

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-04-25

SBN 2024-05-21

Diarienummer SBF-2023-00506

Handläggare

Marie Rörstad

Telefon: 031-368 15 29

E-post: marie.rorstad@stadsbyggnad.goteborg.se

Samråd om detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Genomföra samråd om detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Syftet med planförslaget är att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro, som knyter samman staden över älven, skapar ett sammanhängande och robust gång- och cykelnät som främjar en god stadsutveckling och bidrar till ett hållbart resande. Planen ska säkerställa ett utförande av bron som inte påverkar stadsbilden, och kulturmiljön på ett negativt sätt.

Syftet är också att bron ska vara väl integrerad i staden genom en bra sammanvägning mellan bro, plats och stad, där den fysiska och sociala integrationen stärks och att en positiv upplevelse i älvrummet skapas. Detaljplanen syftar även till att värna om de historiska lagren samtidigt som bron är en del av framtiden.

Planområdet ligger i centrala Göteborg, och omfattar båda sidorna av älven där en intensiv stadsutveckling pågår. Antalet bostäder och verksamheter på båda sidorna av älven kommer att öka och därmed även flödet av människor. I och med stadens utveckling behöver de idag långa avstånden mellan broarna över älven minskas genom fler förbindelser för att sammanlänka staden.

Gång- och cykelbron i aktuellt läge mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen, finns redovisad i Översiktsplanen och enligt denna ska staden utvecklas till en nära, sammanhållen och robust stad i syftet att nå mål om en hållbar stad.

Detaljplanen har bedömts kunna ha en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram.

Avvägningar, som har gjorts i planarbetet har bland annat rört, nyttan för staden, brons landningsplatser och linjeföring, segelfri höjd, sjöfartens intressen, riksintresse för kommunikation sjöfart, farled 955 och hamn, riksintresse för kulturmiljö, kajplatser, markförhållanden såsom stabilitet, sättningskänslighet och skredrisk, föroreningar i mark och bottensediment, påverkan på Natura 2000-område Säveån, laxens vandringsväg, påverkan på MKN-vatten, olycksrisk, påverkan på människors hälsa och miljön samt risk för översvämning, högvatten, skyfall och dagvatten.

Bron är avgörande för att minska Göta älvs barriäreffekt och stödjer stadens övergripande mål att minska biltrafiken samt öka gång- och cykelkopplingar. Genom att sammanlänka stadens två delar, underlättas en integrerad stadsmiljö där positiva sociala och miljömässiga effekter förväntas uppnås.

Detaljplanen medför påverkan på sjöfarten och kulturmiljön men bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för kommunikation sjöfart, farled 955 eller riksintresset för kulturmiljövård. Planförslaget bedöms inte heller negativt påverka Natura 2000 område, laxens vandring, eller ändra miljö kvalitetsnormernas statusklassning för Göta älv.

Åtgärder för att minska olycksrisker kopplat till sjöfarten möjliggörs i detaljplanen och risk för översvämning av brons känsliga delar har begränsats. Ett visst åtgärdsbehov behövs gällande stabilitet. Gällande förorenad mark och sediment så kommer olika åtgärder och skyddsåtgärder genomföras för att minska risken för grumling, spridning och exponering.

Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg 2022 och bedöms vara förenlig med historisk stadsplaneanalys. Bedömningen som har gjorts är att gång- och cykelbron utgör lämplig markanvändning.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Planarbetet kan utföras inom förvaltningens budget. Planavtal har tecknats med intressent.

Detaljplanen för gång- och cykelbron på respektive landsida är begränsad till att omfatta allmän plats för just gång- och cykeltrafikbehovet. Ingen annan allmän plats finns med i detaljplanen. Det är viktigt att området där gång- och cykelbron landar ner är väl omhändertaget, så att gång- och cykelbron integreras väl i staden på platsen. Innehåll, gestaltning och utformning av områdena där bron landar in som då ligger utanför den geografiska avgränsningen för detaljplanen hanteras i andra pågående och kommande projekt så också ekonomin för detta. Samordning mellan samtliga projekt sker för en bra helhet.

Kommunens investeringsekonomi

Kommunfullmäktige beslutade 2021-09-16 om att ge trafiknämnden i uppdrag att, tillsammans med övriga berörda nämnder och styrelser att planera för en gång- och cykelbro över Göta Älv. Den totala projektramen får enligt inriktningsbeslutet maximalt uppgå till 900 mnkr i 2020 års prisnivå.

