- utriva och ersätta befintlig kaj på södra sidan av Göta älv med ny kaj,
- anlägga tillfälliga och permanenta fyllningar, erosionsskydd och härtill hörande stabilitetsförbättrande åtgärder,
- utföra temporära anläggningar/konstruktioner i Göta älv för byggande av den nya Götaälvbron och utrivning av den befintliga Götaälvbron,
- anlägga temporära parkeringsdäck i anslutning till befintlig kaj vid södra sidan av Göta älv,
- utriva befintlig bro över Göta älv vid Lilla Bommen ("Götaälvbron"), med härtill hörande brostöd, landfästen, stödmurar, ledverk m fl anläggningar.

Den befintliga Götaälvbron skall vara i drift under hela byggtiden av den nya bron. Därefter rivs den gamla bron ut. I den tekniska beskrivningen beskrivs de tillståndssökta anläggningarna och åtgärderna närmare.

Ny Götaälvbro och härtill hörande anläggningar/åtgärder

Som ersättning för nuvarande bro föreslås en totalt 700 meter lång bro, varav cirka 220 meter över vattnet. Farleden i Göta älv ges en bredd genom bron i ett öppningsbart spann om 30 meter, vilket är 10 m bredare än dagens farled genom befintlig bro. Sökanden har slutligen bestämt att ansökan omfattar det vinnande förslaget i designtävlingen benämnt Arpeggio. Den nu aktuella utformningen av bron framgår av bifogade arkitektskisser och förslagsritningar mm som är redovisat i ”PM Komplettering till Ansökan. Justeringar med avseende på valt broförslag Arpeggio”, daterat 2014-04-10, (aktbil. 62).

Bron består i huvudsak av lyftspänn pyloner med motvikter, tillfartsspann, brostöd och grundläggning. Lyftspannet med sitt ortotropa däck är ca 38 m brett och mäter ca 41 m mellan lyftkablarnas förankringar i varje ände. Den består av en lådbalk av stål med en höjd av 2,4 m. De två pylonerna på vardera sidan av lyftspannet har varierande tvärsnitt och en total höjd på ca. 53 m. Profilen hos pylonerna är en olikformad ställåda men den nedre delen upp till ca. 3,5 m över medelvattenytan utgörs av en betongkonstruktion. De intilliggande sidospännen är utformade som en samverkanskonstruktion, bestående av tre ställådor som bär ett betongdäck. Inspänningen mellan tillfartsbron och tvärbalken, som förbinder betongdäck. Inspänningen mellan tillfartsbron och tvärbalken, som förbinder pylonerna, är momentstyv. Tillfartsspannen närmast själva lyftbrodelen är 72 m långa. Efterföljande spann följer förhållandet att de är 0,8 x längden av föregående spann. Stöd och landfästen utförs i betong. Fri höjd över medelhögvatten erhålls en fri höjd över medelhögvatten på 28,5 meter. Antal stöd i vatten förutom de två pylonparen är begränsat till ett mellanstöd mot Hisingssidan.

Bron får två körfält för spårvagn och buss, fyra körfält för biltrafik och två gång- och cykelbanor, med en totalbredd av 36 m. I anslutning till den nya Götaälvbron skall nya ledverk och dykdalber anläggas samt kabelkulvertar i botten av Göta älv i det öppningsbara spännet för bron. Ett flertal temporära anläggningar och åtgärder kommer att erfordras i Göta älv för anläggandet av ny Götaälvbro. Vidare kommer möjlighet till angöring för väntande båtar att ordnas genom särskilda förtöjningsplatser upp- och nedströms den nya Götaälvbron.

Trafiken på den nya bron, utom buss- och spårvagnstrafik, ansluts till nuvarande korsning mellan Stadstjänaregatan och Mårten Krakowgatan. Kollektivtrafiken leds däremot på en viadukt över korsningen för att undvika konflikter mellan olika trafikslag och ansluts till nuvarande spår och kollektivkörfält. I denna del hänvisas även till översiktskarta.

Grundläggnings- och schaktningsarbeten i Göta älv

Grundläggningen av brostöden i Göta älv kommer att kräva spontning eller nyttjande av förtillverkade kassuner, pålning/pålbryggor och gjutnings- och schaktningsarbeten. Schakterna kommer att utföras inom spont och uppgår till ca 5.200 m³ massor, varav ca 1.200 m³ bedöms vara förorenade sediment. Schakterna för kabelkulvertar uppgår till ca 6.200 m³ massor, varav ca 1.500 m³ bedöms vara förorenade sediment.

Muddringsarbeten i Göta älv

För breddning och anpassning av farleden till den nya bron behöver muddringsarbeten utföras på en sträcka av ca 500 m, se bifogad ritning (bilaga C7). Farleden förbi bron föreslås bli breddad från dagens 20 m till 30 m. Förslaget utförande innebär dessutom att en rakare farled erhålls om ca 300 m på ömse sidor om bron. Muddringsvolymen ned till farledsdjupet 6,9 m beräknas uppgå till ca 4 900 m³ massor, varav ca 2 100 m³ bedöms vara förorenade sediment som skall transporteras till tipp för miljöfarligt avfall. Muddringsarbetena för farleden innebär således en standard- och trafiksäkerhetsförbättring av den befintliga farleden genom att

denna blir bredare och rakare i området. Muddringsarbeten avses att utföras i samråd med Göteborgs Hamn.

Anläggningsarbetena

Utförandet av vattenverksamheten bedöms kunna ske enligt följande förslag till ordning och tidplan. Det slutliga utförandet måste dock kunna bestämmas i samband med entreprenadens utförande. Det slutliga valet av brotyp och utformning kan också komma att påverka utbyggnadsordning och arbetsmetoder. Den totala byggtiden bedöms bli cirka fem (5) år, från den tidpunkt när entreprenör är upphandlad för arbetena till dess den nya Götaälvsbron är i drift och befintlig bro är utriven. Första året genomförs förberedande arbeten, andra året påbörjas arbetet med utbyggnad av bro över Göta älv och anslutningarna för biltrafik. Biltrafiken kan troligen läggas över till ny bro under det tredje året och kollektivtrafiken ungefär ett år senare. När den nya bron har tagits i drift återstår cirka ett (1) års arbete för rivning av befintlig Götaälvsbro. Under anläggningstiden kommer sjötrafiken på Göta älv att påverkas av restriktioner och tillfälliga farledsavstängningar. Restriktionerna kan innebära tidsstyrda passager av arbetsplatsen och att sjöfarten måste anmäla beräknad tid för passage av arbetsplatsen i god tid. Farledsavstängningarna avser dels kortare avstängningar, några dagar vid känsliga arbetsmoment, dels längre avstängningar, som planeras in i god tid i förväg. Trafiken över Göta älv kommer att kunna fortgå under hela anläggningstiden, men påverkas av tillfälliga trafikomläggningar vid arbetsplatserna. Spårvägstrafiken kommer dock att behöva stängas av när de nya spårsträckningarna skall kopplas in och tas i bruk. Kollektivtrafikbron, som går på land från Södra älvstranden och ansluter i Nils Ericsonsgatan respektive Östra Hamngatan, kan byggas parallellt med övriga arbeten fram till det att man kommer i konflikt med befintlig bro och anslutningen i Nils Ericsonsgatan. Anslutningen i Nils Ericsonsgatan och byggandet av den brodel som korsar befintlig bro bör göras under en sommaravstängning av spårtrafiken. Samtidigt kan då landanslutningen på Norra Älvstranden färdigställas.

Tiden för rivning av den befintliga Götaälvsbron beräknas till ett (1) år. Detta arbete inleds med rivning av anslutningen på land från Östra Hamngatan, som direkt berör

den nya kollektivtrafikanslutningen. Under rivningsarbetet kommer farleden att få stängas av i samband med rivning av broklaffen med dess motvikter samt vid rivning av brostöd och ledverk. Muddring av den nya farleden beräknas kunna utföras med mindre restriktioner och kortare avstängningar för sjöfarten. Anläggandet av den nya Götaälvsbron innebär ingen förändring av det segelfria djupet i älven. Anläggningsarbetena kommer att medföra vissa störningar för sjötrafiken på älven. Utöver vissa avstängningar av farleden blir restriktioner för fartygstrafiken nödvändiga vid anläggningsarbetens utförande. För att upprätthålla god säkerhet för både sjötrafiken och anläggningsarbetena föreslås att trafikreglering och avstängningar sker i samråd och efter särskild överenskommelse med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn (hamnmyndigheten).

Skadeförebyggande och kompensationsåtgärder

När det gäller skadeförebyggande och kompensationsåtgärder vid utförandet av föreslagen vattenverksamhet hänvisas till vad som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. Följande skadeförebyggande åtgärder föreslås bli utförda.

- Anläggningsarbeten som medför omfattande, grumlande arbeten i Göta älv skall planeras och genomföras på sådant sätt att grumlingen begränsas.
- De restriktioner som erfordras för sjöfarten under anläggningstiden skall bestämmas i samråd med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn (Hamnmyndigheten).
- Vid schaktning av förorenad mark i direkt anslutning till Göta älv och då risk finns för förorenings-spridning till älven, skall åtgärder vidtas för att minska risken för spridning till älven.
- Kontroll skall utföras enligt ett särskilt kontrollprogram. Detaljutformning av programmet skall ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Kontrollprogram

Staden har tagit fram ett förslag till program för hur vattenverksamheten skall kontrolleras. Samråd skall nu ske kring kontrollprogrammet med berörda tillsynsmyndigheter, vilket avses att ske under hösten 2013. Staden föreslår att det föreskrivs

som villkor att ett slutligt kontrollprogram skall framtas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Motstående intressen

Den påverkan vattenverksamheten kan komma att få på motstående intressen framgår av upprättad miljökonsekvensbeskrivning.

Riksintressen - kommunikation

Områden och anläggningar som är av särskilt stort allmänt intresse pekats av Staten ut som riksintressen enligt miljöbalken, vilket innebär att de ska skyddas mot skada från andra verksamheter. Riksintressen för kommunikation i det område som berörs av ny Götaälvbro är följande.

- Farleden i Göta älv
- Göteborgs hamn
- Väg E45 och anslutningen till godsterminalen på Gullbergsvass
- Västlänken, planerad järnvägstunnel

Dessutom är Göteborgs innerstad av riksintresse för kulturvården. Göta älv är längre uppströms också av riksintresse för naturvård och friluftsliv. För farleden i Göta älv är sträckan Göteborg Frihamnen-Vänern-Normansgrund utpekade som riksintresse, farledsnummer 955, farledsklass 1, och med skyddad höjd 27 m och skyddat djup 7 m. Göta älv är en betydande farled, som framförallt ger möjlighet att trafikera Vänerns hamnar med oceangående fartyg, men viss trafik förekommer även till hamnar utmed Göta älv, t ex i Surte, Bohus och Trollhättan. Under åren 2006-2008 passerade cirka 2.000 lastfartyg per år Götaälvbron varav ca hälften krävde broöppning. De senaste åren har sjöfarten minskat, se PM Sjötrafik (bilaga H), och år 2012 passerade i genomsnitt cirka 3 lastfartyg per dygn Götaälvbron. Det är svårt att ge en entydig bild av den framtida sjötrafiken. Trafikverket har genomfört en studie av godstrafik i stråket Göta älv-Vänern, vilken presenterats i en slutrapport den 4 april 2013. I yttrande den 15 september 2011 har Trafikverket vidare gjort bedömningen att riksintresset för farleden kan anses tryggt om minst 15 han-

delsfartyg kan passera längs Göta älv per dygn. Vidare bör minst en (1) bropassage per timme kunna garanteras, undantaget tiderna kl. 06.00 - 09.00 och kl. 15.00 - 18.00. Trafikverket konstaterar också att s.k. Vänermax-fartyg för inre vattenvägar bedöms ha ett behov av 12 meter segelfrihöjd. Länsstyrelsen för Västra Götalands län har ställt sig bakom Trafikverkets bedömning och gör i likhet med Trafikverket gällande att en överenskommelse bör träffas mellan berörda parter (Trafikverket, Göteborgs Stad, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen samt Region Värmland) om ett trafikledningssystem för farleden i Göta älv, vilket system beaktar ovan nämnda villkor. Staden gör gällande att de ovan nämnda villkoren kan uppfyllas vid föreslagna ny Götaälvbro. Staden ställer sig också positiv till en överenskommelse om ett trafikledningssystem mellan nämnda parter. Mot bakgrund härav innebär sökt vattenverksamhet, med föreslagna skadeförebyggande åtgärder, inte någon påtaglig skada på något riksintresse för kommunikation.

Stads- och kulturmiljö

Den föreslagna brons påverkan på stadsmiljön beror till viss del på dess slutliga utformning. Utefter befintligt underlag väntas konsekvenserna för den samlade stadsbilden dock blir små. Den föreslagna bron kommer utgöra ett nytt landmärke i Göteborg och ambitionen är att den skall knyta samman älvens båda stränder och integreras i stadsmiljön på ett bättre sätt än idag. Påverkan på kulturmiljön uppkommer genom att den befintliga Götaälvbron, ett snart 80 år gammalt kulturhistoriskt landmärke, helt försvinner. En marinarknologisk utredning har genomförts rörande berörda delar av Göta älv där inga värdefulla fynd noterats. Risker för påverkan på kulturmiljön till följd av muddring och schaktning bedöms således vara mycket liten. Vid en samlad bedömning bedöms ny Götaälvbro endast komma att innebära en mindre negativ påverkan på kulturmiljöintresset till följd av utrivningen av befintlig Götaälvbro. Stadsbilden och kulturmiljön kan dock i flera andra avseende komma att gynnas av den nya bron med angränsande områden. Som ett led häri har Staden också beslutat om en designtävling för den nya brons utformning, vilken tävling pågår och skall avslutas under år 2013.

Rekreation och friluftsliv

Under byggtiden kommer tillgängligheten till området att bli begränsad, vilket temporärt kan påverka visst friluftsliv. Efter färdigställandet av anläggningsarbetena uppkommer dock mer tilltalande miljöer längs med Göta älvs stränder i området, vilket är positivt för rekreation och friluftslivet. Cirka 60 % av passerande segelbåtar bedöms kräva öppning av föreslagen bro. Dessa öppningar avses att styras till lämpliga tidpunkter, vilket kan innebära viss väntetid för passerande segelbåtar. Dessa negativa konsekvenser för friluftsliv med båt bedöms vara relativt små och endast innebära marginell påverkan i jämförelse med dagens situation. Riksintresset för friluftsliv uppströms Angeredsbron bedöms inte bli påverkat.

Naturmiljö

Brobyggnationen kommer beröra mestadels hårdgjorda ytor och endast fåtalet träd och mindre gräsytor. Inga höga naturvärden bedöms bli påverkade och konsekvenserna för naturmiljöintressena därmed bli begränsade. Den rödlistade arten Silltrut har senast år 2010 dokumenterats häcka på träpålar på västsidan om Göta älv i hamnområdet. Vissa av dessa pålar och miljöer kommer att försvinna efter rivningen av den befintliga Götaälvbron. Detta bedöms inte påverka artens möjlighet att fortleva, då det inte rör sig om annat än enstaka par som har utnyttjat dessa miljöer, och konsekvenserna blir därför små. Älven är även betydande som flyttstråk för flyttfåglar. Den nya bron bedöms inte medföra någon menlig påverkan i detta hänseende. Göta älv med biflöden utgör laxfiskvatten enligt förordning (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. I Göta älv har dokumenterats fem rödlistade fiskarter, bl.a. ål och asp. Det berörda vattenområdet bedöms dock inte omfatta några kända lek- och uppväxtområden för dessa arter och den föreslagna bron bedöms inte medföra någon ökad påverkan på övrig vandrande fisk än vad befintlig bro innebär. Vad gäller miljö kvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten finns det en risk att riktvärdet för uppslammade fasta substanser samt koppar temporärt kommer att överskridas under byggtiden, dock framförallt lokalt. Förhållandena kommer att återgå till det normala efter de grumlande arbetenas avslutande. Att vissa förorenade sediment muddras bort/avlägsnas bedöms påverka miljö kvali-

tetsnormerna för fisk- och musselvatten positivt. Den samlade bedömningen är att det allmänna naturmiljöintresset inte kommer att påverkas mer än i begränsad utsträckning och framförallt temporärt under byggtiden. Inte heller Göta älvs långsiktiga ekologiska status bedöms påverkas negativt av projektet. Något Natura 2000-område bedöms inte bli påverkat av sökt vattenverksamhet. Den aktuella sträckan av Göta älv omfattas idag inte av strandskydd.

Göta älv

Effekterna av påverkan på Göta älv bedöms bli små eftersom förändringen jämfört med dagens situation blir liten och då naturvärdena i området är relativt låga. Eftersom brostöden för den befintliga Götaälvbron kommer att avlägsnas ökar inte arealen exploaterad bottenyta nämnvärt och organismer liknande de som finns på de befintliga brostöden väntas ha återetablerat sig inom ett par år. De nya bropelarna kan vidare skapa variation i strömförhållandena, vilket skapar möjliga ståndplatser för fisk såsom öring, lax och asp. Precis som vid den befintliga Götaälvbron kommer det att finnas miljöer med olika strömförhållanden. Den föreslagna bron kommer enligt beräkningar innebära något ökade vatten-hastigheter i läget för den nya bron i förhållande till idag, men förändringen bedöms bli försumbar. Eftersom dagvattnet från de fasta brodelarna föreslås passera magasin för sedimentering av föroreningar innan det når befintliga dagvattensystem, kommer detta innebära en minskad föroreningsbelastning på Göta älv och på havsmiljön. Under förutsättning att föreslagna skadeförebyggande åtgärder vidtas, bedöms inga långsiktiga negativa konsekvenser uppkomma för vattenmiljön och vattenkvaliteten till följd av anläggningsarbetena. Gällande de permanenta negativa effekterna, som utgörs av de fysiska förändringarna av vatten- och strandmiljön, samt eventuella spridningar av föroreningar är konsekvenserna för vattenmiljön varierande. De fysiska förändringarna väntas ge små negativa effekter sett över tid, medan en förorenings-spridning bedöms kunna ge måttliga negativa konsekvenser. Den befintliga, regionala vattentäkten, med vattenintag ca 10 km uppströms broläget, bedöms inte bli påverkad av sökt vattenverksamhet. Enligt utförda utredningar berör vattenarbetena inga marin-ekologiska lämningar.

Föroreningar i mark och sediment

Någon långsikt negativ påverkan avseende sedimentens föroreningsstatus väntas inte när arbetena färdigställts och bottenområdet åter stabiliserats. Ytliga och mer förorenade sediment kommer att omhändertas på härför föreskrivet sätt. Staden avser att utreda frågan närmare, bl.a. i samråd med Göteborgs Hamn. Stora delar av schaktmassorna från arbeten på land kommer sannolikt ha en sådan föroreningsstatus att de kan återanvändas.

Påverkan under anläggningstiden

Den nya Götaälvsbron kommer inte att påverka älvens helhetsvärden mer än den nuvarande bron, men det finns viss risk för negativ påverkan från de arbeten i vatten som erfordras under brobyggnationen. Rivningen av den nuvarande bron kommer pågå under ca 1 år, under vilken tid påverkan kommer att variera. Störning av älvbotten och strandmiljöer samt grumling, buller och vibrationer är att vänta i samband med rivningsarbetena. Arbetena i vatten bedöms kunna påverka naturvärden lokalt, och även i viss utsträckning både upp- och nedströms Göta älv. Påverkan omfattar störningar för organismer som förekommer i anslutning till berörda områden, men då inga omfattande eller viktiga vegetations-, lek- eller uppväxtområden berörs av arbetena, bedöms den negativa påverkan i detta hänseende bli begränsad. Även påverkan på vandrande fisk bedöms bli liten, bl a med beaktande av älvens stora bredd och då anläggningsarbeten inte samtidigt utförs utmed hela älvens bredd. Göta älv är normalt ett måttligt till betydligt grumligt vatten och med hänsyn till de stora vattenmängderna, utspädningseffekten och avståndet till särskilt skyddsvärda vattenmiljöer bedöms problem med förhöjd turbiditet (mängden partiklar i vattnet) och frisättning av näringsämnen vara små och den negativa påverkan bedöms bli liten. Den föreslagna verksamheten kommer vidare att kräva tillgång till markområden på båda sidor om Göta älv, såväl som tillfälliga arbetsplattformar, pålbryggor och liknande anläggningar i älven. Anläggningsarbetena kommer att medföra buller och vibrationer men störningarna påverkar huvudsakligen arbetsområdet, som kommer att vara avstängt för allmänheten. Under anläggningstiden, som beräknas till ca fem (5) år, kan även vissa störningar uppkomma för trafiken på land och i vatten, i samband med trafikavstängningar och restriktioner.

Enskilda intressen

Vid landanslutningarna för både den befintliga och föreslagna nya Göta älv bron återfinns el-, va- och andra ledningar, vilka kommer att beröras av anläggnings arbetena för vattenverksamheten. Staden avser att i samråd med ledningsägarna utföra omläggning eller annan ändring av berörda ledningar. I PM ledningar till Teknisk beskrivning redovisas berörda ledningar och kablar samt vilka åtgärder som erfordras. Berörda intressenter redovisas närmare i den bilagda fastighetsägarförteckningen. Göteborgs Hamn är berörd som tillståndshavare för vissa anläggningar samt hamnförvaltare för de delar av området som utgör hamn. Samråd kring vattenverksamheten har hållits med Göteborgs Hamn och eventuella uppkommande frågor avses att regleras i samråd mellan parterna.

Tillåtlighet

Syftet med i ansökan föreslagen vattenverksamhet är att säkerställa möjligheten till fortsatt passage över Göta älv invid Lilla Bommen i centrala Göteborg. Föreslagen vattenverksamhet strider inte mot gällande översiktsplan och är förutsatt i pågående detaljplaneläggning för ny Götaälvbro. Densamma är således tillätlig enligt 2 kap 6 § 3 stycket miljöbalken. Vid bedömningen av en vattenverksamhets tillåtlighet skall enligt 11 kap 6 § miljöbalken en avvägning göras mellan å ena sidan fördelarna från allmän och enskild synpunkt av verksamheten och kostnaderna samt skador och olägenheter å andra sidan. Föreslagen vattenverksamhet utgör en förutsättning för att kunna bibehålla möjligheten till fortsatt passage över Göta älv invid Lilla Bommen i centrala Göteborg. Vidare skall området skapas ett nytt stadsrum - den centrala Älvstaden, med bostäder och offentliga och kommersiella verksamheter kring ömse sidor av Göta älv. Vattenverksamheten är således av mycket stor betydelse för både allmänna och enskilda intressen. Enligt Stadens förmenande överväger fördelarna av vattenverksamheten från allmän och enskild synpunkt klart kostnaderna samt eventuella skador och olägenheter av densamma, med beaktande av de skadeförebyggande åtgärder som föreslås. Staden har vid upprättandet av ansökan iakttagit de allmänna hänsynsreglerna som anges i 2 kap. miljöbalken, varvid hänvisas till

sakuppgifterna i denna ansökan med tillhörande bilagor. Mot bakgrund av det anförda gör Staden gällande att vattenverksamheten är tillåtlig enligt miljöbalken.

Sakägare och övriga intressenter

Såsom för Staden bedömda sakägare och övriga intressenter uppges de i fastighetsägarförteckningen angivna. I denna del hänvisas även till de ovan nämnda enskilda intressena.

Kostnadskalkyl

Den totala kostnaden för anläggandet av Götaälvsbron med tillhörande anläggningar beräknas uppgå till cirka 1 000 miljoner kr, varav sökt vattenverksamhet bedöms utgöra cirka 700 miljoner kr.

INKOMNA YTTRANDEN

Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig.

Sveriges Redareförening, Erik Thun AB, Ahlmarks Lines AB samt Surte Åkeri (aktbil. 34 m.fl.)

Sveriges Redareförening, Erik Thun AB, Ahlmarks Lines AB samt Surte Åkeri, (aktbil. 34), yrkar i första hand att mark- och miljödomstolen skall avslå Stadens ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro över Göta älv, samt även avslå ansökan om utrivning av befintlig Götaälvsbro. I andra hand yrkas, för det fall mark- och miljödomstolen helt eller delvis meddelar Staden tillstånd enligt ansökan, att domstolen skall avslå Göteborgs Stads yrkande om s.k. verkställighetsförordnande.

Vidare anføres bl.a. följande.

Broalternativ - miljökonsekvensbeskrivning m.m.

Bolagen vill fästa mark- och miljödomstolens uppmärksamhet på att det underlag som presenterats av Göteborgs kommun ("Kommunen") bygger på utredning som bedrivits under åren 2008-2009 i syfte att ta fram en ny detaljplan. Kommunens underlag för den lokalisering som valts för ansökan är således upprättad 2009-09-15 och utgörs huvudsakligen av Stadsbyggnadskontorets samrådshandling i planförfarandet där sex alternativa älvförbindelser beskrivs och analyseras. Det noteras att ansökan i förevarande mål gavs in till mark- och miljödomstolen ca fyra år efter att

samrådshandlingen upprättades. Underlaget för lokaliseringsbedömningen (vilket alternativ för älvförbindelse som skall väljas) har således inte tagit hänsyn till innehållet i den utredning som vidtagits av Trafikverket (stråkstudie för Göta älv och Vänern 2013).

Bolaget gör vidare gällande att Kommunen i samrådshandlingen beskrivit trafiken på Göta älv på ett missvisande sätt, eftersom det antal broöppningar som nämns är refererat till dagens högbro och inte i förhållande till den ansökta bron som avses få en höjd om 13 meter. Sökanden anger exempelvis i samrådshandlingen (se Del 1, sid 41 bild längst upp till vänster) att "Flera av Vänersjöfartens fartyg har byggts om med fällbara master för att slippa broöppning." Bolagen gör gällande att "läsaren" av samrådshandlingen ges intrycket att vidtagna ombyggnationer löser problematiken med broöppningar även vid en lägre bro. Eftersom den ansökta bron är betydligt lägre än den befintliga, är de åtgärder som gjorts på Vänersjöfartens fartyg verkningslösa. Fartygen kommer inte att kunna passera under den ansökta bron. Utvecklingen av fartygstrafiken beskrivs vidare som avtagande till skillnad mot den prognos som Trafikverket gjort, där fartygstrafiken beräknas ökas och att det därtill kommer inlandssjöfart.

Det primära för att tillgodose riksintresse för bl.a. sjöfart är inte gestaltning av bron utan funktionen av densamma. Bolagen har förståelse för att Kommunen har ett intresse för gestaltningen av bron och stadsutveckling, dock inte för att nämnda intressen prioriteras framför brons huvudsakliga syfte. Det underlag som förebringats i målet rörande den tilltänkta brons funktion, säkerhet och miljökonsekvenser har således inte analyserats tillräckligt.'

Av samrådshandlingen 2009-09-15, Del 1 - Förutsättningar, anges på sid. 38 under avsnittet "kollektivtrafik" att antalet fordon (spårvagnar och bussar) beräknas under max-timman utgöra 200 stycken, vilket motsvarar ett fordon per riktning var 20e sekund. "Eventuella broöppningar kan därför endast accepteras under lågtrafiktid, då de under högtrafik orsakar oacceptabla köer i kollektivtrafiken."

I samrådshandlingen, Del 2 - Förslag - Konsekvenser, sid 15, anges under avsnittet "Fartygspassager" att diagrammet är baserat på mätningar vid Göta älvbron under sommaren 2008 (med hänvisning till en bilaga som inte är bilagd i målet såvitt Bolagen känner till). Bolagen gör gällande att diagrammet inte avspeglar korrekta förhållanden. Jämför bl.a. innehållet i samrådshandlingen med det underlag som Trafikverkets pre-senterade vid huvudförhandlingen i målet. Antal passager som kommer att kräva broöppning vid en mellanbro är betydligt fler än det antal som anges i samrådshandlingen. Någon konsekvensanalys för riksintresset sjöfarten görs inte överhuvudtaget. Däremot framhålls att för att "minimera störningarna för kollektivtrafiken krävs styrda öppnings-tider och på sikt en begränsning till enbart öppning nattetid. Framtida lastfartyg måste således anpassas till den lägre segelfria höjden exempelvis med pråmar och/eller kontinentens "sea-river" fartyg som klarar 9 meters segelfri höjd, alternativt tillåts passage nattetid." Vidare anförs att för "segelbåtarna innebär 10-13 meters segelfri höjd att fler-talet av båtarna på sikt måste passera bron nattetid (under sommartid kan dock någon öppning vid middagstid medges)." Bolagen vill härvid upplysa om att uppgiften ovan om "sea-river" fartyg kla-

rar 9 meters segelfrihöjd är felaktig. Det är inte ens alla "sea-river" fartyg som klarar 13 meters segelfri höjd och endast ett fåtal som klarar 9 meter om ens någon. Konsekvenserna beskriver inte heller hur exempelvis köbildning av fordon kommer att påverka människor hälsa och miljö med tanke på de utsläpp från fordon som kommer att bli effekten vid broöppningar. En beskrivning/analys bör omfatta såväl ekonomiska konsekvenser för industri och samhälle vid driftstörningar samt haverier. Någon jämförelse görs inte heller med stad som har såväl havsgående sjöfart genom staden och samtidigt lågbro.

Även om Kommunen under huvudförhandlingen medgett att ett eventuellt tillstånd innefattar villkor om öppning av bron, så belyser samrådshandlingen den prioritering som Kommunen gör mellan de olika intressen som finns.

Bolagen vill fästa domstolens uppmärksamhet på att Kommunen - under "Konsekvenser" för valt alternativ A på sid 22 (Del 2) - inte med ett enda ord beskriver konsekvenserna för sjöfarten på Göta älv, vare sig för lastfartyg eller för fritidsbåtar, annat än att broöppningar på sikt kan behöva begränsas till nattetid (kl 00-06). Denna undermåliga beskrivning av konsekvenser för bl.a. sjöfarten är genomgående för de sex alternativen.

När det gäller den sammanfattande analys som görs i samrådshandlingen under avsnitt 9 (Del 2) anges följande såvitt avser sjötrafiken. "Tunnellösningar påverkar inte sjöfarten. För broalternativen ger lågbroar större påverkan och högbroar mindre. Samtliga alternativ går emellertid att förena med en rationell sjöfart." Ja, det är i och för sig korrekta slutsatser. Bolagen gör dock gällande att det inte är fråga om någon "analys" i egentlig mening då påståendena inte är kopplade till något sammanhang. Det framgår inte på vilket sätt Kommunen gör gällande att en rationell sjöfart går att förena med de olika alternativen. Bolagen ställer sig även frågande till Kommunens påstående att samtliga alternativ går att förena med rationell sjöfart när Kommunen under varje alternativ för-utom-C och F, anger att broöppningar på sikt kan behöva begränsas till nattetid (kl 00-06).

Bolagen gör vidare gällande att det inte heller av avsnitt 1.2 och 3.1 i miljökonsekvens-beskrivningen (ingiven som bilaga 1 till Komplettering den 29 november 2013) eller av bilaga 2 till nämnda MKB, framgår någon egentlig redogörelse för konsekvenserna för de olika alternativen.

Kommunen hänvisar vidare till samrådsredogörelse från programsamrådet (bilaga F.1 till tillståndsansökan). Bolagen vill härvid påtala att trots att bl.a. Länsstyrelsen, se Stadsbyggnadskontorets samrådsredogörelse för program (bilaga 6 till bilaga F.1) 2010-03-09 sid 9f, synes ha framfört önskemål om att alternativen utvecklas så att de belyser hur de kan genomföras utan att riksintresset (och det mellankommunala intresset) för sjöfarten påtagligt skadas. Kommunen har endast kommenterat detta med att "Länsstyrelsen bör initiera att arbetet med att upprätta en trafikstyrning snarast kommer igång, inte minst med tanke på den ansökan om vattendom som ska inges när val av broalternativ är klart."

I övrigt hänvisas till vad som tidigare skriftligen samt muntligen framförts i målet såvitt avser avsaknad av konsekvensanalys vid bl.a. driftstörningar samt haverier. Bolagen vidhåller således att den tillståndssökta Hisingsbron inte uppfyller miljöbalkens tillåtighetsbestämmelser samt att ansökan inte heller uppfyller kraven på att utreda konsekvenser för åtgärden.

Detaljplan

Det kan konstateras att den ansökta åtgärden strider mot gällande detaljplan. Om detaljplanen kan komma att ändras inom en snar framtid, kan tillstånd i och för sig meddelas med villkoret att det endast gäller om planen ändras. Såsom framgår av Stadsbyggnadskontorets utställningsutlåtande upprättat 2014-05-20, som givits in av Kommunen till domstolen i samband med huvudförhandlingen, bedömer länsstyrelsen (se sid 9 i utlåtandet) med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10) och nu kända förhållanden, att planen kommer att prövas av länsstyrelsen om den antas. Länsstyrelsen har för sin bedömning om överprövning anfört att bl.a. riksintresset för kommunikation Farled 955 Göta älv påtagligt kommer att skadas om avtal rörande ett trafikledningssystem på älven inte kommer till stånd innan planen antas. Vidare överskrids miljökvalitetsnormer för luft enligt miljöbalken på gång- och cykelbanor på Stadstjänaregatans östra sida och längs E45.

Bolagen konstaterar att något avtal mellan samtliga parter rörande trafikledningssystem inte har träffats. Trafikverket har vidare ändrat sin uppfattning rörande vilka kriterier som skall vara uppfyllda för att riksintresset för sjöfarten skall vara tryggt. Det synes således klarlagt att om detaljplanen antas under hösten 2014 såsom angivits, så kommer planen att överprövas av länsstyrelsen. Bolagen gör därför gällande att det inte är sannolikt att detaljplanen kommer att ändras inom en snar framtid. Utöver kravet i 16 kap. 4 § att tillstånd inte får meddelas i strid mot detaljplan, kommer även bestämmelsen i 16 kap. 5 § att tillstånd inte får meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överskrids.

Kollektivtrafiken

Den omständigheten att Västtrafik AB är dotterbolag till Västra Götalands läns landsting ("Västra Götalandsregionen") innebär inte per automatik att Västtrafik AB blir part i det avtal som undertecknats av Kommunen, Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland. Västtrafik AB har yttrat sig under samråd rörande den nya detaljplanen och har även yttrat sig i förevarande mål. Västtrafik AB har därvid framfört att de negativa effekter som broöppningar innebär för kollektivtrafiken och dess resenärer tydligare bör framgå i beskrivningen av projektet. En genomgående synpunkt från Västtrafik AB är också att den tilltänkta bron inte är tillräcklig för att klara kollektivtrafiken över Hisingen utan att fler broar/förbindelser måste till.

Den programförklaring mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik AB och Trafik-kontoret, Göteborgs Stad, som Kommunen hänvisar till, avser enbart kollektivtrafikens framtida behov. I programförklaringen anges bl.a. att en gemensam målbild skall pre-senteras våren 2015. Vidare anges att i det nu pågående målbildsarbete studeras älvförbindelserna vidare och när resultatet presenteras ska det ingå en

beskrivning av var och när en eller eventuellt flera avlastande länkar till Hisingsbron behöver etableras. Bola-gen ser sålunda i förlängningen att fler hinder för sjöfarten kommer att försöka genom-föras från Kommunens sida.

Kommunen kan redan idag göra ett antal realtidssimuleringar med 15-20 öppningar av befintlig bro under ett eller flera dygn. I en sådan simulering skall olika broöppningstider användas med hänsyn till att det kan vara flera fartyg som passerar vid samma öppningstillfälle. Vidare bör simuleringar göras utifrån Kommunens angivna förutsättningar att fritidsbåtar (segelbåtar) får passera direkt efter fartyg och/eller utifrån scenariot att flera fritidsbåtar passerar efter varandra. Vidare bör simuleringar även utföras där det finns behov av passage både upp och ned längs älven, dvs. vilken påverkan mötande trafik på älven får för trafik som skall passeras över bron. I målet har endast presenterats att simuleringar har gjorts, inte vilka förutsättningar som har legat till grund simuleringarna eller resultatet av de enskilda simuleringarna. Detta skulle ha varit ett användbart underlag för att kunna bedöma störningar för både persontrafik och kollektivtrafik samt även konsekvenser i form av utsläpp, dvs. påverkan på människors hälsa och miljön. Bolagen ställer sig frågande till om beräkningen om att en broöppning tar 8-10 minuter i genomsnitt avser en lyftbro eller om beräkningarna har gjorts utifrån en klaffbro. Som jämförelse kan nämnas att den nya järnvägsbron i Södertälje - enligt uppgift från Sjöfartsverket - alltid stoppar trafiken under 20 minuter. Motsvarande tid för lyftbron för fordonstrafik (E 4) är ca 15 minuter vid varje broöppning. Det som är intressant med denna jämförelse är att järnvägsbrons klaffar har en lyfthöjd om 14 meter, dvs. den är direkt jämförbar med den ansökta bron. De dokumenterade tider för broöppningar som finns i Södertälje är således betydligt längre än de 8-10 minuter som angivits för ansökt bro. Bolagen ifrågasätter därför om tiden för broöppning (8-10 min) beräknats utifrån en lyftbro. Öppning av en klaffbro går generellt sett snabbare än en lyftbro.

Sjösäkerhet

Kommunen har själv angivit att den ansökta bron har en livslängd om 120 år. Riskanalyser bör därför även ta hänsyn till att fartygstrafiken i framtiden kan se annorlunda ut och analyser göras utifrån antaganden om ökad trafik och inte enbart med för dagen kända data om fartygstrafiken.

Bolagen gör gällande att en stor bidragande orsak till att lyftbron i Trollhättan fungerat under vintersäsongerna 2010/2011 samt 2011/2012 är att vi har haft milda vintrar varför vi varit förskonade från de problem som uppstår under vintrar med sträng kyla och mycket snö, såsom risk för fastfrysning, hög snöbelastning och andra vinterrelaterade påfrestningar. En stor skillnad mellan lyftbron i Trollhättan och den ansökta Hisingsbron är att Hisingsbron har betydligt tyngre klaff. En eventuell påsegling skulle därför få betydligt större och värre konsekvenser. Bron är även lokaliserad till ett tätbebyggt område med den ökade risk som ett haveri vid bron kan innebära för omgivningen.

I detta sammanhang vill Bolagen även peka på problemen som uppstått för lyftbroarna i Södertälje. Över Södertälje kanal finns fyra lyftbroar, alla med segelfri höjd om 26 meter, med maximal segelfri höjd om 40,5 meter vid lyft broklaff. Eftersom

den segelfria höjden är 26 meter är broöppningar relativt sällsynta. Järnvägsbron har varit i drift under fyra år, men har redan haft flera driftstörningar. Klaffarna på nämnda broars har en lyfthöjd om ca 14 meter, dvs. samma lyfthöjd som för den tänkta Hisingsbron. Lands-vägsbroarna (E4) består av två oberoende lyftbroar, en för sydgående och en för norrgående trafik. Den ena bron havererade i slutet av 1990-talet och fastnade i "nederläge". En ny klaff/mekanism fick byggas vilket tog drygt två år. Bron gick därför inte att öppna på 2,5 år. Eftersom bron är 26 meter hög - och inte 13 meter - så blev störningarna för fartygstrafiken hanterbar. Ett motsvarande fel på Hisingsbron, även ett betydligt mindre, skulle dock få helt andra konsekvenser för fartygstrafiken och fritidsbåtstrafiken (segelbåtar) eftersom väldigt få passager i så fall skulle kunna ske under en 13 meters bro. Ett motsvarande fel fast i "överläge" skulle medföra helt stopp i kollektivtrafiken samt persontrafiken över bron. Någon närmare analys av sårbarheten för de olika alternativen A-E synes inte ha utförts. De dokument som Kommunen hänvisar till är även framtagna långt innan det ens var bestämt vilket alternativ som skulle väljas än mindre utformningen av den ansökta Hisingsbron.

Fartygsdimensioner och frekvens

Det är korrekt att trafiken på älven idag inte omfattar fartyg med displacement om 10 000 ton, men det finns god grund för att tro att så kommer att ske inom en snar framtid. Trafikverket har - efter den genomförda Stråkstudien - fått regeringens uppdrag att fortsätta och närmare utreda frågan om nya större slussar inför fastställandet av den nästkommande nationella transportplanen. Riksdagen har även under 2013 beslutat att införa EU:s regler om inre vattenvägar. Genom beslutet har en viktig förutsättning för nya slussar uppfyllts utifrån de kriterier som Trafikverket angivit för nya slussar. Slussarna beräknas kunna vara i drift 2030. Dimensionerna för de nya slussarna är ännu inte fastställda, men med de nya större slussarna finns det enligt Bolagen god grund för att räkna med ett framtida displacement om ca 10 000 ton. Vid bedömningen av den ansökta bronns tillåtlighet bör hänsyn tas till bronns livslängd, dvs. 120 år.

När det gäller hastigheten för fartyg som passerar bron, så framgår det av Kommunens komplettering till ansökan, rapport upprättad av SSPA Sweden AB 2013-12-17, bilaga 3 till aktbil 62, att hastigheten vid bropassage kan uppgå till 9-10 knop för att minimera avdriftsvinklar då vinden kommer in om tvärs eller strax för om tvärs. Gällande fartbegränsning om 5 knop överskrids således redan idag om så erfordras för att stötta fartyget i medström och för att därmed undvika påsegling. Den riskanalys som efterfrågats är bl.a. vilka konsekvenserna blir om en manöver misslyckas, trots att hastigheten ökas för att minimera avdriftsvinklar, och påsegling är ett faktum.

Antalet döda som kan förekomma vid en stor fartygsolycka i centra Göteborg är inte analyserad, men en sådan katastrof skulle givetvis kunna omfatta ett betydligt större område än själva mittdelen av bron.

Riskenivå

Kommunen anför i yttrande, aktbil 87, såvitt avser riskanalys, att "Riskbidraget från den föreslagna Hisingsbron bedöms vara minimalt, med beaktande av att den ersät-

ter en befintlig Götaälvbro samt att det finns ett flertal lägre broar uppströms i Göta älv. Bolagen gör gällande att vad Kommunen anfört i nämnda avseende utvisar att Kommunen inte insett skillnaden mellan de konsekvenser som en påsegling av ett fartyg på broklaffen som blir följderna för en bro som är 13 meter hög respektive en bro som är 19,5 meter hög.

Såsom Kommunen mycket riktigt anfört i sitt angivna yttrande ovan, aktbil, 87, avser prövningen i förevarande mål det redovisade broförslaget "Arpeggio" och tillståndsprövningen skall inte ske av något annat broförslag eller brohöjd. Bolagen gör gällande

att det är en genomgående brist i ansökan är att stor del av den utredning samt analyser som förebringats av Kommunen, inte är relaterad till och därför inte heller påvisar kon-sekvenserna för den bro som slutligen valts och som omfattas av ansökan. Andra broar över älven, med andra förutsättningar och lägen är inte relevanta i detta ärende. Det är "Arpeggio" som skall uppfylla samtliga miljöbalkens tillåtlighetsbestämmelser.

PIANC

Bolagen får i förtydligande syfte anföra följande såvitt avser relevansen av innehållet i PIANC-rapporten. Innehållet i rapporten från PIANC avser fartygstrafik på EU:s inre vattenvägar, dvs. i praktiken så gott som uteslutande trafik med de 20 000 inlandsfartyg som uppfyller EU:s regelverk för fartyg som är byggda för EU:s inre vattenvägar. Dessa fartyg är mycket låga. Vanligtvis ca 8-10 meter höga och anpassade till befintliga brohöjder. De fartyg som idag samt i framtiden kommer att trafikerar Göta älv är havsgående fartyg som samtliga är högre än 13 meter. Det är därför inte relevant att i riskanalysen referera till PIANC-rapporten.

Såsom tydliggjorts i målet - inte minst från Trafikverkets och Sjöfartsverkets sida - beräknas den havsgående fartygstrafiken på älven att öka framöver. Utöver den fartygstrafik som redan finns i dag, kommer inom en snar framtid även trafik med inlandsfartyg. Riskanalyser måste dock utgå från den befintliga havsgående fartygstrafiken.

Risken för isansamling

Bolagen delar Kommunens uppfattning att isansamlingen inte blir värre med en ny bro, men de problem som isen förorsakar är inte tillräckligt beaktad i riskanalysen. Katastrofen vid nedseglingen av Tjörnbron berodde på att man underskattat hur isen påverkade fartygets manöverförmåga. Bolagen gör därför gällande att riskanalysen är bristfällig i nämnda avseende.

Sammanfattningsvis gör Bolagen gällande såvitt avser sjösäkerheten, att det inte finns någon slutlig riskanalys för den bro som slutligt valts och som omfattas av ansökan. Kommunen gör gällande att de myndigheter som har till uppgift att bevaka sjösäkerheten har förklarat sig inte ha något att erinra emot de av Kommunen i målet utförda och redovisade utredningarna och slutsatserna kring sjösäkerheten. Bolagen gör gällande att detta inte är detsamma som att någon myndighet har godkänt bron ur säkerhetssynpunkt. Bolagen vill fästa domstolens uppmärksamhet på att det

av den riskanalys som givits in av Kommunen, bilaga C 12.1 till aktbil 1, PM Riskanalys Påsegling -Järnvägsplan, 2013-03-01, framgår följande på sid 6. "Beroende på vilken brotyp som slutligen väljs behöver riskanalysen uppdateras och de tänkbara olyckor som då är möjliga med vald bro också revideras."

Bolagen gör således gällande, mot bakgrund av vad som anges ovan och vad som tidigare anförts i målet, att den ansökta åtgärden inte uppfyller kraven som uppställs i miljöbalken. Det saknas därför möjlighet att lämna tillstånd till den ansökta bron.

AB Gotenius Varv & Mekaniska Verkstad (aktbil. 36) yrkar att Göteborgs kommuns ansökan om ny bro över Göta älv med 13 respektive 27 meters seglingsfri höjd vid medelvattenstånd i stängt respektive öppet läge avslås på grund av att sjöfarten/farleden på Göta älv är av riksintresse och några ytterligare begränsningar för sjöfarten får inte ske i och med den nya bron. Varvet är en understödjande verksamhet till detta riksintresse. Den nya bron kommer jämfört med befintlig bro att begränsa tillgängligheten till varvet och till och med för vissa fartyg även omöjliggöra anlöp.

AB Gotenius Varv & Mekaniska Verkstad anför vidare att man är ett reparations- och ombyggnadsvarv centralt beläget på Ringöns industriområde vid Göta älvs norra strand ca en kilometer uppströms nuvarande Götaälvsbro. Verksamheten är uppbyggd kring två stycken flytdockor och en slip. Totalt torrsätts ca 100 st. fartyg årligen med en längd upp till 110 meter.

Synpunkter på ny bro i stängt läge:

Den föreslagna bron här enligt uppgift en seglingsfri höjd om 13 meter vid medelvattenstånd. Vi yrkar på att en ny Götaälvsbro får samma seglingsfria höjd i stängt läge som befintlig bro har idag d.v.s. 19,5 meter.

En del av varvets reparationer behöver idag broöppning för att angöra varvet. De fartygstyper förutom traditionella lastfartyg som behöver broöppning är stora bogserfartyg, stora fiskefartyg, kryssningsfartyg, segelfartyg (t.ex. ostindiefararen Göteborg) samt andra större specialfartyg.

Denna kundgrupp begränsas idag av den befintliga Götaälvsbrons stängningstider mellan kl. 6 och 9 på morgonen och mellan kl. 15 och 18 på eftermiddagen. Fartygens ankomst på morgonen går som regel att planera medan stängningstiden på eftermiddagen emellanåt upplevs som besvärande av våra kunder om ett fartyg inte hinner bli klart för leverans innan kl. 15 och fartyget får vänta närmare 3 timmar för att kunna avgå.

Varvet har sålunda en konkurrensnackdel p.g.a. den befintliga bronns stängningstider. Om den nya bronns föreslagna höjd blir en realitet kommer den kundgrupp som behöver broöppning att bli väsentligt större. Varvet kommer då att få en utökad konkurrensnackdel.

Vi ser i förlängningen en stor risk i att den nya bronns föreslagna spärrtider kommer att utökas. När bronns höjd blir lägre kommer Vänersjöfarten i allt större utsträck-

ning behöva broöppning, en sjöfart som dessutom förväntas öka i framtiden. Vi befarar att många broöppningar kan leda till en kraftig opinion som förmår politiker/tjänstemän att utöka spärrtiderna. Med utökade spärrtider kan varvets konkurrensnackdel bli så stor att Varvets existens står på spel. Kunderna väljer helt enkelt varv där det inte finns begränsningar för när man kan ankomma eller avgå med sitt fartyg.

Vid samrådsmöte den 13 november 2012 framkom det att huvudskälet till den lägre brohöjden var att frigöra mark på fastlandssidan då det finns starkt kommersiellt tryck på centrala tomter. Vidare framförde en av deltagarna att man fatt reda på att försäljning av frigjord markytta skulle delfinansiera den nya bron. Den senare uppgiften varken bekräftades eller dementerades av representanter från Göteborgs kommuns trafikkontor.

Det står helt klart att Göteborgs kommun väljer att frigöra markytta på bekostnad av sjöfartens framkomlighet. Vi anser att när man lägger ned ca 2,5 miljarder kronor på en ny bro skall man inte bygga in konflikter mellan olika trafikslag som sedan inte går att återkalla så länge den nya bron finns kvar. Västtrafik vill ha så få broöppningar som möjligt och lösningen på detta är givetvis att göra bron högre.

Det föreslagna öppningsbara spännet med 30 meter bred fri öppning för sjöfarten tillgodoser varvets behov av att kunna ta sina flytdockor nedströms bron för reparation på annat varv. Denna bredd får inte minskas, i annat fall blir flytdockorna "fångar" i sitt egna vatten.

Synpunkter på ny bro i öppet läge:

Den föreslagna bron har enligt uppgift, i öppet läge, en seglingsfri höjd om 27 meter vid medelvattenstånd.

Denna höjd skall enligt uppgift vara anpassad för s.k. "vänermax" fartyg och grundar sig på att maxhöjden i öppet läge för järnvägsbron i Trollhättan är 27 meter.

Fartyg med höjd högre än 27 meter utestängs sålunda i och med den nya bron för anlöp till idag möjliga destinationer söder om Trollhättan.

Det skall i sammanhanget poängteras att varvet idag kan ta emot/torrsätta fartyg som är större än s.k. "vänermax" fartyg. När dessa fartyg anlöper vårt varv är de i ballastkondition vilket kräver högre seglingsfri höjd med flera meter än när de är Mastade. Sålunda kan ett s.k. "vänermax" fartyg behöva högre seglingsfri höjd än 27 meter när det skall anlöpa varvet. Med ovanstående begränsning är det även så att fartyg med riktigt höga master inte längre kan anlöpa varvet t.ex. Ostindifararen Götheborg och barken Viking. Varvet får ytterligare konkurrensnackdel utöver det som tidigare nämnts ovan.

Den absoluta begränsningen på 27 meter begränsar även möjligheten för varvet att i framtiden anskaffa nya kranar. Varvets största kran idag kräver en seglingsfri höjd om 38-39 meter om den skall transporteras bort från varvet på pråm.

Under ansökningstiden har Göteborgs kommun haft en designtävling om hur den nya bron skall se ut. Det vinnande förslaget är en lyftbro. Valet av en lyftbro omöjliggör helt och hållet passage av fartyg med högre höjd än 27 meter. Om en klaffbro här en begränsning i höjd i öppet läge kan denna tillfälligt öka med speciella dispenser och åtgärder. Detta är omöjligt för en lyftbro då den är ett fysiskt hinder. Vi finner det helt oacceptabelt att val av design för den nya bron skall få avgöra vilka fartyg som kan angöra vårt varv i framtiden, Vi uppfattar detta som hänsynslöst och menar att Göteborgs kommuns ansökan i denna del strider mot 11 kap. 7§ MB. Vi finner det även besynnerligt att Göteborgs kommun utlyser och genomför en kostsam designtävling redan 2013 d.v.s. långt innan Mark- och miljödomstolen ens har påbörjat behandling av ansökan.

Vi yrkar på att en ny Götaälvsbro byggs i klaffutförande med obegränsad seglingsfrihöjd i öppet läge eller i vart fall med samma seglingsfria höjd som Älvsborgsbron har d.v.s. 45 meter. Att bygga en ny bro över Göta älv i klaffutförande istället för en lyftbro torde inte medföra någon nämnvärd kostnadsökning.

Samhällsbyggnadsnämnden i Ale kommun (aktbil. 37) yrkar i första hand att Stadens ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro över Göta Älv samt ansökan om utrivning av befintlig Göta-älvsbro avslås. I andra hand yrkas, för det fall mark- och miljödomstolen helt eller delvis meddelar Staden tillstånd enligt ansökan, att domstolen skall avslå Stadens yrkande om s k verkställighetsförordnande. Kommunen anför bl.a. följande.

Ale kommun är starkt berörd av de framtida möjligheterna att trafikera farleden Göta älv. Inom Ale kommun finns 3 kommersiella hamnar som alla är i full drift, även med oceangående trafik. Farleden Göta Älv är av riksintresse. En lågbro, som nu föreslås, kommer att kraftigt försvåra möjligheten att bedriva sjöfart på Göta älv och i sin förlängning finns en uppenbar risk att sjöfarten på Göta älv kommer att läggas ner eller i vart fall kraftigt inskränkas vilket innebär att minst ytterligare uppemot 200.000 långtradartransporter/år kommer att belasta E45:an i direkt anslutning till bostadsområden och våra industrier, verksamhets- och handelsområden, E45:an genom Ale kommun är transportled för farligt gods. – Samhällsbyggnadsnämnden i Ale kommun ansluter sig i övrigt till det yttrande som avgivits av C S, VD Sveriges Redareförening, A K, VD E T AB, H T, VD Ahhnark Lines A.-B och D S, VD Surte Åkeri AB.

Göta Älv trafikeras under sommarmånaderna även av ett stort antal turistbåtar av olika slag och som också är beroende av en väl fungerande sjötrafikled. Ale kommun hyser fyra moderna småbåthamnar för segel- och motorbåtar och ser dels en ökning av båtturen, dels förväntas en stor framtida ökning av den viktiga turistnäringen. Ale kommun ser med oro på det hinder för denna utveckling som en lågbro kommer att innebära.

Västkustens Båtförbund (aktbil. 38), i första hand att Göteborgs kommuns ansökan om tillstånd att anlägga en ny bro över Göta Älv och om utrivning av befintlig Götaälvsbro avslås. Förbundet yrkar i andra hand, för det fall Mark- och miljödom-

stolen helt eller delvis meddelar Göteborgs kommun tillstånd enligt ansökan, att domstolen ska avslå kommunens yrkande om s.k. verkställighetstillstånd.

Som företrädar det organiserade båtlivet på västkusten, hävdar föreningen att konflikten mellan sjö- och turistbåttrafik med en lägre Götaälvsbro och kollektivtrafiken till Hisingen blir av sådan storleksordning att framtida sjöfart avsevärt försvåras i en för turistverksamheten i landskapen vid Vänern och Göta Kanal mycket negativ omfattning. Under rubriken Riksentresse turism- och friluftsliv i tillgänglig planbeskrivning framgår att möjligheterna att med fritidsbåt passera Götaälvsbron är av stor betydelse för friluftslivet längre uppströms älven och för båtturen till Vänern och Göta Kanal. Under rubriken Lek och rekreation framgår det bl a dock att möjligheten att passera den lägre bron med segelbåtar sjunker kraftigt.

Av en samrådsredogörelse framgår att av Västkustens Båtförbund tidigare framförda synpunkter ej har beaktats. Passerande segelbåtar hänvisas till att vänta på broöppning i Lilla Bommens fritidsbåthamn och en ny fritidsbåthamn uppströms bron. Trovärdigheten av påståendet i planbeskrivningen att ett antal tillfällen till broöppningar kommer att erbjudas kan ifrågasättas.

Merparten av alla turistande segelbåtar som ska passera den nya Hisingsbron har masthöjder mellan 12-18 meter och kommer att kräva broöppning om den segelfria höjden sänks till 12 m över MHW. Vid broöppning stängs all spårvägstrafik och annan kollektivtrafik samt biltrafik och övrig trafik till Hisingen av. Antalet kollektivtrafikfordon kommer att uppgå till 4- 5 per minut över Hisingsbron. Broöppningstiden förväntas öka till minst 10 minuter varav följer att 40-50 spårvagnar och bussar samt övrig trafik måste vänta vid varje broöppning.

Seglation med fritidsbåtar på Göta älv bör av säkerhetsskäl ske under dagtid. Enligt redovisningen i planförslaget kommer bron ej att öppnas mellan 06- 09 och 15-18. Göteborgs Spårvägar vill dessutom att bron ej öppnas mellan 04-07. För att klara en färd till Trollhättan med en segelbåt och under dagtid bedöms broöppning behöva ske mellan 09-12. Med hänsyn till det stora intrånget i möjligheterna att framförallt bedriva kollektivtrafik till Hisingen kan endast en broöppning för segelbåtarna förväntas kunna ske. Broöppningen ska också synkroniseras med öppningen av Marieholmsbron.

Från dagens situation där turistande segelbåtar har fri passage under Göta Älvbron till att den föreslagna Hisingsbron kommer att spärra denna trafik med endast ett fåtal segelbåtspassager per dygn innebär planförslaget mycket allvarliga och stora inskränkningar av båtturen. En minskning av möjligheten att trafikera farleden Göta älv medför också betydande nackdelar från miljösynpunkt.

Västkustens Båtförbund konstaterar att en sänkning av den segelfria höjden till endast 12 meter över MHW för Götaälvsbron medför påtagliga begränsningar för den riksviktiga sjöfarten på Göta älv och för turistverksamheten vid älven, Vänern, Dalslands Kanal och Göta Kanal.

Statens geotekniska institut, SGI (aktbil. 39) finner att sökanden på ett tydligt sätt redovisar planerat arbetssätt där risk för grumling och för-orenings-spridning föreligger. Riktvärdet för uppslammade fasta substanser anges med enheten mg/l men mäts ofta som turbiditet med enheten NTU eller FNU. Om mark- och miljödomstolen väljer att villkora turbiditeten kan det därför vara viktigt att kalibrera plats-specifikt mellan enheterna.

SGI har från tidigare sammanhang (bl.a. Falkenbergs hamnområde, Mål M 1600-12, 2013-05-08) erfarit att det kan bli aktuellt att likställa rena massor med klass 1-4 dvs. upp till och med stor avvikelse från jämförvärde (NV 4914).

Vi förutsätter att det geotekniska och miljögeotekniska arbetet fortsätter som aviserat och erforderlig hänsyn framgent kommer tas till omgivningspåverkan och de geotekniska och miljögeotekniska säkerhetsriskerna.

Sökanden konstaterar att det finns risk för att riktvärdet för uppslammade fasta substanser kommer att överskridas (avser sannolikt SFS 2006:1140, Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten dvs. 25 mg/l vatten). Schakt och muddring utan spont kommer att påverka grumlingen men erfarenhetsmässigt upphör grumlingseffekten ungefär ett dygn efter att arbetet avslutats uppger sökanden. Det uppges att största risken utgör farledsmuddring som utförs vart tredje år. Det är därför viktigt, konstaterar sökanden, att vid muddring eller andra arbeten som påverkar sedimenten begränsa spridning av partiklar och föroreningar. Slutligen uppger sökanden att mer omfattande schakt och muddringsarbeten i förorenade sediment bör planeras och genomföras med god kontroll över arbetena för att begränsa spridningen av grumlande eller förorenande sediment. Vid schakt utanför spont nämns att det kan bli aktuellt att använda miljöskopa.

I kontrollprogrammet uppges att massorna ska provtas och klassas. Om aktuella riktvärden överskrids transporteras massorna till godkänd anläggning för omhändertagande. Rena massor transporteras till godkänd tipplats, I brist på riktvärden föreslås att Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för miljö kvalitet i kust och hav ska användas (Rapport 4914).

Till handlingen liar tidigare efterfrågat underlagsmaterial från Göteborgs Stads Stabilitetskartering 2011 kompletterats. I Teknisk handling 2.3 Geoteknik saknas fortfarande klargöranden hur erforderlig säkerhet med avseende på stabilitet mot älven säkerställs. SGI har dock via e-post (2013-12-20) från Länsstyrelsen tagit del av en avvikande version av denna handling (dock enbart med ursprungsdatering 2013-03-01 och utan revideringsdatum). I handlingen visades, för utförandeskedet, möjliga markbelastningar till vissa varierande nivåer för olika ytor utan att förstärkning erfordrades med hänsyn till stabilitet mot älven.

Någon redovisning av befintliga kajers konstruktioner, kondition och eventuella erosionsförhållanden i anslutning till dessa har inte redovisats. Det anges att befintlig kaj på den södra, sidan ska kunna ersättas med en ny kajläggning på en 60 m lång sträcka i anslutning till bron.

SGI har tidigare lämnat ett yttrande på uppmaning av mark- och miljödomstolen (datum: 2013-09-19, dnr 5.3.2-1308-0543). I yttrandet bedömde SGI det som väsentligt att man på ett samlat sätt till domstolen redovisar med vilken teknik man avser att muddra (sugmuddring, miljöskopa etc), vilka skydd man avser att använda för att begränsa grumlingen och till vilka turbiditetsvärden man avser att begränsa grumligheten på eventuella känsliga platser och på bestämda avstånd från mudderverksamheten. Det är också väsentligt, som SGI ser det, att man klargör för domstolen var muddermassorna får deponeras (på land eller i vatten).

SGI rekommenderade också att det till domstolen görs en samlad redovisning avseende stabilitet där även förutsättningar och beräkningar redovisas, Dessutom efterlyste SGI ett klargörande hur erforderlig säkerhet med avseende på stabilitet ska säkerställas under byggarbetstiden.

Göteborgs Hamn AB, GHAB (aktbil. 40) har lämnat synpunkter under processen med att ta fram ansökan om miljötillstånd för anläggandet av ny Götaälvbro. GHAB tycker i stort att handlingar väl beskriver projektet. För att underlätta för domstolen sammanfattar GHAB sina synpunkter i detta yttrande.

Allmänt

GHAB ser positivt på en ny vägförbindelse över älven som ska ersätta den befintliga Göta älvbron, som inom kort faller för ålderstreck. Som alltid när man ska avgöra var och hur en väg ska passera ett vattendrag krävs överväganden och prioriteringar. Bland annat måste det beaktas att den nya bron kommer ha en livslängd på cirka 100 år. I sammanhanget kan det också vara av intresse att beakta att Hamnbansans passage över Göta älv vid Marieholm utgörs av en lågbro och att den framtida fördubbling av denna förbindelse, som nu byggs, också kommer att vara en lågbro.

Fordonstrafiken över älven och sjötrafiken på älven fyller två syften som i grunden utgår från samma bas, nämligen att staden ska kunna utvecklas med beaktande av såväl stadens, regionens som det svenska näringslivets behov av transporter. Byggnad av ny bro och rivning av befintlig kommer att få stora konsekvenser för sjöfarten på Göta älv. Även i driftskedet kommer sjöfarten att påverkas då den nya bron är lägre än den befintliga.

GHAB anser att en mellanbro är en acceptabel lösning under förutsättning att öppningstiderna av bron för sjötrafikens passage arrangeras på ett för sjötrafiken acceptabelt sätt. GHAB bedömer att detta sannolikt kommer att erfordra samordnad öppning av den nya Götaälvbron med järnvägsbroarna i Marieholm men också att ändamålsenliga väntekajer anordnas i anslutning till brosystemet. Det är nödvändigt att sjökortsdjup och framkomlighet för yrkessjöfart i farleden upprätthålls under arbetets gång.

Med tanke på alla infrastruktur- och byggprojekt som kommer att ske under den närmaste tiden med passage över eller under samt i Göta älv är det viktigt att det finns ett trafikledningssystem redan under anläggningstiden av dessa projekt. Det är viktigt med ett trafikledningssystem även i driftfasen för att samordna trafikslagen

som påverkas av broöppningar. Trafikledningssystemet ska tas fram i samarbete med berörda sjöfartsmyndigheter och operatörer samt godkännas av tillsynsmyndigheten.

Påverkan riksintresse Göteborgs hamn

Eftersom ersättningsbron för nuvarande Göta Älvbro är lägre än nuvarande bro medför det att fler fartyg än idag kräver broöppning. Dessutom vill Trafikkontoret, Göteborgs Stad att broöppningar inte ska tillåtas på vissa tider av dygnet. Detta innebär att broöppningar för sjötrafiken till stor del kommer att styras till tider som inte är i konflikt med persontrafik. Med tanke på framtida kapacitetbrist på järnväg kommer troligtvis även godstrafik gå på tider då det inte finns en konflikt med persontrafik. Det kan därmed uppstå en konfliktsituation mellan riksintresset sjöfart på Göta älv och riksintresset Göteborgs hamn, järnvägstrafik till och från Ytterhamnarna. I det att antalet broöppningar per dygn slås fast är det avgörande att trafiksystemen, i synnerhet järnväg, planeras och drivs efter antalet faktiska broöppningar och inte det beslutade antalet.

Utformning

Det är viktigt att detaljutformning av ledverk samt de delar av bron som berör sjöfarten sker i samarbete med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och GHAB (Hamnmyndigheten). GHAB vill även påminna om att eventuella Security-frågor (ISPS-säkring osv.) måste hanteras för ledverken om fartyg ska kunna lägga till där.

I ansökningshandlingarna förordas inte vilken typ av bro som ska byggas. Om en lyftbro byggs kommer det att begränsa vad som transporteras på Göta älv eftersom den fria höjden då begränsas till 27 meter. Bland annat kommer då vissa pontonkranar som nu kan transporteras på älven för bland annat reparation av Marieholmsbron inte längre kunna passera den nya bron.

Uppföljning/kontrollprogram

GHAB anser att det är bra att handlingarna har kompletterats med ett förslag på kontrollprogram och anser att det är ett bra kontrollprogram som har tagits fram då det bland annat behandlar farledsdjup och spridning av förorenade sediment. Om viss samordningsvinst (tidsmässig/ekonomisk) kan ses för Trafikkontoret och GHAB genom att utföra Trafikkontorets muddring i samband med GHAB:s förespråkas självfallet ett sådant samarbete

Enligt ansökningshandlingarna kommer det att finnas ett övergripande uppföljningsprogram för hela projektet. GHAB anser att följande saker bör behandlas i uppföljningsprogrammet:

Samråd ska genomföras med berörda intressenter inom hamnområdet som påverkas av bland annat längre avstängningstider.

Det ska finnas förtöjningsmöjligheter för fritidsbåtar uppströms under byggnation men även efter det att bron är färdigställd. Handlingarna bör kompletteras med en karta som redovisar möjliga lägen.

Förslag till villkor

GHAB anser att förslagen till tillståndsvillkor till stora delar är lämpliga. Med tanke på vad GHAB har framfört ovan vill hamnbolaget att följande villkor förändras till nedanstående:

- efter anläggningens färdigställande, området skall sjömätas och ramas, resultatet av sjömätningen skall inrapporteras till Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn (Hamnmyndigheten),

Med tanke på vad GHAB har framfört ovan vill dock hamnbolaget att följande villkor läggs till:

- detaljutformning av ledverk samt de delar av bron som berör sjöfarten ska ske i samarbete med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn (Hamnmyndigheten),
- ett avtal om hur landtrafiken på bron och sjötrafiken genom bron ska regleras, inklusive att ett trafikledningssystem ska tas fram, ska finnas med berörda myndigheter och operatörer samt godkännas av tillsynsmyndigheten innan anläggningsarbetena för broanläggningen startas,
- sjökortsdjup och framkomlighet för yrkessjöfart i farleden ska upprätthållas och kontrolleras under anläggningsarbetets gång,

Övrigt

Möjligheterna att ta hand om förorenade muddermassor är för närvarande mycket begränsade. Den närmaste 10-årsperioden kan GHAB med största sannolikhet inte ta emot förorenade

muddermassor från andra projekt än GHAB:s underhållsmuddring. Alternativa sätt att ta hand om förorenade muddermassor måste föreslås som huvudalternativ. Omhändertagande av rena muddermassor kommer inte i framtiden att samordnas av GHAB.

Som det nämns ovan måste det beaktas att den nya bron kommer ha en livslängd på cirka 100 år. Trafikverket tror på en ökad mängd godstransporter på älven, bland annat till Göteborgs hamn. GHAB är positiva till detta och därför är det viktigt att säkra möjligheten att sjötrafiken i Göta älv ska kunna trafikera Göteborgs hamn även på lång sikt. Bland annat kan det bli aktuellt att trafikera älven med lägre farttyg, så kallade IWW-fartyg (inland waterways) eller med pråmar.

Sjöfartsverket (aktbil. 41) som avstyrker ansökan anför bl.a. följande.

Sjöfartsverkets har tidigare yttrat sig i ärendet till Länsstyrelsen och vidhåller vad som tidigare anförts. Yttrandena bifogas som bilagor.

Av handlingarna framgår inte vilken typ av bro den sökande avser anlägga. Vilken typ av bro som väljs är inte oväsentlig då den kan påverka faktorer som segelfri höjd, vindkänslighet, tid för broöppning, påverkan vid driftstörningar etc. Detta är

parametrar som är viktiga för framkomlighet och robusthet i det totala transportnätet.

Sjöfartsverket förordar samma brohöjd för den Nya Hisingsbron som den befintliga Göta älvbron har idag, eftersom det medför få broöppningar och därmed minsta möjliga störningar för både sjöfarten, fritidsbåttrafiken och lokaltrafiken över bron. En lägre brohöjd skulle sannolikt få negativa konsekvenser för sjötrafiken på Göta älv.

Efter Sjöfartsverkets senaste yttrande till Länsstyrelsen har en designtävling för den nya bron ägt rum. Det vinnande förslaget är en lyftbro där inte obegränsad seglingsfri höjd medges.

Sjöfartsverket vill belysa att lokala näringar strax uppströms befintlig bro (Gotenius varv och Frog Marine AB) idag endast begränsas av Älvsborgsbrons segelfria höjd om 45 meter. Dessa lokala näringar kan därför påverkas av en lägre segelfri höjd. I övrigt är den minsta segelfria höjden i Göta älv 27 meter. Samråd med dessa näringar bör redovisas.

Kollektivtrafiken i Göteborg förväntas öka de kommande åren och cirka 3000 bussar/spårvagnar per dygn beräknas trafikera Hisingsbron. I genomsnitt under dygnet kommer då en buss eller spårvagn att passera över bron var 30 sekund. Under dagtid förmodas lokaltrafiken vara tätare än så.

Mot bakgrund härav anser Sjöfartsverket, att påverkan på Göteborgs kommuns trafiksystem med koppling till den nya bron bör simuleras med den beräknade trafikintensiteten enligt "K2020" som är Göteborgs kommuns vision om framtidens lokala resande. Sjöfartsverket anser att det finns en stor risk för att ytterligare restriktioner för sjöfarten kan tvingas fram om broöppningar orsakar oacceptabelt stora störningar i lokaltrafiken.

Påverkan på trafiksystemet bör därför simuleras med fullt utnyttjande av sjöfarten på Göta älv enligt avtalet för sjöfartens framkomlighet, en öppning per timme förutom klockan 06-09 och 15-18 så att konsekvenserna av en lägre bro blir belysta.

Sjöfartsverkets erfarenhet av den befintliga lyftbron i Trollhättan (järnvägsbro) är att tiden för broöppning är betydligt längre än för klaff- eller svängbroar. Den tid som trafiken på den nya bron står still, kan påverkas av vilken typ av bro som väljs. Eventuella skillnader i trafikstörningar beroende på typ av bro bör redovisas.

Av handlingarna kan ej utläsas vilken minsta segelfria höjd som föreslås. En förslagen minsta segelfri höjd med tillhörande redovisning bör redovisas. Bilaga 4 innehåller definitionen av segelfri höjd.

Sjöfartsverket ska även beakta fritidsbåttrafikens intressen. Den lägre brohöjden innebär att behovet av broöppningar för fritidsbåtar ökar signifikant. Trafikverket har framfört att sommartid kan behovet av broöppningar vara större för turismens

behov. Sjöfartsverket delar den bedömningen och anser att föreslagna fyra broöppningar per dygn för fritidsbåtar är otillräckligt.

Enligt handlingarna avser sökande att senare utpeka lämpliga förtöjningsplatser utanför den nya detaljplanen. Förtöjningsplatser för fritidsbåtar bör redovisas redan i detta skede då dessa starkt påverkas av en lägre brohöjd.

Anläggningsfasen

Avstängningarna skall göras så att de minimerar påverkan för sjöfarten. Längre avstängningar bör undvikas under sommarmånaderna då fritidsbåtstrafik och Göta kanaltrafik pågår.

Avstängningar av farled i samband med anläggningsfasen skall samrådas med Sjöfartsverket och berörda näringar längs Göta älv och i Vänerregionen.

Det är Sjöfartsverkets uppfattning att ovanstående samråd kan göras först då förutsättningarna blivit tydligare. Typ av bro måste först fastställas så att de tekniska förutsättningarna och genomförandefasen kan överblickas.

Tillväxt Lidköping AB (aktbil. 42) yrkar i första hand att mark- och miljödomstolen skall avslå Göteborgs kommuns ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro med en lägre seglingsfri höjd än dagens befintliga bro, samt även avslå ansökan om utrivning av befintlig bro.

Näringslivet yrkar i andra, för det fall mark- och miljödomstolen helt eller delvis meddelar Göteborgs kommuns tillstånd enligt ansökan, att domstolen skall avslå Göteborgs kommuns yrkande om s.k. verkställighetsförordnande.

Tillväxt Lidköping AB är ett samägt näringslivsbolag mellan Lidköpings kommun (40%) och företagen i Lidköpings kommun (60%). Tillväxt Lidköping AB samordnar alla frågor som rör näringslivsutveckling i Lidköpings kommun.

Skaraborg1 är landets femte mest befolkningsrika lokala marknad för invånare med högre utbildning efter Stockholm, Malmö, Göteborg och Linköping. Skaraborg är dock en region med en mycket utspridd befolkning och utan ett stort befolkningscentrum. Skaraborg är del av storstadsregionen Västra Götaland med Göteborg som centrum. Skaraborgs1 näringsliv och arbetsliv har en relativt tydlig specialisering till tre områden. Det handlar dels om verksamheter med stark långsiktig anknytning till regionen som jord, skog, livsmedel och trä- inklusive möbelindustri och tillverkning av hus, kök, dörrar etc. Den andra delen är transportmedelsindustrin med rader av leverantörer samt verksamhet inom metallvaruindustri.

I Lidköpings arbetsmarknadsregion finns ca. 9 000 arbetsställen som är uppdelade i 500 olika branscher. Den dominerande branschen är tillverkning inklusive jord-, skogsbruk och fiske (drygt 30%).

I Lidköping finns idag 3 400 registrerade företag varav ca. 2 700 är aktiva. Bland dessa återfinns Lantmännen med två större anläggningar för bearbetning av spann-

mål, Svenska Foder och Eurofins med sina huvudkontor dessutom ett flertal större transportföretag t.ex. Thunbolaget, Visby Ship Management och XR logistik. Dessutom finns i Lidköping, Vänerhamn AB som är en av Sveriges största hamnaktörer, Vänerhamn ägs utav sex kommuner samt Lantmännen. Lidköpings kommun äger 20% av Vänerhamn. Godset som idag går med båt till eller från Lidköping är drygt 400 000 ton/år, vilket motsvarar ca. 13 400 lastbilekipage alternativt 10 000 järnvägsvagnar.

I Lidköping sker idag en stor satsning på besöksturism, ett led i detta är att kunna använda skärgården på ett bättre sätt och hitta aktörer/företag som är beredda att investera. Under 2013 gjordes en kartläggning med syfte att presentera för investerare av kryssningstrafik på Väneren. Detta underlag är klart och kontakter sker med olika investerare. Dessutom kommer det från och med sommaren 2014 att genomföras skärgårdskryssningar i anslutning till Läckö utav Göteborg och Bohusläns Rederi AB.

Lidköping har tillsammans med Göteborgs Energi investerat och satsat på en av världens första biogas anläggningar för produktion av flytande biogas, Lidköping Biogas. Transporten av den flytande biogasen sker idag med lastbilstransporter men skulle lika gärna kunna transporteras med båt.

I de kartläggningar (intervjuer) som Tillväxt Lidköping gör med företagen i Lidköping är en av de viktigaste konkurrensfaktorerna väl fungerande kommunikationer och utbyggd infrastruktur. Detta är den faktor som företagen har svårast att påverka eftersom det är politiska beslut som avgör frågan. I Lidköping finns idag väl fungerande sjöfart, relativt väl utbyggd vägnät samt järnvägsförbindelser som behöver kompletteras (elektrifiering av Kinnekullebanan och förbifart Håkantorp).

Ett absolut krav från företagen är att de har kvar sin konkurrensfördel att kunna välja transportslag för sina varor på minst dagens nivå.

Näringslivet i Lidköping anser inte att Göteborgs planer på en lägre bro bibehåller handlingsfriheten för företagen i Lidköping att ur konkurrensskäl kunna välja transportslaget fartygstransport eller utveckla besöksturism i Väneren. Det är framförallt följande aspekter som måste beaktas:

Befintliga rederiers möjlighet att nyttja de direktiv som EU och riksdag antagit angående Europeiska inre vattenvägar.

Begränsningar i transporttider för fartygstransporter (inklusive kryssningstrafik) på grund av spärrade tider för broöppningar och konflikten med kollektivtrafiken till Hisingen vid dessa. Trafiksituationen vid en eventuell omläggning av transporter från sjöfart till väg- eller järnväg beroende på utkonkurrerade sjötransporter.

Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs kommun (aktbil 43) anser att tillstånd kan ges till den ansökta vattenverksamheten under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas. Synpunkterna omfattar att begränsa tiden för utförande och att anpassa verksamheten med hänsyn till kumulativa effekter av flera parallella byggprojekt längs älvssträckan, miljö kvalitetsnormer för ytvatten samt fisk- och musselvattnen, riktvärden för buller och riktvärden för utsläpp av föroreningar till älven.

Nämnden anför vidare bl.a. följande.

Tidplan med hänsyn till älvbiologi

Tidplanen för åtgärderna har inte kunnat fastställas men den totala byggtiden bedöms till ca 5 år. De aktuella vattenverksamheterna kommer behöva samordnas med flera infrastrukturförändringar i staden och innebära viss tidspress eftersom nuvarande bro behöver ersättas senast år 2020. Kort- och långsiktiga konsekvenser på alla stadens och älvens funktioner behöver ligga till grund för planering av de ingående arbetsmomenten. Ett kraftfullt sätt att minimera påverkan på den biologiska mångfalden och ekosystemet i älven är att kraftigt tidsbegränsa åtgärder i älvens vatten och förlägga dem till specifika säsonger. Vi efterlyser villkor för åtgärder i vatten som begränsar tidsåtgång och som tar hänsyn till tidsperioder under året då fiskvandring eller andra sårbara funktioner i ekosystemet kan anses extra känsliga för störningar.

Samordning med byggprojekt i älven

Det kommer under den närmsta tioårsperioden att pågå ett flertal byggprojekt i ett begränsat vatten- och strandområde längs Göta älv. Förutom ny Göta älvbro kommer exploatering av mark och vatten ske bland annat vid Marieholmsförbindelsen, Frihamnen och vid Skeppsbron.

Ansökan har kompletterats med en enkel bedömning av den sammanlagda effekten av pågående byggprojekt. Sökanden beskriver att grumlingseffekten på fisk kan förstärkas om grumlande arbeten utförs samtidigt men att risken för detta är mycket låg. I det skede som projekten nu befinner sig kan tidsplanerna inte preciseras enligt sökanden. Vi anser att det föreligger risk för negativa kumulativa effekter och att möjligheter till samordning mellan projekten kan bidra till minskad miljöpåverkan och effektivt resursutnyttjande. I samråd med tillsynsmyndigheter kan samordning ge förutsättningar för en mer heltäckande kontroll av bullernivåer i luft och vatten, grumling och spridning av föroreningar i vattenmiljön samt hantering av schakt-och muddermassor till och från de olika vattenverksamheterna.

Miljö kvalitetsnormer för Göta älv

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar att den aktuella delen av Göta älv omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten samt miljö kvalitetsnormer för fisk-och musselvatten. Ytvattenförekomsten klassades som kraftigt modifierat vatten av vattenmyndigheten för Västerhavet under vattenförvaltningscykeln 2009-2015. Inför nästa period 2015-2021 föreslår vattenmyndigheten att vattenförekomsten klassas om och inte längre bedöms vara kraftigt modifierad. Vi bedömer att denna förändring kan leda till hårdare krav på åtgärder för att uppnå god status i vattenförekomsten till år 2021.

Den aktuella älvsträckan har enligt vattenmyndigheten måttlig ekologisk status på grund av att strandzonen är påverkad eller har försvunnit. Vattenmyndighetens förslag för att få bukt med problemet beskrivs i åtgärdsdatabasen VISS och innebär att skapa funktionella kantzoner på minst 20 meters bredd för positiva effekter i älven som bland annat filtrering av sediment, närsalter, vatten, beskuggning och tillförsel

av organiskt material. Det saknas planerat utrymme för att återskapa strandzoner inom det aktuella området men vi efterlyser kreativa lösningar för att möjliggöra funktionella kantzoner, t.ex. genom strandnära park- och naturmiljöer. I Frihamnen pågår utvecklingen av ett större strandnära grönområde till år 2021. Utveckling av området bör möjliggöra fläckvisa funktionella kantzoner på ömse sidor om Göta älv för att klara miljö kvalitetsnormen god ekologisk status till år 2021.

Sökanden gör bedömningen att tillfälliga överskridanden av uppslammade fasta substanser och koppar kommer att ske men inte innebära mer än en liten till måttlig påverkan på lax. Vi bedömer att risk för negativ påverkan och överskridanden av både miljö kvalitetsnormer för ytvatten och för fisk- och musselvatten ska leda till utökad kontroll. Att flera infrastrukturprojekt och arbeten pågår parallellt under de närmsta åren i vattenförekomsten kan föranleda högre krav på vattenverksamheterna. Effekt på vattenförekomsten och vandrande fisk behöver följas upp med kontroller under och efter arbetstiden. De presenterade fiskräknarna i Lilla Edets och Jonsreds kraftstationer bedömer vi som otillräcklig kontroll av verksamhetens påverkan på fisk i älven. Sökanden behöver i kontrollprogram redovisa vilka åtgärder som ska vidtas vid eventuellt överskridande av miljö kvalitetsnormer.

Risk för grumling, spridning av föroreningar

Miljö- och klimatnämnden bedömer att föreslagna riktvärden för utgående vatten under arbetet, vilka framgår av kontrollprogrammet som bifogas till ansökningshandlingarna, är mycket höga. Vi saknar motivering till föreslagna utsläppsriktvärden. Utifrån förväntade föroreningar i området, dagens reningsteknik samt principen att begränsa utsläpp av föroreningar vid källan anser vi att utsläppsriktvärdena bör skärpas betydligt. Miljöförvaltningens riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten (R 2013:10) bör vara utgångspunkten vid bedömningen av utsläppen i likhet med andra projekt i Göteborg.

Sökanden beskriver att rening och kontroll av överskottsvatten/länsvatten behöver utföras för att uppfylla utsläppskraven innan vidare utsläpp till recipient. Vi anser att reningsfunktionen behöver säkerställas även vid höga flöden och höga vattennivåer i älven.

Masshanteringsplan

Vi bedömer att sökandens redovisning av masshantering är tillräcklig och instämmer i att den totala massvolymen är förhållandevis begränsad.

Buller

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas att riktvärden för buller inomhus från byggarbetsplatser enligt Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) kommer att tillämpas. Vi anser att sökanden behöver inventera vilka verksamheter som bedrivs i det område som påverkas i god tid innan arbetet påbörjas för att klara riktvärden inomhus. I området finns i dagsläget bland annat kontors-, vård- och skollokaler. Vi anser att utgångspunkten bör vara att sökanden ska klara Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbetsplatser, både ute och inne.

Ansökan saknar utredning av undervattensbuller och vibrationer samt en kartläggning av möjliga passager för fisk för att visa på förutsättningar för vattenverksamheter i begränsade delar av älven även vid hög fisktäthet. Sökande föreslår att begränsa bullrande verksamheter i tid eller rum för att undvika påverkan på fisk. Vi bedömer inte att det finns tillräckligt med kunskapsunderlag för att förutsätta att vandrande fisk inte skadas om bullerverksamhet tillåts i delar av älvfårans bredd. Buller- eller vibrationsalstrande vattenverksamhet behöver därmed tidsbegränsas för att undvika negativa effekter på vandrande fisk.

Livfastigheter Gullbergsvass 1:12 KB och Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (publ) (aktbil. 45) som tillstyrker den sökta vattenverksamheten anför bl.a. följande.

Livfastigheter Gullbergsvass 1:12 KB är lagfaren ägare av fastigheten Göteborg Gullbergsvass 1:12. Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (publ) är lagfaren ägare av fastigheten Göteborg Gullbergsvass 1:2. Båda nämnda fastigheter (gemensamt "Fastigheterna") är belägna i område som berörs av den i målet sökta verksamheten.

Bolagen har vid avgivandet av detta yttrande lagt särskild vikt vid dels att arbeten på land inte omfattas av förevarande tillståndsprövning och dels att sökanden uppgett att den tänkta vattenverksamheten inte bedöms påverka grundvattenförhållandena. Bolagen förutsätter således att verksamheten inte på något sätt kommer att påverka grundvattenförhållandena relaterade till Fastigheterna.

Bolagen vill framhålla att den tänkta vattenverksamhetens påverkan på Fastigheterna, särskild vad gäller geotekniska aspekter, är svår att bedöma baserat på underlaget i förevarande ansökan, Bolagen begär härvid att sökanden senast vid huvudförhandlingen presenterar vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som sökanden avser vidta vid genomförandet av förevarande verksamhet till undvikande av skada på eller olägenhet för Fastigheterna och däri pågående verksamheter. Bolagen vill även säkerställa att kontrollprogram avseende omgivningspåverkan, innefattande Fastigheterna, upprättas i enlighet med vad som anges i miljökonsekvensbeskrivningen, se avsnitt 5.11 "Geotekniska förhållanden", sid. 89, samt att övriga härvid nämnda åtgärder vidtas. Bolagen begär att ett mer utvecklat utkast till kontrollprogram redovisas senast vid kommande huvudförhandling. Vid utformning och genomförandet av nämnda åtgärder ser Bolagen gärna att dialog sker med desamma.

Med angivna utgångspunkter och de åtaganden sökanden gör, blir de ekonomiska och andra skador som eventuellt ändå uppkommer i samband med genomförandet av aktuell vattenverksamhet samt att tillgängligheten till/från Fastigheterna jämte övriga därtill hörande faciliterer, såsom parkering, under genomförandetiden negativt påverkas, att hänföra till institutet oförutsedd skada. Bolagen har ingen erinran häremot och bedömer det inte vara nödvändigt att utsträcka den föreslagna tiden för anmälan av sådana skador.

Trafikverket (aktbil. 50) anför att man arbetar för närvarande med följande större projekt i närområdet: Västlänken, Marieholmsförbindelsen och nedsänkning av E45

som görs för att möjliggöra anläggandet av Hisingsbron. Samtliga ovanstående projekt ingår i de av Trafikverket utpekade riksintressena för kommunikation och ska skyddas i enlighet med miljöbalken 3 kap 8

Det är viktigt att såväl anläggande av ny bro över Göta älv (Hisingsbron) samt utrivning av befintlig bro kan samordnas med ovan nämnda stora projekt i närområdet. Av särskild betydelse i nuläget är att säkerställa möjligheten att kunna passera Götaälvsbronns sidspann och arbetsområdet för den nya Hisingsbron med delvis prefabricerade tunnelelement till Marieholmstunneln.

Trafikverket anser att ansökan om vattenverksamhet ska kompletteras med den 5 augusti 2014 Överenskommelse som ska reglera passage av tunnelelementen. Ett förslag på en sådan överenskommelse skickades till Trafikkontoret i Göteborgs kommun i juni 2013.

Transportstyrelsen (aktbil. 53) anser att bronns utformning vad gäller seglingsfri höjd, typ av broöppning etc måste främja god tillgänglighet för sjöfarten men även vägas mot tillgänglighetsbehov hos andra transportslag och brukare av bron.

I ansökan har vi inte kunnat finna beräkningar av bronns seglingsfria höjd. En seglingsfri höjd bör redovisas. Den bör beräknas i enlighet med Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:19) om sjövägmärken.

För den del av anläggningsfasen som avser byggnation som kommer att påverka fartygstrafiken bör man analysera riskerna i samband med detta. Utifrån denna analys bör projektet föreslå eventuella åtgärder och en handlingsplan för att höja säkerheten för sjötrafiken i samband med anläggningsfasen.

Avstängningar av farleden bör göras så att de påverkar fartygstrafiken så lite som möjligt. En plan för detta bör tas fram i samråd med Sjöfartsverket och andra berörda intressenter.

Varje gång det görs någon form av undervattensarbete, som kan påverka farledsdjupet, även under anläggningsfasen, bör detta område sjömätas, innan sjötrafik tillåts passera. All sjömätning ska ske i enlighet med den internationella standarden S-44 och Transportstyrelsen och sjöfartsverkets anvisningar 1.

Vid förändringar som nyetablering, indragning och flyttning av utmärkning för sjöfarten s.k. sjösäkerhetsanordningar (SSA) ska tillstånd först ansökas om hos Transportstyrelsen.

Skyltning ska ske enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:19) om sjövägmärken.

Vasakronan Fastigheter AB (aktbil. 54) anser att sökanden, Göteborgs kommun, inte i tillräcklig grad har tagit hänsyn till risken för skador på bebyggelsen på fastigheterna Gullbergsvass 1:16, Gullbergsvass 3:3 och Gullbergsvass 16:1. När det

gäller de specifika förhållandena på respektive fastighet får undertecknad framföra följande.

Gullbergsvass 1:16

Gullbergsvass 1:16 benämns också Läppstiftet. Byggnaden är belägen på västra sidan av den planerade nya Göta Älvbron. Byggnaden på fastigheten är grundlagd på pålar. Vidare har Läppstiftet ett påkörningsskydd ute i Göta älv för att skydda de pålar som är pålade i kajkant. Sökanden måste visa att de sökta åtgärderna inte utgör risk för att skada grundläggning. Vidare har sökanden att visa art nämnda påkörningsskydd och dess funktion kan upprätthållas under hela projekttiden.

Vid hårt västligt väder och stora flöden från Göta Älv blir vattenstånden höga i området intill våra fastigheter. Vasakronan Fastigheter AB vill därför särskilt peka på problemet vid högvatten som kan komma att kraftigt förvärras om uppdamning sker.

Därutöver gäller följande förhållande som Vasakronan Fastigheter AB vill göra sökanden och domstolen uppmärksam på. Byggnaden på fastigheten försörjs med kylvattenintag från Göta älv. Vattenintaget för kylvatten till Läppstiftet är en kritisk försörjning för fastighetens kylsystem som stannar helt vid utebliven älv/vattenförsörjning. Intaget ligger under vatten i kajkant och är mycket känsligt för nedsmutsat vatten och måste skyddas specifikt vid muddring och andra arbeten som rör upp bottenslam eller medför byggrester av olika slag. Den befintliga kylvattenanläggningen försörjer hela byggnaden och är av synnerlig vikt för fastighetsägaren. Kylvattenanläggningen mycket kostnadseffektiv och helt avgörande för fastighetsägarens upprätthållande av ett gott inomhusklimat. Dessutom finns utanför Läppstiftet en vattenpark som försörjs med vatten från Göta älv. Försörjningssystemet med tillhörande pumpanläggning till vattenparken riskerar att slammas igen och/eller förstöras.

I samband med tidigare muddringsarbeten i älven för ca 2 - 3 år sedan drabbade fastighetsägaren av stora problem på grund av att kylvattenanläggningen och dess pumpar, liksom i vattenparkens pumpar slammade igen med ekonomiska skador som följd. Det ska inom ramen för detta ärende och Ansökan särskilt noteras att nämnda muddringsarbeten utfördes längre uppströms i älven. Vasakronan Fastigheter AB befarar därför att kommande muddringsarbeten kommer att medföra risk för ännu större skador på befintlig anläggning och risk för ekonomiska följdskador i form av hyresnedsättningskrav och skadeståndskrav från våra hyresgäster.

Gullbergsvass 3:3 och Gullbergsvass 16:1

Gullbergsvass 3:3, benämns också det s.k. "Swecohuset". Gullbergsvass 16:1, benämns också "Kromet". Dessa byggnader ligger intill varandra på Östra sidan av den planerade nya Göta Älvbron. Byggnaderna på Kromet och Swecohuset är grundlagda på pålar. Vid hårt västligt väder och stora flöden från Göta Älv blir vattenstånden höga i området intill våra fastigheter och Vasakronan Fastigheter AB vill också för dessa byggnader peka på problemen vid högvatten.

Gemensamt för Gullbergsvass 1:16, Gullbergsvass 3:3 och Gullbergsvass 16:1
Ansökan omfattar dels muddringsarbeten och dels arbeten som kommer att medföra omfattande vibrationer. Det finns, mot bakgrund av vad som anförts ovan, en stor risk för skada på byggnaderna på Gullbergsvass 1:16, Gullbergsvass 3:3 och Gullbergsvass 16:1. Sökanden har inte i tillräcklig grad beaktat risken för skador till följd av de arbeten som ska utföras inom ramen för Ansökan. Frågorna kan inte anstå till kontrollprogrammet.

Vasakronan Fastigheter AB begär att sökanden närmare utreder och gör en bedömning om det finns risk för bestående skador på byggnaderna inom fastigheterna Gullbergsvass 1:16, Gullbergsvass 3:3 och Gullbergsvass 16-1. Vasakronan Fastigheter AB hemställer att sökanden närmare utvecklar hur riskerna kommer att följas upp med närmare beskrivning av åtgärdsförslag. Detta redovisat per fastighet och med beaktande av de risker som Vasakronan Fastigheter AB påtalat ovan.

Ersättning för skada, nu om prövotid

Risken för skador på byggnaderna på Gullbergsvass 1:16, Gullbergsvass 3-3 och Gullbergsvass 16:1 kan inte anses obetydliga. Vasakronan Fastigheter AB anser också att det finns en stor risk att skadorna inte uppträder i anslutning till utförande av de sökta åtgärderna så som sökanden anger i Ansökan, utan först senare. Innan sökanden närmare har utvecklat vilka risker som finns och hur riskerna ska följas upp framställer Vasakronan Fastigheter AB reservationsvis yrkandet att tiden för inkommande med anspråk på ersättning enligt reglerna om oföretsedd skada bör bestämmas till 10 år efter arbetstidens utgång.

Redovisning av nyttjanderättsavtal

När det gäller frågan om icke inskrivna nyttjanderättsavtal för Gullbergsvass 1:16, Gullbergsvass 3:3 och Gullbergsvass 16:1 så finns det oss veterligen inga sådana förutom avtal med ledningshavare och nätägare för försörjning av fastigheterna. Vasakronan Fastigheter AB har i detta hänseende inte redovisat alla de hyresavtal (och andra nyttjanderättsavtal) som är tecknade i respektive byggnad på, eller på marken kring, fastigheterna.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (aktbil. 55) tillstyrker ansökan om tillstånd till planerade åtgärder så som ansökan utformats, under förutsättning att yrkanden enligt nedan beaktas. Länsstyrelsen anser att syftet med den sökta verksamheten är av stort samhällsintresse ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv för bland annat stads- och regionutveckling.

Länsstyrelsen yrkar följande:

1. Planerade arbeten ska utföras i enlighet med vad som sagts i ansökan med kompletterande handlingar och de förslag till skadeförebyggande åtgärder som föreslås ska genomföras om inte annat framgår av nedanstående.
2. För att säkerställa att riksintresset för kommunikation, sjöfart, inte påtagligt skadas ska bron medge att minst 15 handelsfartyg kan passera Göta älv per dygn,

Minst en bropassage ska garanteras per timma, undantaget kl 06-09 och 15-18 helgfria vardagar.

3. De tillkommande anläggningar (förtöjningsplatser, hamnar mm), som krävs med anledning av den planerade åtgärden och utgör en förutsättning för en säker och fungerande sjöfart för både handelssjöfart och fri-tidsbåttrafik, i både anläggnings- och driftskedet, ska ingå i föreliggande tillståndsansökan.
4. Buller till följd av den sökta verksamheten ska begränsas så att det inomhus inte ger upphov till högre ljudnivå än vad som följer av Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15), De i nämnda allmänna råd angivna riktvärdena läses därmed som be-gränsningsvärden. Tillsynsmyndigheten får medge avvikelser från villkoret om det föreligger synnerliga skäl. Bullrande åtgärder såsom bilning, pålning och spontning, får endast utföras vardagar (måndag - fredag) dagtid, kl. 07.00-19.00.
5. 5a) För tiden 15 april -15 november gäller begränsningen att bullrande och vibrerande arbeten, som kan påverka fisk i Göta älv endast får utföras dagtid vardagar kl 07-18. Tillsynsmyndigheten får medge avvikelser om särskilda skäl finns (exempelvis vid kritiska arbetsmoment), liksom föreskriva ytterligare tidsrestriktioner (exempelvis vid smoltutsättning).

5b) Bullrande arbeten, exempelvis från bilning, pål- och spontslagning, som riskerar att medföra undervattensljud överskridande ett oviktat SEL värde på 178 dB re 1 μPa^2 10 meter från händelsen med hänsyn till vandrande lax eller ett PEAK värde 208 dB re 1 μPa^2 10 meter från händelsen med hänsyn till skador på fisk, får inte utföras. Start av pålning med begränsad energi (ramp up) ska ske.
6. Arbeten som kan orsaka grumling i Göta älv får, med hänsyn till påverkan på vandrande fisk, nedströms liggande marina miljöer samt friluftslivet, endast utföras under perioden 15 november - 15 april. Åtgärder ska vidtas för att så långt möjligt innehålla miljö kvalitetsnormen 25mg/l för uppslammade fasta substanser enligt Bilaga 1 i Förordning (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, där smoltutvandringen från 1 april ska beaktas särskilt, Arbeten som orsakar grumling vid andra tider får utföras först efter samråd med och god-kännande av tillsynsmyndigheten.
7. Vid muddring av förorenade sediment ska åtgärder vidtas för att mini-mera spridning av suspenderat material och föroreningar, Om muddring i dessa områden inte kan ske inom spont eller liknande så ska en så kallad miljöskopa användas.
8. Överskottsvatten (bygg-, länshållnings- samt dagvatten) ska för att få släppas ut till recipient uppfylla de riktvärden som anges i Miljöförvaltningens i Göteborgs Stad " Miljöförvaltningens riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten, ISBN nr: 1401-2448, R 2013:10 ". Tillsynsmyndigheten får medge avvikelser från villkoret vad avser haltgränser samt fastställa

haltgränser för ytterligare ämnen som kan vara aktuella,

Överskottsvatten ska avledas till bassäng och provtas, Överskottsvatten som inte uppfyller kraven enligt första stycket ska renas i behandlingsanläggning så att dessa krav kan uppfyllas. Eventuell behandlingsanläggning ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten. Vatten från sedimentationsbassäng och behandlingsanläggning ska släppas så långt ut i Göta älv som är praktiskt möjligt.

9. Länsstyrelsen yrkar på att mark- och miljödomstolen förordnar en fisk-sakkunnig som tar fram ett lämpligt uppföljningsprogram för verksamheten, Uppföljningsprogrammet bör utgå ifrån att projektet utgör ett av flera stora infrastrukturprojekt som kommer att beröra ett vattenområde som är av stor betydelse för fiskvandring till ovanförliggande vattendrag. Inom området kommer stora arbeten att pågå uppemot 10 år, Då det är svårt att i förväg uppskatta och värdera kumulativa miljöeffekter av flera samtidiga projekt, är det i detta fall av särskild vikt att utvärdera påverkan på fiskbestånden under hela arbetets genomförande. Det är därför lämpligt att en större uppföljningsinsats utformas och genomförs av en särskilt sakkunnig i fiskefrågor. Länsstyrelsen erinrar här särskilt om att Göta älv är ett utpekat laxvatten och att laxen är en av flera målarter i ovanförliggande Natura 2000-områden.
10. Fiskeavgift. Underlag för beräkning av fiskeavgift saknas fortfarande. Tk har till Länsstyrelsen föreslagit en fiskeavgift på 45 kkr knuten till möjlig påverkan på fisken. Länsstyrelsen kan godta denna nivå förutsatt att samtliga Länsstyrelsens yrkanden i övrigt avseende de delar som kan påverka fisk och fiskvandring beaktas fullt ut. Om samtliga yrkanden förutom 5b) enligt ovan godtas anser Länsstyrelsen det motiverat med en fiskeavgift på ytterligare 200 000 kr, dvs. totalt 245 000 kr, till följd av den påverkan som befaras av att enbart detta yrkande inte beaktas.
11. Inga arbeten får påbörjas före dess att ett kontrollprogram för arbetenas genomförande är godkänt av tillsynsmyndigheten, Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med samt ges in till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader innan vattenarbetena påbörjas, Länsstyrelsen vill mot bakgrund av de planerade åtgärdernas omfattning och komplexitet särskilt erinra om vikten av god framförhållning vid utformningen av kontrollprogrammet, Kontrollprogrammet ska bl.a. omfatta:
 - o Skadeförbyggande åtgärder för att minimera störningen i vattenmiljön med avseende på partikel- och förorenings-spridning från arbetsområdet till vatten,
 - o Skadeförbyggande åtgärder för att minimera utsläpp till luft från arbetsområdet,
 - o Skadeförbyggande åtgärder för att minimera buller och vibrationer i närområdet samt i den närliggande vattenmiljön,

Länsstyrelsens bedömning

Nedan redogörs för Länsstyrelsens motivering avseende vissa av ovan an-givna yrkanden,

Riksintresse kommunikation - farled, påverkan sjöfart (yrkande 2)

För att undvika att riksintresse kommunikation, Farled 955 Göta älv, påtagligt skadas till följd av åtgärderna, avses ett trafikledningssavtal tas fram. Avtalet utgår från vad Trafikverket i yttrande TRV 2011/63892A meddelat -att riksintresset för Vänersjöfarten anses tryggat om:

Minst 15 handelsfartyg kan passera Göta älv per dygn.

Minst en bropassage kan garanteras per timma under broarna i centrala Göteborg, undantagetid 06-09 och 15-18, Behovet kan vara större sommartid för turismens behov och varje öppning kan bli lång då ett flertal båtar ska passera.

I dagsläget saknas ett avtal, påskrivet av samtliga berörda parter, Länsstyrelsen anser därför att det genom villkor i domen bör säkerställas vad Trafikverket meddelat krävs för att den planerade verksamheten inte ska leda till att riksintresset för sjöfarten påtagligt skadas.

Förtöjningsplatser och hamnar (yrkande 3)

I MKBn daterad 2014-02-17 (bl.a. s 26, 75, 93) framgår att behovet av förtöjningsmöjligheter för fritidsbåtar både upp- och nedströms den planerade bron på kort sikt kan anordnas vid Lilla Bommens hamn respektive vid Ringön, Inga anläggningar för detta ändamål ingår i denna prövning utan frågan hänskjuts till den kommande stadsutvecklingen i området.

Länsstyrelsen anser det är av stor vikt att de tillkommande anläggningar som krävs med anledning av den planerade åtgärden och som utgör förutsättningar för en säker och fungerande sjöfart för både handelssjöfart och fritidsbåtstrafik, i både anläggnings- och driftskedet, dvs, både på kort och längre sikt, ska ingå i föreliggande tillståndsansökan,

*Buller - Påverkan vattenområdet**(Yrkande 5a)*

Länsstyrelsen anser att begränsning i arbetstider måste ske för åtgärder som medför undervattensbuller, för att säkerställa att betydande påverkan inte sker på vandrande fisk (lax) liksom bevarandevärdena i Natura 2000 områden uppströms (främst Sävveån). För att fisk, både uppvandrande lax och utvandrande smolt, obehindrat ska kunna passera och dess beteendemönster ska kunna säkerställas är det viktigt med tysta sammanhängande perioder för hela berörd vattensträcka.

Länsstyrelsen anser därför att villkor 4 e i mål nr M 1110-12, angående anläggande av den sk. Marieholmsbron, bör vara vägledande. Eftersom anläggande av den nya Göta älvbron liksom rivning av den befintliga medför mer omfattande arbeten i själva vattenområdet, anser Länsstyrelsen att även helger bör vara tysta (i likhet med vad som framgår under yrkande 4 i Länsstyrelsens yttrande 2014-03-07). Tysta helger är normalt även fallet inom ramen för genomförande av Marieholmsförbindelsen, även om det inte regleras i villkor i berörda domar.

(Yrkande 5b)

För att minimera risk för skada eller död på både vandrande fisk liksom övrig fisk i Göta älv, anser Länsstyrelsen att bullernivån vid genomförande av arbetena måste begränsas. För att så långt möjligt skrämna fisk innan högre slagenergi sker, kvarstår Länsstyrelsen vid sitt tidigare yrkande att sk. Ramp up ska nyttjas. Förslagsvis bör provpålning och liknande provarbeten ske för att klarlägga vilka ljudnivåer som kan komma att bli aktuella, liksom vilka skadeförebyggande åtgärder som kan vidtas.

Överskottsvatten (yrkande 8)

Länsstyrelsen bedömer det är av största vikt att det överskottsvatten som uppkommer till följd av den sökta verksamheten, både i anläggningsskedet (bygg-, länshållningsvatten) och driftskedet (dagvatten) hanteras på ett miljöriktigt sätt. Inte minst mot bakgrund av alla samtida stora exploateringar berörande samma recipient, Göta älv, som omfattas av miljökvalitetsnormer för både vatten enligt EUs ramdirektiv och för fisk- och musselvatten samt är ett utpekad laxfiskvatten (se vidare nedan angående yrkande 12),

Hantering av överskottsvatten till följd av den sökta verksamheten bör därför regleras inom ramen för ett villkor, där villkor 4 g i dom mål nr M 992-12 meddelad 2013-04-04 (berörande Skeppsbron i Göteborgs Stad), villkor 4c i mål nr Mål nr M 1110-12 meddelad 2013-02-06 (berörande den sk Marieholmsbron), samt villkor 3k i Mål nr M 794-10 meddelad 2011-10-24 (berörande Marieholmstunneln) bör vara vägledande .

Miljökvalitetsnormer vatten och krav på uppföljning (yrkande 9)

Planerade åtgärder utgör ett av flera stora infrastrukturprojekt som under den närmaste 10-årsperioden kommer att beröra en mycket begränsad sträcka av Göta älv. Göta älv är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten för fiske. Det finns både havsvandrande lax och öring där laxen är en av flera målarter i ovanförliggande Natura 2000-områden i bl.a. Sävån med flera biflöden, Göta älv utgör även ett uppväxt- och födosöksområde för ett stort antal fiskarter, Göta älv ingår i Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer, MKN, för fisk- och musselvatten (NFS 2002:6) och är en utpekad vattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer för vatten i enlighet med EUs ramdirektiv för vatten.

Arbeten inom området kommer att pågå under lång tid och medföra störningar i form av partikel och förorenings-spridning, buller och vibrationer, Hur fiskbestånden i området kommer att påverkas är svårt att förutse, Det är vidare svårt att bedöma konsekvensen av varje enskilt projekt liksom de kumulativa effekter åtgärderna kan medföra. Länsstyrelsen anser det viktigt att i så hög utsträckning som möjligt reglera tillståndsgivna åtgärder med villkor för att minimera den negativa miljöpåverkan som kan uppstå bl.a. då konsekvenserna av så närliggande och samtidigt genomförda projekt kan vara svåra att härleda, Mot bakgrund av detta anser Länsstyrelsen det ange-läget att Mark- och miljödomstolen utnyttjar möjligheten att förordna en sakkunnig i fiskefrågor som får utforma och genomföra ett uppföljnings-

program av påverkan på fisk som utgår ifrån den samlade påverkan inom om-rådet. Det förslag som sökande presenterar i förslaget till kontrollprogram som uppföljning, i form av sammanställning av fiskräkningsdata i Jonsered och Lilla Edet, bedömer inte Länsstyrelsen ge en tillräckligt bra bild av projektets påverkan på fisk,

Fiskeavgift (yrkande 12)

Länsstyrelsen anser det befogat, mot bakgrund av de åtgärder som avses att vidtas och de konsekvenser för vattenområdet som dessa bedöms medföra, att mark- och miljödomstolen fastställer en fiskeavgift. Inför bedömning av dess nivå anser Länsstyrelsen att Tk bör ta fram ett underlag. Länsstyrelsen avser att återkomma i denna fråga inför huvudförhandlingen i målet,

Påverkan landtrafik till följd av broöppningar samt luftmiljö

Genom att vattenanläggningen utgår från att 15 broöppningar per dygn ska kunna ske så har Tk kompletterat MKB:n (2014-02-17) med vad detta bedöms medföra för följd effekter för landbaserad trafik, både spårbunden kollektivtrafik samt övrig trafik (bussar, bilar, gång- och cykel). Tk har även tagit fram särskilda PM (Mikrosimulering broöppning Hisingsbron under eftermiddagsrusning samt under lågtrafik mitt på dagen, 2013-10-22 samt ITS och trafikinformation för ny bro över Göta älv, Hisingsbron, 2013-10-28). Kompletterande information har även meddelats via e-post (Patrik Fridh, Tk 2014-02-21) inklusive PM Hisingsbron - förtydligande av påverkan på landtrafiken, 2014-02-2, se bilagor till detta yttrande,

Tk bedömer att beräknade störningar på kollektivtrafikens tidtabeller är godtagbara. Genom att VGR, som är huvudman för Västtrafik, är en part berörande ovan omnämnt trafikledningsavtal som ska medge 15 broöppningar per dygn, förutsätter Länsstyrelsen att påverkan på kollektivtrafiken även därigenom hanteras på ett fullgott sätt.

Tk har i ovan angiven e-post informerat om att påverkan från köbildning och krypkörning i samband med broöppningar ingår i beräkningarna avseende luftkvalitet, att det mesta av köandet sker på den öppna delen av bron samt att konsekvensen för luftmiljön av broöppningarna enbart blir marginell. Luftutredningen visar dock att totalt sett beräknats miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid att överskridas på gång- och cykelbanor i driftskedet.

Det övergripande syftet med åtgärden är förtätning och en ökad andel kollektivtrafik. Generellt förväntas lufthalter av kvävedioxid i tätorter att bli lägre i framtiden p. g. a, internationella åtagande avseende utsläppsminskningar och renare avgaser från fordon, Länsstyrelsen vill påpeka att planerade åtgärder kan medföra att situationen med höga luftföroreningshalter kan komma att kvarstå inom aktuellt område beroende på trafikmängderna, köbildningen och tät bebyggelse,

Alternativredovisning, bedömning av samhällsnyttan 11 kap 6 § MB

Länsstyrelsen har tagit del av den förstudie som föregått järnvägsplanen och det program som föregått detaljplanen. Genom förstudien har alternativen värderades utifrån ett miljö-, ekonomiskt- och funktionsperspektiv. Skillnaderna i miljöpåverkan mellan alternativen skiljer sig enbart marginellt ur ett spårvägsperspektiv (järn-

vägsplanen). I aktuell prövning däremot, ingår hela bron med dess trafikslag och miljöpåverkan. Under arbetets gång har det identifierats konsekvenser till följd av de planerade åtgärderna som möjligen borde utgjort parametrar vid val av alternativ, exempelvis påverkan på kollektiv- och biltrafiken med dess följd effekter. Det kan dock även konstateras att dessa parametrar kan ha varit svåra att identifiera i ett inledningsskede och Länsstyrelsen anser sammantaget att inget avgörande ur miljösynpunkt har utelämnats varför alternativredovisningen anses har varit tillräcklig.

Länsstyrelsen anser däremot utifrån vad som ovan anges att föreligger svårigheter att bedöma huruvida nyttan av den planerade brokonstruktionen överstiger kostnaderna, dvs, identifierade negativa följd effekter, i relation till övriga alternativa konstruktioners påverkan, i enlighet med 11 kap 6 § Miljöbalken, I handlingarna hänvisas bl.a. till byggnation till en ytterligare älvpassage för att motverka de störningar som kan uppstå och tillskapa ett mer robust kollektivtrafiksystem. Länsstyrelsen vill även här poängtera vikten av att det övergripande syftet med den sökta åtgärden uppnås (i enlighet med vad som angetts under påverkan på landtrafik ovan).

Masshantering

Det slutliga omhändertagandet av schakt - och muddermassor i projektet är än så länge outredd. Tk avser hänskjuta frågan för hantering av underentreprenörer, Erfarenheter från andra närliggande och pågående infrastruktur-projekt medför att Länsstyrelsen erinrar om vikten av att snarast utreda lämpligt omhändertagande av schakt- och muddermassor, både de förorenade och de som kan klassas som rena, samt inhämta erforderliga tillstånd. Om klargörande av omhändertagande inte sker i god tid innan verksamheten påbörjas kan det innebära ej tidigare beaktade negativa följd effekter både för projektet (tids- och kostnadsmässigt) liksom för miljön,

I dagsläget råder det brist på kapacitet i regionen för omhändertagande av överskottsmassor på deponier (deponering, sluttäckning) och för anläggningsändamål. Speciellt svårt är det att få avsättning för de marina leror, "Göteborgsleror", som det är fråga om i aktuellt fall, Likaså råder begränsade möjligheter även för avyttring av muddermassor vilket, i likhet med överskottsmassor som lera, klassas som ett avfall. Eftersom det är förbud mot dumpning av avfall i havet och dispens endast kan medges i enskilda fall och då det kan ske utan olägenhet ur miljösynpunkt, måste andra alternativ för kvittblivning förutsättningslöst utredas i god tid.

Risker

En riskanalys för byggskedet behöver utföras innan byggstart, innehållande en identifiering och bedömning av risker, och vid behov förslag på åtgärder, kopplat till den särskilda situationen då två broar står parallellt och de speciella förhållanden som det innebär, T.ex. bör risken för isansamling redovisas vilket tidigare bara beskrivits för driftskedet,

Tillsyn

Planerade åtgärder innebär verksamheter som omfattas av både 11 kap Miljöbalken liksom av 9 kap och 10 kap Miljöbalken, De delar som innebär miljöfarlig verksamhet kommer att vara aktuell både inom ramen för vad som omfattas av till-

ståndsprövningen för vattenverksamheten och utanför den sökta åtgärden genom övriga arbeten på land kopplade till brobyggnation med kringverksamheter,

Baserat på erfarenheter från andra liknande projekt anser Länsstyrelsen att det av största vikt att gränsdragningen avseende tillsynen görs utifrån ett praktiskt tillämpbart perspektiv för att dels optimera tillsynsinsatserna och dels tydliggöra för verksamhetsutövare, tillsynsmyndighet allmänhet, sakägare och enskilda berörda, vem som ansvarar för vad, Länsstyrelsen anser att tillsynen avseende exempelvis luft, buller, samt hantering av bygg-dagvatten/länsvatten liksom förorenad mark bör ligga inom ramen för kommunens tillsyn, varvid åtgärder som innebär påverkan inom vattenområdet tillfaller Länsstyrelsen,

Lantmännen (aktbil. 64) som yrkar att mark- och miljödomstolen skall avslå Göteborgs kommuns ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro med lägre seglingsfri höjd än befintliga broar anför bl.a. följande.

Sammanfattningsvis är Lantmännen starkt berörd av befintliga och framtida möjligheter att trafikera farleden Göta älv. En lägre bro än befintliga över Göta älv skulle innebära betydande olägenhet för Lantmännen i form av ekonomisk skada såsom t.ex. merkostnader för ändrade transporter samt dessutom försvåra Lantmännens verksamhet genom ökade begränsningar i de transporter som idag sker via Göta älv.

Lantmännens bedömning är att en lägre seglingsfri höjd på den av Göteborgs kommun planerade nya bron över Göta älv allvarligt skulle begränsa Lantmännens möjligheter till de transporter som behövs inom dess verksamhet. En lägre bro skulle innebära störningar och begränsningar genom ökade transporttider för Lantmännens fartygstransporter på Göta älv på grund av bl.a. ökade väntetider och ökat antal broöppningar.

Det är således av synnerligen stor vikt för Lantmännen att befintliga möjligheter för transport av varor genom Göta älv till och från Lidköpingsområdet inte begränsas. Lantmännens bedömning är dessutom att det med bibehållen minimihöjd på broar över Göta älv finns goda möjligheter att i framtiden öka in- och utpassagerna av bl.a. spannmål.

Det vore därför förödande för Lantmännen om det skulle uppstå begränsningar i möjligheterna att med större fartyg gå in i Vänern via Göta älv. Det är redan idag kostsamt och svårt att få fartyg att gå in i Vänern och för det fall fartygstrafiken skulle begränsas ytterligare skulle detta innebära att Lantmännen istället skulle tvingas att låta varor lossas i Göteborg eller Uddevalla med betydande kostnadsökningar och miljöpåverkan för frakt via landvägen som följd.

En indirekt konsekvens av begränsade transportmöjligheter genom Göta älv är att lantbruket i Västra Götalands inland kommer att påverkas negativt.

Att begränsa möjligheten till sjötransporter till och från ett sådant stort agrart och industriellt upptagningsområde som Västra Götalands inland utgör ifrågasattas kraftigt såväl utifrån ett ekonomiskt perspektiv som utifrån ett framtida hållbarhetsper-

spektiv. Som flera yttranden redan belyst finns det en stor potential att genom sjöfart avlasta transportsystemet på land och därigenom bidra till att uppnå transportmålet inom EU att använda inre vattenvägar för att flytta över transporter från vägarna.

Yttranden har även inkommit från S S (aktbil. 33) och **Gothenburg Sluls Group AB** (aktbil. 47).

BEMÖTANDE AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH YTTRANDE

Sökanden har till bemötande av inkomna synpunkter och yttranden anfört i huvudsak följande.

Statens geotekniska institut, SGI (aktbilaga 8)

SGI har efterfrågat kompletterande uppgifter angående muddring, grumling, mudermassor och de samlade stabilitetsförhållandena.

Muddring m m

I denna del hänvisas till avsnitt 3.1, 5.6 och 5.7 i bilagda, reviderade miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt förslaget till kontrollprogram (bilaga 2) och PM - Masshanteringsplan (bilaga 3).

Grumlande arbeten i vatten bedöms utgöras av schaktnings- och muddringsarbeten i Göta älv. Dessa arbeten görs för att grundlägga ny bro, anpassa farleden till ny bro samt vissa arbeten i samband med rivning av nuvarande bro. I vattenområdet kommer också andra arbeten att utföras, exempelvis pålning, slagning och borttagande av spont. Dessa arbeten bedöms generellt inte vara grumlande arbeten då arbetena har en mycket lokal effekt och inte påverkar grumligheten i Göta älv mer än den naturliga variationen i älvens bakgrundshalt.

I nedanstående utdrag ur tabell 1 i PM - Masshanteringsplan (bilaga 3) redovisas de olika typer av schaktnings- och muddringsarbeten som förekommer vid anläggandet av den nya Götaälvbron.

| <i>Typ av massor</i> | <i>Total volym att transportera bort</i> | <i>varav Ytliga sediment, förorenade</i> | <i>varav Lermassor, ej förorenade</i> |
|---|--|--|---------------------------------------|
| <i>Schakt för brostöd, inom spont, område 3</i> | 5 200 m ³ | 1 200 m ³ | 4 000 m ³ |
| <i>Frischakt för kabelkulvert, område 3</i> | 6 200 m ³ | 1 500 m ³ | 4 700 m ³ |

| | | | |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Farleds- muddring, område 4</i> | 4 900 m ³ | 2 100 m ³ | 2 800 m ³ |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|

Sökanden föreslår även som villkor för vattenverksamheten - se villkorspunkt 2 i tillståndsansökan - att anläggningsarbeten som innebär omfattande grumlande arbeten i Göta älv skall genomföras på sådant sätt att grumlingen begränsas samt att massor som är förorenade och avses borttas skall omhändertas på härför föreskrivet sätt.

Följande förfarande föreslås vid schaktnings- och muddringsarbetenas utförande.

- Schakt för brostöd utförs inom spont och bedöms inte medföra grumlande arbete.
- Vid frischakt för kabelkulvert föreslås de ytliga sedimenten schaktas bort separat, för att begränsa spridningen av förorenade sediment.
- För den avslutande farledsmuddringen föreslås samma arbetsmetoder som tillämpas vid de återkommande farledsunderhållen, vilka utförs av Göteborgs Hamn.

Sökt vattenverksamhet omfattar inte schaktarbeten på land.

Av bifogat förslag till kontrollprogram (bilaga 2) framgår hur grumlande arbeten i vatten skall kontrolleras. Slutliga beslut om tipplats, mottagare av förorenade massor och övriga krav på masshantering kommer att tas innan arbetena påbörjas och ske i samråd med tillsynsmyndigheten, vilken också skall godkänna det slutliga kontrollprogrammet.

Geotekniska förhållanden

Sökanden har vid sammanträde med SGI diskuterat myndighetens yttrande och frågor kring stabilitetsförhållandena. Till komplettering i denna del hänvisas till avsnitt 5.10 och 5.11 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt reviderad PM Geoteknik med tillhörande bilagor och Geoteknisk utredning till detaljplan (bilaga 4 och 5).

Trafikverket (aktbilaga 9)

Trafikverket har anfört att det är viktigt att arbetena för ny Götaälvbro samordnas med Trafikverkets projekt.

Sökanden vill framhålla att samråd pågår med Trafikverket vad gäller parternas respektive projekt och att det är sökandens uppfattning att samordningsfrågorna bör kunna lösas direkt mellan parterna.

Miljöförvaltningen i Göteborgs stad (aktbilaga 10)

Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad har efterfrågat kompletterande uppgifter angående kumulativa effekter, buller, miljökvalitetsnormer, grumling, muddermassor, dagvatten och förorenad mark.

Kumulativa effekter

I denna del hänvisas till avsnitt 1.3 och 5.6 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1)

Buller

I denna del hänvisas till avsnitt 5.8 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt förslaget till kontrollprogram (bilaga 2).

Miljö kvalitetsnormer

I denna del hänvisas till avsnitt 5.6 och 6.4 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt förslaget till kontrollprogram (bilaga 2).

Grumling och muddring m m

I denna del hänvisas till avsnitt 5.6 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt förslaget till kontrollprogram (bilaga 2) och PM - Masshanteringsplan (bilaga 3). Vidare hänvisas även till de ovan under avsnitt 2.1 lämnade uppgifterna.

Dagvatten/länsvatten

I denna del hänvisas till avsnitt 5.6 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt förslaget till kontrollprogram (bilaga 2).

Länsstyrelsen för Västra Götalands län (aktbilaga 11)

Länsstyrelsen har efterfrågat kompletterande uppgifter angående trafiksituationen vid broöppning, fritidsbåttrafiken, trafikledningssystem, fartygssimulering och riskanalys, farledsavstängning, buller m m, masshantering m m, läns-, dag- och grundvatten, geoteknik, kulturmiljö, vissa vattenanordningar och detaljplaner.

Effekter på brotrafiken

Sökanden vill framhålla att utgångspunkten i tillståndsansökan har varit Trafikverkets yttrande (TRV 2011/63892A) vad gäller riksintresset för sjöfarten nämligen att minst 15 handelsfartyg per dygn skall kunna passera Göta älv och att minst en (1) bropassage per timme under broarna i centrala Göteborg, undantaget kl 06.00 - 09.00 och 15.00 -18.00, skall kunna garanteras.

Länsstyrelsen har efterfrågat en beskrivning av effekterna på trafiken över bron till följd av ovan nämnda villkor.

En broöppning för handelsfartyg bedöms ta 8-10 minuter och motsvarande tidsåtgång vid öppning för fritidsbåtar är 4-5 minuter. En broöppning påverkar kollektivtrafiken över bron genom att dels fordonen försenas på bron, dels ansamlingen av resenärer på berörda hållplatser kan ge ytterligare förseningar. Utförda simuleringar visar att inom en halvtimme är kollektivtrafiktrafiksituationen i anslutning till bron helt återställd. För enskilda kollektivtrafikfordon har Västtrafik bedömt att det dock kan dröja upp till en timme innan de är helt tillbaka i ordinarie tidtabell. Biltrafiken över bron påverkas på motsvarande sätt. Här visar simuleringar att köerna med väntande bilar inte kommer att sträcka sig så långt att trafiken på E45 påverkas.

Med angivna spärrtider för broöppningar, i enlighet med Trafikverkets yttrande, är en (1) timme mellan broöppningar således tillräckligt lång tid för att avveckla köer och återfå en normal trafiksituation för biltrafik och kollektivtrafik. I övrigt hänvisas till avsnitt 5.1 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1).

Fritidsbåtar

För de fritidsbåtar som kräver broöppning avser sökanden att erbjuda broöppningar på bestämda tider - i princip morgon, middag och kväll. I övrigt hänvisas till avsnitt 5.1 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1).

Trafikledningssystem

I denna del vill sökanden anföra att avsikten är att träffa en överenskommelse om fartygstrafikeringen förbi den nya Götaälvbron, vilken överenskommelse bl a kommer att beakta de villkor om passage med fartygstrafik som Trafikverket uppställer. Arbetet med överenskommelsen pågår och kommer att redovisas för länsstyrelsen.

Fartygssimulering och riskanalys

Fartygssimuleringar har genomförts. Simuleringarna har inte visat på några risker eller framkomlighetsproblem under anläggnings- eller driftskedet vid den nya bron över Göta älv. I övrigt hänvisas till avsnitt 5.10 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1).

Sökanden vill framhålla att samråd pågår med Trafikverket vad gäller parternas respektive projekt och att det är sökandens uppfattning att samordningsfrågorna bör kunna lösas direkt mellan parterna.

Avstängning av farled vid muddring

Muddring av farleden för att höja standarden på farleden för fartygstrafiken kommer att genomföras med mindre restriktioner för sjötrafiken.

Buller m m

I denna del hänvisas till avsnitt 5.8 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt förslaget till kontrollprogram (bilaga 2).

Masshantering m m

I denna del hänvisas till avsnitt 3.5 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) och PM - Masshanteringsplan (bilaga 3) samt även till vad som ovan anförts under avsnitt 2.1.

Hantering av läns-, dag- och grundvatten

I denna del hänvisas till avsnitt 5.6 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt förslaget till kontrollprogram (bilaga 2).

Arbeten på land omfattas inte av förevarande tillståndsprövning. Vattenverksamheten bedöms ej påverka grundvattenförhållandena.

Geoteknik

Till komplettering i denna del hänvisas till avsnitt 5.11 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1) samt reviderat PM Geoteknik med tillhörande bilagor (bilaga 4) och Geoteknisk utredning till detaljplan (bilaga 5).

Kulturmiljö

I denna del hänvisas till avsnitt 5.3 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1).

Vattenanordningar m m

Det tillfälliga parkeringsdäcket som skall anläggas i anslutning till befintlig kaj, vid södra sidan av Göta älv, kommer att omfattas av arbetsområdet för projektet. Detta framgår av bilagda reviderade ritningar över föreslaget arbetsområde och över provisoriskt parkeringsdäck (bilaga 6 och 7), vilka ersätter bilaga C9 respektive C13 till tillståndsansökan.

För att motverka risken för skador till följd av översvämningar kommer den nya Götaälvbron att dimensioneras så att kraven för samhällsviktiga verksamheter kan hållas. Detta innebär att bron i sig inte skall ta skada av extrema vattennivåer. Möjligheten att under sådana förhållanden trafikera bron beror däremot på hur väl de omgivande trafikanslutningarna klarar översvämning. Möjligheten att i framtiden höja kajnivån utmed Göta älv, enligt Göteborgs Stads planeringsnorm, ingår som en dimensioneringsförutsättning för nu sökt bro. I övrigt hänvisas till avsnitt 5.10 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1).

Den nya Götaälvbron föreslås bli försedd med möjlighet till både fjärrstyrning och lokal styrning av broöppningar.

Berörda detaljplaner

Av länsstyrelsen omnämnd detaljplan F3650 är berörd i tillståndsansökan. I övrigt hänvisas till avsnitt 2.4 i bilagda miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 1).

Göteborgs Hamn AB (aktbilagor 12 och 14)

Göteborgs Hamn har efterfrågat ett förslag till kontrollprogram samt även hur gods- trafikerna på Marieholmsbron kan komma att påverkas.

I denna del hänvisas till bilagda förslag till kontrollprogram (bilaga 2). Sökanden vill även tillägga att framkomligheten för yrkessjöfart under anläggningskedet kommer att bestämmas i samråd med bl a Göteborgs Hamn och Sjöfartsverket.

När det gäller fartygspassager under driftskedet utgår sökanden från att Trafikverkets bedömning av att riksintresset sjöfart/farled kan säkerställas med en (1) broöppning per timme, utanför spärrtiderna, även tar hänsyn till järnvägens intressen.

S S (aktbilaga 33 och 61)

S S har i skrivelser den 4 februari och den 27 mars 2014 yttrat sig i målet och redovisat sin inställning till sökt vattenverksamhet, bl a vad gäller föreslagen

brohöjd och frågan om riksintresse. Kommunen vidhåller att sökt vattenverksamhet inte innebärens påtaglig skada på aktuellt riksintresse.

Sveriges Redareförening samt rederier (aktbilaga 34/46 samt 58, 59 och 60) har i skrivelser den 30 januari och 24 mars 2014 i första hand yrkat på avslag av tillståndsansökan samt i andra hand att verkställighetsförordnande inte skall medges, samt framfört synpunkter i bl a följande avseenden.

Handläggningsordningen av de rättsliga prövningarna av ärendet

Förhållandet mellan sjöfarten och trafiken över bron

Den segelfria höjden och framtida vattennivåer

Risken för påsegling av bron

Säkerheten för fritidsbåttrafiken

Utredningen av andra alternativ

Samhällsnyttan

Riksintresset och "spärrtider"

Pågående detaljplaneärende

Arbetet med framtagandet av en ny detaljplan pågår. Enligt gällande tidplan avses antagande av detaljplanen ske i byggnadsnämnden under maj-juni månad 2014 och i kommunfullmäktige under september månad 2014. Enligt kommunens förmenande föreligger inget hinder emot att handläggningen av de olika rättsliga ärendena sker parallellt med varandra.

Samordning av sjöfartsintresset på Göta älv och trafiken över bron

När det gäller den framtida sjöfarten på Göta älv har även kommunen utgått från den stråkstudie som Trafikverket presenterade under våren 2013. Enligt stråkstudien kommer 8-10 fartyg i genomsnitt att passera den nya Götaälvsbron år 2030. I yttrandet gör rederierna gällande att cirka 25 % härav kan antas utgöras av fartyg som kan passera under föreslagen bro. Kommunen delar Trafikverkets och länsstyrelsens uppfattning att föreslagen bro inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset farled (sjöfart), förutsatt att broöppningar sker i den utsträckning som Trafikverket uttalat. För att säkerställa framkomligheten för såväl sjötrafiken som väg- och spår-bunden trafik samarbetar kommunen dessutom med Trafikverket, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland för att få till stånd en särskild överenskommelse/avtal. De uppställda, tekniska kraven på föreslagen bro innebär att en broöppning för handelsfartyg inte ska kräva längre trafikavstängning än 7-8 minuter.

Kommunen har även låtit göra en simulering av broöppningar under dagtid, kl. 09.00 - 15.00, och dessas påverkan på trafiken över bron, se bilagda PM ang påverkan på landbaserad trafik (bilaga 2). För den sjötrafik som bedöms föreligga år 2030 och den korsande landbaserade trafik som bedöms föreligga år 2035 visar simuleringen att den genomsnittliga fördröjningen för berörda fordon i kollektivtrafiken blir 5-6 minuter samt att en god kollektivtrafik kan upprätthållas även med broöppningarna. Vidare skall beaktas att nämnda simulering förutsätter att i princip all landbaserad kollektivtrafik över älven nyttjar den nya Götaälvsbron, vilket inte bedöms som sannolikt då kommunen vid nämnda tidpunkt har utvecklat staden utmed älven. I denna pågående stadsutveckling kommer ytterligare nya förbindelser över

Göta älv att vara nödvändiga, vilket medför att kommunen kan leda kollektivtrafikresenärer via andra, nya eller befintliga förbindelser över/under älven samt även vid behov kan styra om trafik till dessa, andra förbindelser.

Segelfri höjd

Enligt länsstyrelsen (redovisat vid workshop år 2011) förväntas havsnivån stiga med cirka 0,1 m till år 2050 och cirka 0,7 m till år 2100. Højningen påverkar antalet broöppningar marginellt då öppning redan idag förväntas ske för flertalet av lastfartygen. För fritidsbåtarna förväntas antalet båtar per öppning bli något större vid denna højning av havsnivån. I övrigt hänvisas till diagram utvisande andel båtar som passerar utan broöppning i relation till segelfri høj i PM Sjötrafik (bilaga H till tillståndsansökan).

När det gäller farledens totala høj, vilken skall vara 27 meter enligt beskrivningen av riksintresse farled, kommer lyftbron att kunna erbjuda minst 28 m segelfri høj för att säkerställa riksintresset, dvs en fri høj över medelvatten på 29,5 meter.

Säkerhet m m

Säkerheten för den nya bron är studerad i en riskanalys, se PM Riskanalys Påsegling (bilaga C12 till tillståndsansökan). Flera olika påkörningsscenarioer har behandlats, bl a påkörning av stängd bro. Med vedertagna metoder för sannolikheter och konsekvenser har bron befunnits vara säker. Noteras skall också att den nya bron är högre än 7 av de övriga 8 öppningsbara broarna i Göta älv. Förslaget till ny bro har också studerats genom sk "full mission"-simuleringar vilka visar att sjösäkerheten vid fartygspassage kommer att bli god, se bilagt PM - "Ny Göta älv bro simulering av fartygspassager" (bilaga 3).

Fritidsbåtar som kräver broöppning kommer antingen att få passera i egna broöppningar eller efter det att ett handelsfartyg har passerat genom att broöppningstiden förlängs några minuter. I jämförelse med nuvarande brolägg kommer farleden i bropassagen att bli 10 meter bredare. Möte mellan handelsfartyg och fritidsbåtar kommer inte att tillåtas.

Andra alternativ och samhällsnyttan

Lokaliseringen och utformningen av föreslagen bro har bl a skett som en del av den kommunala detaljplaneprocessen, där olika alternativ studerats, En sammanfattning av alternativstudierna redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga D till ansökan, ingiven med Komplettering den 29 november 2013), och härav länsstyrelsen bedömts vara tillfyllest.

Kommunen gör gällande att samhällsnyttan av att ersätta den befintliga Götaälvbron med en ny bro i nästan samma läge inte bör kunna ifrågasättas. I planarbetet för en utveckling av centrala Göteborg, med bl a utbyggnad av riksintressena för järnväg, Göteborg C och Västlänken, förutsätts en lägre och kortare bro för att frigöra marktytor och på så sätt kunna utveckla området till ett resecentrum av nationell och regional betydelse. Nu sökt broförslag innebär ett beaktande och en samordning av samtliga berörda riksintressen. Detta bedöms även ge god samhällsnytta genom att de stora investeringarna i järnvägssystemet då kan utnyttjas fullt ut. Vidare innebär

föreslagen bro en möjlighet till god trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag som nyttjar bron samt till god stadsutveckling invid bron, på ömse sidor om älven.

Trafikverket bedömer i sin stråkstudie inte att det kommer att behövas investeringar i ökad kapacitet för väg- eller järnvägstrafik även om all sjögodstrafik skulle flyttas från vänersjöfarten till landtransporter.

Riksintresse farled

Inom de ansvariga myndigheterna finns idag en samsyn om att en ökad sjöfart kommer att kräva mer insatser i form av trafikledning än idag, särskilt med tanke på de motstående intressen med låga broar för väg- och järnvägstrafik som redan finns idag, bl a Marieholmsbron, Jordfallsbron och järnvägsbron i Trollhättan. Detta trafik-ledningsarbete bör också kunna reducera ev olägenheter av att anpassa sjöfarten till tidsrestriktioner vid broarna. Den statistik över bropassager som förs, visar att sjöfarten hittills passerar varierat över dygnet, vilket kan tolkas som att det inte är en kritisk faktor för sjöfarten att få passera under tidsperioden kl. 06.00 - 09.00 eller 15.00 - 18.00. Sett över en vecka innebär de redan idag aktuella tidsbegränsningarna att passage som kräver broöppning inte är möjlig under 18% av tiden och att fartyg därför kan behöva anpassa sin färdtid med +/-1,5 timme. Trafikverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland bedömer inte att dessa villkor innebär att riksintresset farled (sjöfart) skadas påtagligt.

Trafikverkets förslag till precisering av riksintresset farled (sjöfart) har formulerats i den promemoria som rederierna omnämner. Därefter har det bekräftats i samband med den av Trafikverket genomförda stråkstudien, som även beskriver kapaciteten hos de framtida slussarna utmed Göta älv. Trafikverket har att bevaka riksintressena för samtliga kommunikationer och verkets precisering beskriver sålunda vad som krävs för att riksintresset långsiktigt skall säkras.

Under år 2013 passerade i genomsnitt 3-4 fartyg per dygn Götaälvsbron och under de tio mest trafikerade dyggen passerade 8-9 fartyg per dygn. Enligt den godstrafikprognos som redovisas i Trafikverkets stråkstudie förväntas godsvolymererna år 2020 ligga på ungefär samma nivå som år 2005, vilket innebär 5-6 fartyg per dygn. Motsvarande siffror för år 2030 ger 8-10 fartygspassager i genomsnitt per dygn, enligt stråkstudien.

AB Gotenius Varv (aktbilaga 36)

AB Gotenius Varv har i skrivelse den 7 februari 2014 yrkat på avslag av tillståndsansökan samt framfört synpunkter på bl a brohöjden och riksintresset för farled (sjöfart).

Den föreslagna bron får en fri höjd, vid öppen bro, som innebär att riksintresset för farleden mellan Göteborg Frihamnen och Vänern säkerställs. När det gäller farledens totala höjd, vilken skall vara 27 meter enligt beskrivningen av riksintresse farled, kommer lyftbron att kunna erbjuda minst 28 m segelfri höjd för att säkerställa riksintresset, dvs en fri höjd över medelvatten på 29,5 meter.

I övrigt hänvisas till vad kommunen anfört ovan angående yttrandet från Sveriges Redareförening m fl (aktbilaga 34/46, 58, 59 och 60).

Samhällsbyggnadsnämnden i Ale kommun (aktbilaga 37)

Samhällsbyggnadsnämnden i Ale kommun har i skrivelse den 9 februari 2014 i första hand yrkat på avslag av tillståndsansökan samt i andra hand att verkställighetsförordnande inte skall medges, samt framfört synpunkter om bl a påverkan på turistbåtar.

Kommunen bedömer inte att föreslagen brohöjd innebär någon menlig påverkan på fritidsbåtstrafiken eftersom det kommer att erbjudas flera dagliga tillfällen till broöppning och säkra möjligheter till korttidsförtöjning vid väntan på broöppning. Fritidsbåtar erbjuds under perioden juni - augusti broöppning sex (6) gånger per dygn. I princip föreslås ett tillfälle före kl. 06.00, tre tillfällen dagtid kl. 09.00 - 15.00 samt två tillfällen efter kl. 18.00. Dessa öppningstillfällen förutsätter föransmälans och kan komma att påverkas av om bron öppnas för handelsfartyg vid närliggande tider. Under resten av året föreslås krav på samordning av fritidsbåtar och övriga fartygspassager. Information om kommande broöppningar kommer att redovisas i anslutning till bron.

Förtöjningsplatser för väntande fritidsbåtar kommer att finnas både uppströms och nedströms föreslagen bro, inom idag befintliga hamnområden. Strax uppströms bron, på Hisingsidan, används befintlig hamn och nedströms kommer kajen vid Göteborgsoperan jämte delar av Lilla Bommens hamn att nyttjas. Aktuella förtöjningsplatser redovisas på bifogad illustrationskarta (bilaga 4). Viss samordning med Marieholmsbron förutsätts ske så att den båt som får passera Hisingsbron inte får vänta alltför länge vid Marieholmsbron och vice versa.

I övrigt hänvisas till vad kommunen anfört ovan angående yttrandet från Sveriges Redareförening (aktbilaga 34/46, 58, 59 och 60).

Västkustens Båtförbund (aktbilaga 38)

Västkustens Båtförbund har i skrivelse den 5 februari 2014 i första hand yrkat på avslag av tillståndsansökan samt i andra hand att verkställighetsförordnande inte skall medges, samt framfört synpunkter om bl a påverkan på fritidsbåtstrafiken.

Kommunen bedömer inte att föreslagen brohöjd innebär någon menlig påverkan på fritidsbåtstrafiken eftersom det kommer att erbjudas flera dagliga tillfällen till broöppning och säkra möjligheter till korttidsförtöjning vid väntan på broöppning. Fritidsbåtar erbjuds under perioden juni - augusti broöppning sex (6) gånger per dygn. I princip föreslås ett tillfälle före kl. 06.00, tre tillfällen dagtid kl. 09.00 - 15.00 samt två tillfällen efter kl. 18.00. Dessa öppningstillfällen förutsätter föransmälans och kan komma att påverkas av om bron öppnas för handelsfartyg vid närliggande tider. Under resten av året föreslås krav på samordning av fritidsbåtar och övriga fartygspassager. Information om kommande broöppningar kommer att redovisas i anslutning till bron.

Förtöjningsplatser för väntande fritidsbåtar kommer att finnas både uppströms och nedströms föreslagen bro, inom idag befintliga hamnområden. Strax uppströms bron, på Hisingsidan, används befintlig hamn och nedströms kommer kajen vid Göteborgsoperan jämte delar av Lilla Bommens hamn att nyttjas. Aktuella förtöjningsplatser redovisas på bifogad illustrationskarta (bilaga 4). Viss samordning med Marieholmsbron förutsätts ske så att den båt som får passera Hisingsbron inte får vänta alltför länge vid Marieholmsbron och vice versa.

SGI (aktbilaga 39)

SGI har i remissyttrande den 11 februari 2014 förklarat att kommunen på ett tillfreds-ställande sätt besvarat tidigare frågeställningar från SGI.

Såvitt kommunen kan förstå framför SGI inga erinringar ur geoteknisk synpunkt gentemot tillståndssökt vattenverksamhet samt att myndigheten anser att underlaget för prövningen av tillståndsansökan är tillfyllest.

Göteborgs Hamn AB (aktbilaga 40)

Göteborgs Hamn AB har i yttrande den 11 februari 2014 förklarat att bolaget ser positivt på en ny vägförbindelse över älven för att ersätta den befintliga Götaälvbron samt att bolaget ser kommunens förslag som en acceptabel lösning under förutsättning att öppningstiderna av bron för sjötrafikens passage arrangeras på ett för sjötrafiken acceptabelt sätt. Vidare framför bolaget synpunkter om bl a ett trafikledningssystem och att den maximala höjden för en lyftbro kan påverka tillgängligheten för bl a vissa pontonkranar. Bolaget föreslår även vissa kompletterande tillståndsvillkor.

Kommunen delar Trafikverkets och länsstyrelsens uppfattning att föreslagen bro inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset farled (sjöfart), förutsatt att broöppningar sker i den utsträckning som Trafikverket uttalat.

När det gäller åtgärder under anläggningstiden samt utformningen av ledverk m m har avtal tecknats med Sjöfartsverket (bilaga 5) samt samråd skett med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn, se samrådsprotokoll (bilaga 6). Dessa frågor kommer även fortsättningsvis att hanteras i samråd med berörda parter, däribland Göteborgs Hamn AB.

Sjöfartsverket (aktbilaga 41 och 56)

Sjöfartsverket har i remissyttrande och skrivelse den 22 januari och 10 mars 2014 bl a förordat en bro med samma höjd som den befintliga Götaälvbron samt upplyst om att lokala näringar uppströms bron kan påverkas av en lyftbro som inte erbjuder obegränsad fri höjd. Vidare önskar verket besked om den segelfria höjden vid broläget. Verket påpekar även behovet av broöppning för fritidsbåtar och tillfälliga förtöjningsplatser för dessa. Verket efterfrågar även en simulering av påverkan av en broöppning avseende trafiken över bron. I separat skrivelse informerar Sjöfartsverket om att det inte kommer att vara part i det nu föreliggande avtalet om styrning av öppettider.

Riksintresse farled

Inom de ansvariga myndigheterna finns idag en samsyn om att en ökad sjöfart kommer att kräva mer insatser i form av trafikledning än idag, särskilt med tanke på de motstående intressen med låga broar för väg- och järnvägstrafik som redan finns idag, bl a Marieholmsbron, Jordfallsbron och järnvägsbron i Trollhättan. Detta trafik-ledningsarbete bör också kunna reducera ev olägenheter av att anpassa sjöfarten till tidsrestriktioner vid broarna. Den statistik över bropassager som förs, visar att sjöfarten hittills passerar varierat över dygnet, vilket kan tolkas som att det inte är en kritisk faktor för sjöfarten att få passera under tidsperioden kl. 06.00 - 09.00 eller 15.00 - 18.00. Sett över en vecka innebär de redan idag aktuella tidsbegränsningarna att passage som kräver broöppning inte är möjlig under 18% av tiden och att fartyg därför kan behöva anpassa sin färdtid med +/-1,5 timme. Trafikverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland bedömer inte att dessa villkor innebär att riksintresset farled (sjöfart) skadas påtagligt.

Trafikverkets förslag till precisering av riksintresset farled (sjöfart) har formulerats i den promemoria som rederierna omnämner. Därefter har det bekräftats i samband med den av Trafikverket genomförda stråkstudien, som även beskriver kapaciteten hos de framtida slussarna utmed Göta älv. Trafikverket har att bevaka riksintressena för samtliga kommunikationer och verkets precisering beskriver sålunda vad som krävs för att riksintresset långsiktigt skall säkras.

Lastfartygstrafikens omfattning

En avstämning av antalet registrerade lastfartyg vid Götaälvbron respektive Jordfallsbron i Kungälv (Trafikverket) under åren 2008 - 2013 visar följande.

| | Registrerade lastfartyg (totalt) | | | |
|-------|----------------------------------|---------------|--------------|---------------|
| | per år | | per dygn | |
| | Göta älvbron | Jordfallsbron | Göta älvbron | Jordfallsbron |
| 2008 | 1927 | 1729 | 5,3 | 4,7 |
| 2009 | 1589 | 1450 | 4,4 | 4,0 |
| 2010 | 1689 | 1536 | 4,6 | 4,2 |
| *2011 | 1138 | 1348 | 3,1 | 3,7 |
| 2012 | 1068 | 1285 | 2,9 | 3,5 |
| 2013 | 1293 | 1166 | 3,5 | 3,2 |

Segelfrihöjd: 18,3 m 11 m

* Trollhättekanal avstängd under 25 dygn

Registreringarna vid Götaälvbron för åren 2011 och 2012 synes ligga något lågt, vilket Sjöfartsverket påpekat i sitt yttrande. Utgående från registreringarna bedömer kommunen att 3 ä 4 lastfartyg i genomsnitt passerar Götaälvbron idag. Registreringarna för år 2013 visar även att under de tio mest trafikerade dygnen passerade 8-9 fartyg per dygn. Enligt den godstrafikprognos som redovisas i Trafikverkets stråkstudie förväntas godsvolymerna år 2020 ligga på ungefär samma nivå som år 2005, vilket skulle innebära 5-6 fartyg per dygn. Motsvarande siffror för år 2030 ger 8-10 fartygspassager i genomsnitt per dygn, enligt stråkstudien.

Öppningstider

Kommunen kommer att ställa tydliga krav på vilka öppningstider som den nya bron skall klara, vilket innebär att en handelsfartygspassage inte skall innebära mer än 7-8 minuters trafikavstängning. Motsvarande tidsåtgång vid broöppning enbart för fritidsbåtar är 4-5 minuter. Av kommunen anlitate sakkunniga bedömer att skillnaden mellan olika brotyper är liten vad gäller avstängningstiden och att föreslagen lyftbro klarar uppställda krav. En lyftbro ger också bättre möjlighet att anpassa öppningen till aktuell båthöjd.

Segelfri höjd

Bron utformas för en segelfri höjd av 12 meter enligt Sjöfartsverkets definition, dvs 12,5 meter över MHW, med 0,5 meters säkerhetsmarginal för sjöhävning. Vid öppen bro är fri höjd över medelvattennivån (MW) minst 29,5 meter, vilket på samma sätt ger en segelfri höjd av 28 meter.

Fritidsbåttrafiken

Kommunen bedömer inte att föreslagen brohöjd innebär någon menlig påverkan på fritidsbåttrafiken eftersom det kommer att erbjudas flera dagliga tillfällen till broöppning och säkra möjligheter till korttidsförtöjning vid väntan på broöppning. Fritidsbåtar erbjuds under perioden juni - augusti broöppning sex (6) gånger per dygn. I princip föreslås ett tillfälle före kl. 06.00, tre tillfällen dagtid kl. 09.00 - 15.00 samt två tillfällen efter kl. 18.00. Dessa öppningstillfällen förutsätter föransmälan och kan komma att påverkas av om bron öppnas för handelsfartyg vid närliggande tider. Under resten av året föreslås krav på samordning av fritidsbåtar och övriga fartygspassager. Information om kommande broöppningar kommer att redovisas i anslutning till bron.

Förtöjningsplatser för väntande fritidsbåtar kommer att finnas både uppströms och nedströms föreslagen bro, inom idag befintliga hamnområden. Strax uppströms bron, på Hisingsidan, används befintlig hamn och nedströms kommer kajen vid Göteborgsoperan jämte delar av Lilla Bommens hamn att nyttjas. Aktuella förtöjningsplatser redovisas på bifogad illustrationskarta (bilaga 4). Viss samordning med Marieholmsbron förutsätts ske så att den båt som får passera Hisingsbron inte får vänta alltför länge vid Marieholmsbron och vice versa.

Samordning av sjöfartsintresset på Göta älv och trafiken över bron Kommunen har även låtit göra en simulering av broöppningar under dagtid, kl. 09.00 - 15.00, och dessas påverkan på trafiken över bron, se bilagda PM ang påverkan på landbaserad trafik (bilaga 2). För den sjötrafik som bedöms föreligga år 2030 och den korsande landbaserade trafik som bedöms föreligga år 2035 visar simuleringen att den genomsnittliga fördröjningen för berörda fordon i kollektivtrafiken blir 5-6 minuter samt att en god kollektivtrafik kan upprätthållas även med broöppningarna. Vidare skall beaktas att nämnda simulering förutsätter att i princip all landbaserad kollektivtrafik över älven nyttjar den nya Götaälvsbron, vilket inte bedöms som sannolikt då kommunen vid nämnda tidpunkt har utvecklat staden utmed älven. I denna pågående stadsutveckling kommer ytterligare nya förbindelser över Göta älv att vara nödvändiga, vilket medför att kommunen kan leda kollektivtrafikresenärer via

andra, nya eller befintliga förbindelser över/under älven samt även vid behov kan styra om trafik till dessa, andra förbindelser.

Kommunen delar Trafikverkets och länsstyrelsens uppfattning att föreslagen bro inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset farled (sjöfart), förutsatt att broöppningar sker i den utsträckning som Trafikverket uttalat.

Tillväxt Lidköping AB (aktbilaga 42)

Tillväxt Lidköping AB har i skrivelse den 10 februari 2014 i första hand yrkat på avslag av tillståndsansökan samt i andra hand att verkställighetsförordnande inte skall medges, samt framfört synpunkter om bl a påverkan på rederier, sjötransport-tider och trafiksituationen vid transportomläggning.

Enligt kommunens förmenande kommer den tillståndssökta bron inte innebära någon menlig påverkan på näringslivet i Lidköping. Möjligheten att följa EU-direktiven om inre vattenvägar begränsas inte av bron. Många av fartygen för inre vattenvägar är dessutom byggda för segelfria höjder lägre än 12 meter. Huvuddelen av dagens tur-och chartertrafik kommer att kunna passera den nya bron utan broöppning, se diagram i PM Sjötrafik (bilaga H till tillståndsansökan).

I övrigt hänvisas till vad kommunen anfört ovan angående yttrandet från Sveriges Redareförening samt vissa rederier (aktbilaga 34/46 samt 58, 59 och 60).

Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs Stad (aktbilaga 43)

Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs Stad har i remissyttrande den 4 februari 2014 tillstyrkt tillståndsansökan, under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas.

Nämnden har i huvudsak framfört synpunkter i följande avseenden.

- Tidsbegränsningar för arbeten i vatten
- Samordning med andra byggprojekt i älven för att minska kumulativa effekter
- Uppföljning av miljö kvalitetsnormer
- Villkor för länshållningsvatten
- Buller under byggtiden

Kommunen konstaterar att de ovan nämnda punkterna i allt väsentligt behandlas i länsstyrelsens yttrande (aktbilaga 55), varför kommunen hänvisar till vad den anför nedan angående länsstyrelsens yttrande.

Livfastigheter Gullbergsvass 1:12 KB och Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (publ) (aktbilaga 45)

Livfastigheter Gullbergsvass 1:12 KB och Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (publ) har, genom sitt ombud, i skrivelse den 13 februari 2014 tillstyrkt den sökta vattenverksamheten, men efterfrågat besked om de skyddsåtgärder och kontrollprogram som skall vidtas under anläggningsarbetena för bron för att undvika skada på bolagens fastighet.

Kommunen är medveten om att det finns känsliga anläggningar och byggnader kring arbetsplatsen för den nya bron. Innan arbetena påbörjas kommer besiktningar och riskinventeringar av närliggande fastigheter att utföras. Kontrollprogram kommer att upprättas för angränsande byggnader och anläggningar. Detta ligger sedan till grund för de krav som kommunen kommer att ställa på den entreprenör som utför anläggningsarbetena.

Gothenburg Sluls Group AB (aktbilaga 47)

Gothenburg Sluls Group AB har i skrivelse den 12 februari 2014 framfört bolagets synpunkt på olika alternativ samt förespråkat utbyggnad av en slusskonstruktion.

Den av bolaget föreslagna lösningen att sänka/slussa lastfartyg av aktuell storlek skulle medföra en omfattande anläggning, vilken kommer vara svår och mycket kostsam att grundlägga i de aktuella lerlagren. Stora vattenmängder kommer att behöva hanteras, vilket medför stor tids- och energiåtgång. Det kommer också att kraftigt påverka strömningen i älven. Att utföra en anläggning, vilken i princip inte anlagts tidigare, innebär stor risk för störningar både under anläggnings- och driftskedet. Utöver själva slussen måste ändå en öppningsbar bro uppföras. Enligt kommunens bedömning är förslaget inte ett lämpligt eller rimligt alternativ.

Trafikverket (aktbilaga 50)

Trafikverket har i skrivelse den 14 februari 2014 hänvisat till sina tidigare yttranden i ärendet samt omnämner att det numera finns ett avtal med kommunen om transport av tunnelement.

Kommunen delar Trafikverkets och länsstyrelsens uppfattning att föreslagen bro inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset farled (sjöfart), förutsatt att broöppningar sker i den utsträckning som Trafikverket uttalat. För att säkerställa framkomligheten för såväl sjötrafiken som väg- och spårbunden trafik samarbetar kommunen dessutom med Trafikverket, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland för att få till stånd en särskild överenskommelse/avtal.

Transportstyrelsen (aktbilaga 53)

Transportstyrelsen har i remissyttrande den 21 februari 2014 bl a framfört synpunkter på samordning mellan olika transportslag, uppgift om segelfri höjd samt sjösäkerhetsaspekter under bl a anläggningstiden.

Segelfri höjd

Bron utformas för en segelfri höjd av 12 meter enligt Sjöfartsverkets definition, dvs 12,5 meter över MHW, med 0,5 meters säkerhetsmarginal för sjöhävning. Vid öppen bro är fri höjd över medelvattennivån (MW) minst 29,5 meter, vilket på samma sätt ger en segelfri höjd av 28 meter.

Sjösäkerhet

I det fortsatta arbetet kommer samråd kring genomförandefasen att vara en viktig del. En byggriskanalis är upprättad, som underlag till den riskanalys som entreprenören sedan skall upprätta. När det gäller åtgärder under anläggningstiden samt utformningen av ledverk m m har avtal tecknats med Sjöfartsverket (bilaga 5) samt

samråd skett med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn, se samrådsprotokoll (bilaga 6). Dessa frågor kommer även fortsättningsvis att hanteras i samråd med berörda parter.

Vasakronan AB (aktbilaga 54)

Vasakronan AB har i skrivelse den 7 mars 2014 framfört synpunkter på risken för skador på bebyggelsen och anläggningar på närliggande fastigheter, bl a vad avser grundläggningar och påkörningsskydd samt befintligt kylvattenintag.

Kommunen är medveten om att det finns känsliga anläggningar och byggnader kring arbetsplatsen för den nya bron. Innan arbetena påbörjas kommer besiktningar och riskinventeringar av närliggande fastigheter att utföras. Kontrollprogram kommer att upprättas för angränsande byggnader och anläggningar. Detta ligger sedan till grund för de krav som kommunen kommer att ställa på den entreprenör som utför anläggningsarbetena.

Det befintliga påseglingsskyddet kommer att behållas intakt under både anläggnings- och driftskedet.

De grumlande arbeten som krävs för utbyggnaden av ny bro över Göta älv är begränsade. De flesta schakter kommer att genomföras inom spont. Risken för att broutbyggnaden leder till problem för aktuell fastighets kylvattenintag bedöms därför vara liten. Detta förhållande kommer också att kontrolleras under anläggningstiden samt beredskap att vidta skyddsåtgärder finnas i samband med att kortvariga mer grumlande arbeten genomförs. Frågan kommer att behandlas vidare i byggriskanalysen och kontrollprogrammet för anläggningsskedet.

Länsstyrelsen för Västra Götalands län (aktbilaga 55)

Länsstyrelsen för Västra Götalands län har i remissyttrande den 7 mars 2014 tillstyrkt bifall till tillståndsansökan, under förutsättning att vissa yrkanden beaktas.

Länsstyrelsen har i huvudsak framfört synpunkter i följande avseenden.

- Arbetena skall utföras i enlighet med ansökan och med föreslagna skadeförebyggande åtgärder
- Då ett trafikregleringsavtal mellan berörda parter ännu inte föreligger skall vissa villkor gälla, för att säkerställa riksintresset farled (sjöfart)
- Tillkommande anläggningar (förtöjningsplatser, hamnar m m) som krävs för en säker sjötrafik, i både anläggnings- och driftskedet, skall redovisas
- Bullervillkor under anläggningsskedet
- Villkor för grumlande arbeten i Göta älv
- Villkor för muddring i förorenade sediment
- Villkor för bygg-, länshållnings- och dagvatten
- Villkor om fiskesakkunnig
- Villkor om fiskeavgift
- Kontrollprogram skall vara godkänt innan arbeten får påbörjas och innehålla vissa parametrar

Vidare yttrar sig länsstyrelsen bl a om påverkan på landtrafik till följd av broöppningar, luftföroreningshalter, masshanteringen, riskanalys inför anläggningskedet, tillsynsansvaret och arkeologiska undersökningar.

Kommunen konstaterar att länsstyrelsen delar kommunens mening att den sökta vattenverksamheten är av stort samhällsintresse ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv, bl a för stads- och regionutvecklingen, samt den positiva samhällsnyttan och angelägenheten av föreslagen bro.

När det gäller de av länsstyrelsen föreslagna villkoren, vill kommunen anföra följande.

Samordning av sjöfartsintresset på Göta älv och trafiken över bron

Kommunen delar länsstyrelsens och Trafikverkets uppfattning att föreslagen bro inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset farled (sjöfart), förutsatt att broöppningar sker i den utsträckning som Trafikverket uttalat. För att säkerställa framkomligheten för såväl sjötrafiken som väg- och spårbunden trafik samarbetar kommunen dessutom med Trafikverket, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland för att få till stånd en särskild överenskommelse/avtal.

Förtöjningsplatser

Förtöjningsplatser för väntande fritidsbåtar kommer att finnas både uppströms och nedströms föreslagen bro, inom idag befintliga hamnområden. Strax uppströms bron, på Hisingsidan, används befintlig hamn och nedströms kommer kajen vid Göteborgsoperan jämte delar av Lilla Bommens hamn att nyttjas. Aktuella förtöjningsplatser redovisas på bifogad illustrationskarta (bilaga 4). Viss samordning med Marieholmsbron förutsätts ske så att den båt som får passera Hisingsbron inte får vänta alltför länge vid Marieholmsbron och vice versa.

Handelsfartyg skall endast i undantagsfall behöva förtöja i anslutning till bron, vilket då kan ske vid föreslagna ledverk.

Buller under anläggningsskedet

Villkoret om bullernivåer inomhus kan kommunen i princip godta. Kommunen anser dock att begränsningen av bilnings-, pålnings- och spontningsarbeten till dagtid och vardagar inte är påkallad då det inte finns bostäder i direkt anslutning till arbetsplatsen. Tillsynsmyndigheten bör delegeras en möjlighet att medge undantag genom en prövning i det enskilda fallet utan att det behöver föreskrivas krav på "synnerliga skäl".

Med hänvisning till bl a de utredningar som genomförts i samband med utbyggnaden av Skeppsbron gör kommunen gällande att det inte finns anledning att införa villkor om undervattensljud. Istället föreslår kommunen att de av länsstyrelsen angivna bullrande arbetena i vatten inte sker under mer än halva dygnet under perioden 15 april - 15 november, vilket bedöms ge vandrande fisk möjlighet att passera.

Grumlande arbeten i vatten

Enligt kommunens förmenande finns det inte skäl att begränsa grumlande arbeten i vatten med hänsyn till vad länsstyrelsen uppgivit om friluftsliv och marina miljöer nedströms. Av i målet ingiven miljökonsekvensbeskrivning framgår att de tidskritiska, men begränsade, grumlande arbeten som erfordras för själva broutbyggnaden kommer att genomföras under 2-3 dygns intensivt arbete och dessa arbeten bedöms därför inte ha någon menlig påverkan på vandrande fisk, även om de skulle utföras under perioden 15 april - 15 november. För de muddringsarbetena som erfordras för farleden är kommunen dock beredd att godta att dessa utförs under perioden 15 november - 15 april. Vad gäller kontroll av grumlande arbeten anser kommunen att riktvärden härför skall preciseras i det slutliga kontrollprogrammet.

Muddringen av farleden bör ske enligt de villkor som normalt gäller vid den återkommande underhållsmuddringen i området. Vid övriga muddringsarbeten i förorenade sediment godtar kommunen de försiktighetsmått som länsstyrelsen föreslår.

Länshållningsvatten

När det gäller villkor för länshållningsvatten vidhåller kommunen det villkorsförslag som framgår av i målet ingivet förslag till kontrollprogram (bilaga J till tillståndsansökan, ingiven som bilaga 2 till Kompletteringen den 29 november 2013).

Fiskeintresset

Kommunen vidhåller det förslag till uppföljning av påverkan på fisk som redovisats i förslaget till kontrollprogram (bilaga J till tillståndsansökan, ingiven som bilaga 2 till Kompletteringen den 29 november 2013). Enligt kommunens förmenande är inte konsekvenserna av den sökta vattenverksamheten sådana att de motiverar att en särskild fisksakkunnig förordnas, bl a med beaktande av de skadeförebyggande åtgärder som föreslagits. Förutsatt att tillsynsmyndigheten kan ta fram en överenskommelse mellan berörda verksamhetsutövare i älven, ställer sig dock kommunen positiv till att medverka i en uppföljning av påverkan på fiskeintresset. Enligt kommunens förmenande kan någon skada på fiskeintresset inte förutsättas i nuläget.

Kontrollprogram

Kommunen godtar länsstyrelsens förutsättningar för upprättandet av kontrollprogram för vattenverksamheten.

Sjösäkerhet

I det fortsatta arbetet kommer samråd kring genomförandefasen att vara en viktig del. En byggriskanalis är upprättad, som underlag till den riskanalys som entreprenören sedan skall upprätta. När det gäller åtgärder under anläggningstiden samt utformningen av ledverk m m har avtal tecknats med Sjöfartsverket (bilaga 5) samt samråd skett med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn, se samrådsprotokoll (bilaga 6). Dessa frågor kommer även fortsättningsvis att hanteras i samråd med berörda parter.

DOMSKÄL

Prövningens omfattning

Inledningsvis vill mark- och miljödomstolen klarlägga vad prövningen omfattar. Göteborgs kommun lämnade in en ansökan om en bro med 12 m segelfri höjd med vissa preciserade förutsättningar men med förbehåll om att bronns slutliga utformning skulle bestämmas efter en designtävling. Vidare har under handläggningen av målet av olika parter framförts förslag på alternativa utformningar på förbindelsen över Göta älv.

Ytterst är det den som ansöker om tillstånd enligt miljöbalken som avgör avgränsningen av målets prövning. Göteborgs kommun har slutligen preciserat att ansökan endast omfattar det i designtävlingen vinnande förslaget ”Arpeggio”. Domstolen vill poängtera att prövningen omfattar denna bro och ingen annan förbindelse över Göta älv och om denna bro är förenlig med miljöbalkens regler.

Rådighet

Sökanden har genom äganderätt till flertalet berörda fastigheter samt, utfästelse om att med berörda fastighetsägare sluta avtal om markåtkomst samt genom åberopande av 2 kap. 4 § punkten 6 lag med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet styrkt sin rådighet.

Domstolen vill dock erinra om att sådan rådighet inte innebär rätt att utföra arbeten på annans fastighet. Sådan rätt måste säkras genom nyttjanderättsavtal, servitut eller annat avtal med fastighetsägaren.

Miljökonsekvensbeskrivning mm

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt miljöbalken redogöra för alternativa lokaliseringar och alternativa utformningar av sökt verksamhet. Sökanden har redovisat olika alternativ för en förbindelsen över/under Göta älv. Utifrån denna alternativstudie visas att förutsättningarna för stadsutvecklingen och exploateringsmöjligheterna är bättre med nu aktuell bro än med en högbro. Redovisningen kunde måhända

ha gjorts mer tydlig men är ändå enligt domstolens mening tillräcklig för att miljöbalkens krav ska anses uppfyllda. Mark- och miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen och övrigt underlag efter kompletteringar i målet innehåller tillräcklig redovisning för att domstolen ska kunna pröva ansökan. Miljökonsekvensbeskrivningen får därmed anses uppfylla kraven enligt 6 kap. miljöbalken och ska godkännas.

Tillåtlighet

Byggandet och driften av bron medför att omgivningen och andra verksamheter utsätts för störning och påverkan. Bland annat kommer byggandet av bron medföra bullrande arbeten som påverkar omgivningen och vattenmiljön, muddring och schakt i vattenområdet påverkar fisk och andra vattenorganismer samt riskera att påverka kylvattenintag för närbelägna fastigheter. Utsläpp till luft och vatten kommer att ske under byggnationen och från driften av bron. Anläggandet av och driften av bron samt rivning av befintlig bro kommer att påverka fartygstrafiken på den av riksintresse skyddade farleden på Göta älv.

Riksintresset

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för kommunikationer ska så långt möjligt enligt 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av sådana anläggningar. Vidare anges att områden som är av riksintresse för anläggningar för bl.a. kommunikation ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Farleden Göta älv (farled 955) och Göteborgs hamn har av Trafikverket utpekats som riksintresse för kommunikationer. Mark- och miljödomstolen finner att såväl Göteborgs hamn som Göta älv utgör riksintressen för sjöfarten.

Kommunikationsleden Göta älv är utpekad som riksintresse med skyddad höjd om 27 m och ett skyddat djup om 7 m. Nuvarande Göta älvbro har en segelfri höjd om 18,3 m (räknat från medelhögnivån), vilket innebär att bron med dagens förhållanden öppnas i genomsnitt 2 gånger per dag (40% av 4,6 passager). Den förslagna bron får en segelfri höjd om 12 m (räknat från medelhögnivån) vilket medför att

bron måste öppnas cirka 5-13 gånger per dag med dagens trafik på älven. Den nya bron medför en påverkan på trafiken på farleden på Göta älv som kommer att bli större jämfört med nuvarande förhållande.

Sökanden har föreslagit att broöppningar ska ske på sätt som har reglerats i ett avtal mellan Göteborgs kommun, Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland. Avtalet innebär att minst en broöppning per timme undantaget tidsperioderna 06.00 – 09.00 och 15.00 – 18.00 helgfria vardagar, då väg- och spårbunden trafik ska ha fri passage över bron. Sökanden, undertecknade myndigheter och regionala intressen har gjort gällande att denna reglering av broöppningar sker på sätt att riksintresset inte skadas påtagligt.

Rederiintresset och Sjöfartsverket har gjort invändningen att aktuellt avtal inte tillvarartar sjöfartens intressen och menat att påverkan på riksintresset blir så stor att föreslagen bro inte är tillåtlig.

Tillgängligheten på farleden Göta älv är påverkad av ett antal broar och slussar på delen mellan Göteborg och Vänersborg. Detta förhållande medför att ingen fri passage för fartyg på älven är eller har varit möjlig oaktat om aktuell bro byggs eller inte. Den föreslagna bron medför att påverkan på fartygstrafiken blir större än vad som är fallet idag. Såväl sökanden som aktuella myndigheter pekar på vikten att samordna sjötrafiken med övriga transportslag för att påverkan blir så liten som möjligt. Samordningen föreslås ske genom ett trafikledningssystem som samordnar riksintressena sjöfart och järnväg samt ger planeringsunderlag för övriga trafikslag. Mark- och miljödomstolen instämmer i detta och anser att samhällsutvecklingen och förändringen i trafiksystemen lägger stor vikt vid att en samverkan måste komma till. Aktuell bro är till för att bl.a. trygga kollektivtrafiken över Göta älv. Trafikverket har såsom den för riksintresset ansvariga myndigheten intagit ståndpunkten att riksintresset inte skadas påtagligt om broöppningarna ske i enlighet med ovan nämnda avtal. Inte heller mark- och miljödomstolen anser att någon påtaglig skada uppkommer på riksintresset om broöppningar ske på angivet sätt. Den föreslagna bron uppfyller den för riksintresset angivna skyddade höjden och det skyddade

djupet. Sammanfattningsvis anser mark- och miljödomstolen att riksintresset inte påverkas på sätt att den föreslagna bron strider mot 3 kap 8 § miljöbalken och därför är riksintresset inget hinder mot den ansökta bron.

Vad gäller sjösäkerhet anser mark- och miljödomstolen att sökanden har visat att den aktuella bron uppfyller miljöbalkens krav och att säkerheten förbättras i jämförelse med nuvarande bro.

Parallellt med ansökan enligt miljöbalken pågår ett arbete med en ny detaljplan för området. För området som berör bron finns äldre detaljplaner som ska ersättas med ny detaljplan. Enligt sökandena ska detaljplanerna bli antagna under 2014. Enligt domstolens uppfattning strider inte vattenverksamheten mot föreslagen detaljplan. Tillståndet bör villkoras i denna del enligt vad som framgår av domslutet. Det temporära parkeringsdäcket som delvis hamnar i vattenområde som inte får bebyggas strider mot gällande detaljplan. Eftersom avvikelsen är av mindre omfattning samt då parkeringsdäcket ska finnas under en begränsad tid anser mark- och miljödomstolen emellertid att detaljplanen inte utgör hinder mot verksamheten.

Med iakttagande av de försiktighetsmått vid utförandet av arbetena som sökandena har åtagit sig samt de villkor som sökandena har att följa, bedömer mark- och miljödomstolen, att sedimentspridningen, buller och den övriga miljöpåverkan samt påverkan på motstående intressen inte strider mot de allmänna hänsynsreglerna eller övriga tillåtlighetsbestämmelser i miljöbalken. Något hinder mot ansökt bro finns inte på grund av dessa störningar.

Sammantaget anser mark- och miljödomstolen att det inte föreligger något hinder mot det sökta tillståndet i sin helhet på grund av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken eller hushållningsbestämmelserna i 3 kap. samma balk. Vad som anförts från Sjöfartverket och enskilt håll ändrar inte denna bedömning.

En vattenverksamhet får bedrivas endast om fördelarna från allmän och enskild synpunkt av företaget överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Av sökandes redogörelse om brons betydelse för kommunikationen över Göta älv samt den möjlighet att det skapas ett nytt stadsrum med bebyggelse på ömse

sidor om Göta älv, är det uppenbart för domstolen att byggandet av bron och övriga åtgärder är samhällsekonomiskt tillåtliga. Hinder mot tillstånd föreligger således inte med hänsyn till bestämmelserna i 11 kap miljöbalken.

Sammanfattningsvis anser alltså mark- och miljödomstolen att de sökta arbetena inte strider mot aktuella tillåtlighetsregler i miljöbalken. Tillstånd skall därför ges till föreslagen bro.

Utrivning av befintlig bro

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Göteborgs kommun genom 1936 års vattendom har tillstånd till befintlig bro. Enligt 11 kap. 19 § miljöbalken skall alltid tillstånd till utrivning ges om tillståndshavaren så begär. Göteborgs kommun har åtagit sig att utföra arbetena med iakttagande av de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Vid sådana förhållanden blir verksamhetens negativa påverkan på omgivningen av närmast av marginell art. Tillstånd till utrivning av befintlig bro ska därför ges.

Natura 2000

Länsstyrelsen har yrkat att prövning också ska innefatta en tillståndsprövning 7 kap. 28 a § miljöbalken för uppströms liggande Natura 2000-område (Säveån) eftersom den i Göta älv vandrande laxen är en av målarterna i detta område. Då ingen direkt påverkan sker i uppströms liggande Natura 2000-område och då grundande arbeten ska undvikas under den för laxen viktiga vandringsstiden anser mark- och miljödomstolen att verksamheten inte på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000-området. Yrkandet om tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken ska därför avslås.

Broöppningar

Att domstolen bedömer att riksintresset för farled inte påtagligt skadas med de föreslagna öppningsintervallerna är inte ett ställningstagande om att de av sökanden föreslagna öppningsintervallerna är optimala för att tillgodose såväl sökandens in-

tressen som motstående intressen. Framtida erfarenheter kan visa att bron – för att skydda motstående intressen – lämpligen bör öppnas med andra intervaller än de som föreslagits av sökanden. Domstolen anser att det är olämpligt att med nuvarande kunskap om framtida trafiksituation, såväl på älven som för övriga trafikslag, fastställa ett slutligt villkor om öppningsintervaller. Genom att skjuta upp frågan om villkor för broöppningar under en prövotid avser domstolen också att på ett bättre sätt säkerställa att ett fungerande trafikledningssystem utvecklas på det sätt som sökanden, Trafikverket m.fl. angett i sitt avtal.

Skadeförebyggande åtgärder

De skadeförebyggande åtgärder sökandena har åtagit sig i målet, omfattas i den mån de inte reglerats särskilt, av det allmänna villkoret och är därmed bindande för sökandena precis som alla övriga åtaganden sökandena har gjort i målet.

Arbete i vatten

Sökandena har redovisat att påverkan på älvvattnet på grund av muddringsarbeten är små och att dessa arbeten är begränsade i omfattning. Mark och miljödomstolen finner inte skäl att fastställa några ytterligare eller strängare villkor än vad som sökanden har åtagit sig för muddringsarbetenas bedrivande.

Länsstyrelsen har yrkat på att en fiskesakkunnig förordnas för att följa upp verksamheten. Enligt domstolen ger utredningen stöd för att de planerade muddringsarbetena, med de försiktighetsmått som sökandena åtagit sig och de villkor sökandena har att följa, kommer att medföra en begränsad påverkan på förhållandena i Göta älv. Inte heller övriga åtgärder i projektet kan antas innebära skadlig påverkan av betydelse i nämnda avseende. Härav följer att påverkan på fiskeintresset torde bli så begränsad att det saknas skäl förordna fiskesakkunnig. Mot bakgrund av att det under en längre tid kommer att genomföras ett flertal större projekt som kommer att påverka Göta älv instämmer domstolen i och för sig i det länsstyrelsen har anfört om att det finns skäl att följa upp projektens samlade påverkan på vattendraget. Enligt domstolens mening saknas dock stöd i miljöbalken för att inom ramen för förevarande mål ålägga sökandena att svara för sådan uppföljning, vilken berör verk-

samheter som sökandena inte ansvarar för. Länsstyrelsens yrkande om förordnande av fiskesakkunnig ska därför avslås.

Länsstyrelsen har vidare yrkat på omfattande kontroll av effekten av buller på fisk samt att fiskeavgift ska erläggas. Sökanden har för att mildra effekten av buller vid pålning åtagit sig försiktighetsåtgärden att denna påbörjas med begränsad slagningsenergi, s.k. ramp up. Vidare har tillsynsmyndigheten möjlighet att införa ytterligare restriktioner vid bullrande arbeten. Mark- och miljödomstolen bedömer att - med dessa försiktighetsmått i kombination med att de geotekniska förhållandena är sådana att några extraordinära åtgärder inte behövs för att driva ner pålarna - några betydande skador inte kan förutses på grund av bullrande arbetena, varför några ytterligare försiktighetsåtgärder inte är befogade.

Trots de försiktighetsmått och begränsningar som sökanden har att följa kommer vattenmiljön att påverkas av att ett flertal störningsmoment genereras av den ansökta verksamheten. Mark- och miljödomstolen anser att frågan om påverkan på fisken bör sättas på provotid på sätt som framgår av domslutet.

Den grumling som uppkommer kan inte uteslutas få en negativ påverkan på det vatten som avleds från Göta älv för kyländamål. Sökanden ska i samråd med ägare av kylvattenintag vidta erforderliga skydds- och försiktighetsåtgärder för att undvika negativ påverkan på kylvattnet.

Kontrollprogram m.m.

Eftersom projektet är omfattande, komplext och kommer att pågå under en längre tid får flera av villkoren i detta tillstånd ses som ramvillkor, vilka kan justeras under arbetets gång. Konsekvensen av den omfattande delegering som villkoren i tillståndet till vattenverksamheten således ger tillsynsmyndigheten inom ramen för kontrollprogrammet - att anpassa kontroll och skadeförebyggande åtgärder för att minimera störningar från föroreningsutsläpp, utsläpp till vatten och luft, buller m.m. i närområdet - är att det blir en tillsynsmyndighet - länsstyrelsen - som får det samlade ansvaret för tillsynen över all väsentlig påverkan på grund av hela projektet.

Enligt mark- och miljödomstolens mening är det en fördel att tillsynen samordnas på så sätt, även om det givetvis är angeläget att kommunens miljönämnd även fortsättningsvis deltar i samarbetet kring projektet. (Jfr. Mark- och miljööverdomstolens dom den 25 februari 2010 i mål nr M 3980-09).

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen finner mot bakgrund av de skäl som sökandena har angett att verkställighetsförordnande bör medges för de ansökta åtgärderna.

Arbetstid och tid för anmälan av oförutsedd skada

Mark- och miljödomstolen finner, även med beaktande av vad Vasakronan Fastigheter AB har angett i fråga om tid för anmälan om oförutsedd skada, skäl att förordna om arbetstid och tid för anmälan av oförutsedda skador i enlighet med vad sökandena har yrkat.

Rättegångskostnader mm

Sökanden har medgett länsstyrelsens yrkande om ersättning för rättegångskostnad med 81 600 kronor. Ersättning ska därför utgå med yrkat belopp.

Livfastigheter Gullbergsvass 1:12 KB och Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (publ.) har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader med vardera 32 035 kronor. Yrkade kostnader har medgetts av sökanden. Ersättning ska därför utgå med yrkade belopp.

Advokat E Ls huvudmän, Ahlmark Lines AB, Erik Thun AB och Surte Åkeri AB, har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 363 556 kr. Sökanden har anfört att E Ls huvudmän inte är att anse som sakägare, men medgett att utge ersättning med 175 916 kr (160 000 kr i ombudskostnader och 15 916 kr för utlägg).

Av 25 kap 2 § miljöbalken framgår att en sökanden ska ersätta motparts skäligen rättegångskostnader. Det förhållandet att den allmänna farleden nyttjas av bolagen

är enligt mark- och miljödomstolen uppfattning inte ett sådant förhållande som innebär att advokat E Ls huvudmän berörs på sådant sätt att de är att anses som motpart i målet på sätt att de är berättigade till ersättning för rättegångskostnader. Med hänsyn härtill anser domstolen att advokat E Ls huvudmän endast ska ersättas med belopp som sökanden har medgett.

Skäl saknas att sätta ner eller efterskänka den i målet tidigare fastställda prövningsavgiften. Avgiften är betald.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se [bilaga](#) (DV425)

Överklagande senast den 6 oktober 2014.

Ove Järholm

Roger Ödmark

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Ove Järholm, ordförande, och tekniska rådet Roger Ödmark samt de särskilda ledamöterna Lars Heineson och Thorsten Blomquist.