I genomförandestudien pågår arbete med att bland annat säkerställa genomförbarheten, kartlägga risker samt osäkerheter och bedöma totalkostnaden. Efter färdigställd genomförandestudie kommer förslag till genomförandebeslut tas till kommunfullmäktige

för beslut. Då projektet är ett investeringsprojekt och inte ett exploateringsprojekt tilldelas projektet en investeringsbudget med exploateringsförvaltningen som utförandeansvarig

Exploateringsnämnden får utgifter för planering och genomförande av detaljplanen för gång- och cykelbron. Avsatta medel ska täcka kostnader för bland annat markåtkomst och rättigheter, tillstånd, marksanering, stabilitetsåtgärder, eventuella kompensationsåtgärder, rivningar, omläggning av ledningar samt utbyggnad av allmän plats och bro inklusive tekniska funktioner. Projektet ska genomföra konst i enlighet med Göteborg Stad enprocentregel för konstgestaltning i samband med bygginvesteringar.

Projektets genomförandestudie medfinansieras av Västsvenska paket med 24 mnkr i 2009 års prisnivå. Om det krävs utbyggnad av VA anläggningar, får kretslopp- och vattennämnden inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av VA.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

När gång- och cykelbron är färdigställd kommer den att lämnas över till stadsmiljöförvaltningen. Stadsmiljönämnden kommer då få kostnader för drift av anläggningen, skötsel och underhåll av allmän plats samt ränte- och avskrivningskostnader. Om det krävs utbyggnad av VA-anläggningar, får Kretslopp- och vattennämnden intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av VA-anläggningarna.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Förslaget till detaljplan medför att den av Fastighets AB Fribordet ägda fastigheten Lundbyvassen 4:6 påverkas. Fastigheten läggs delvis ut för allmän plats vilket innebär att den kommer att beröras av inlösen med stöd av detaljplanen. Fastighets AB Fribordet upplåter idag mark inom Fastigheten för parkeringsändamål där nyttjanderätten kan komma att behöva sägas upp, helt eller delvis. Befintlig parkeringsyta kan komma anordnas på annan plats eller ersättas. Ersättningsfrågan löses genom upprättande av avtal mellan kommunen och Fastighets AB Fribordet eller genom ansökan om lantmäteriförrättning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genom planförslaget möjliggörs ett mer hållbart resande, både genom färdsettet gång- och cykel men även genom att minska behovet av att resa eller resa kortare. Detta är i linje med kommunfullmäktiges mål om att ”Göteborgs klimatavtryck ska kraftigt minska för att vara nära noll senast 2030 i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram” samt i linje med de nationella miljömålen.

Projektet arbetar med att ta fram en klimatkalkyl.

Lokala mål, stadens miljö- och klimatprogram

I Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 som antogs av kommunfullmäktige 2021-03-25 presenteras tre övergripande mål om naturen, klimatet och människan samt sammanlagt tolv delmål. De mål som har störst relevans för planförslaget är:

- Göteborg har en hög biologisk mångfald
- Göteborgs klimatavtryck är nära noll
- Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Göteborg har en hög biologisk mångfald

Planförslagets område på land har inga direkta naturvärden. I vattnet finns naturvärden, som främst påverkas under anläggningstiden. Planförslaget skulle kunna bidra till att öka naturvärden och den biologiska mångfalden i vattenmiljön genom utformning av dess anläggning. Utreds vidare i nästkommande skeden.

Genomförande av detaljplanen bedöms sammantaget medföra liten negativ konsekvens för naturmiljövärden på land och i vatten.

Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Genom planförslaget möjliggörs ett mer hållbart resande, både genom färd sättet gång- och cykel men även genom att minska behovet av att resa eller resa kortare. Bron bedöms ha en direkt positiv påverkan på luftkvaliteten i staden.

Genomförd platsbedömning bedömer att översiktliga beräkningar inte överskrider halterna av kvävedioxid och PM10 i sina gränsvärden utmed den planerade bron.

Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Planförslaget med en gång- och cykelbro möjliggör för Göteborgarna att resa hållbart. Genom att minska avstånden och göra så att målpunkter kommer närmre varandra minskar även behovet av att resa längre sträckor.

Det finns inga gröna ytor inom planområdet idag och inga nya tillskapas genom planförslaget. Däremot bidrar gång- och cykelbron till att avstånden i staden minska och målpunkter som exempelvis grönområden blir lättare att nå.

Planförslaget bidrar positivt till luftmiljön i staden genom möjliggörande för resor med gång- och cykel som färdmedel samt minskning av behovet av att resa längre sträckor.

Bedömning av betydande miljöpåverkan

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunens ställningstagande grundar sig bland annat på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Riskerar påverka Natura 2000-område om laxens vandring påverkas.
- Riskerar påverka riksintresset för kommunikation - sjöfart, farled.
- Riskerar påverka riksintresset för kulturmiljövården - Göteborgs innerstad.
- Riskerar ge upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter.

En färdig och genomförd detaljplan bedöms dock inte:

- Påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål negativt.
- Bidra till att några miljökvalitetsnormer överskrider.

Kommunen har genomfört samråd med länsstyrelsen om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas (avgränsningssamråd).

Föreslagen avgränsning i avgränsningssamråd med Länsstyrelsen samt deras bedömning

Följande föreslogs av kommunen ingå i miljöbedömning till detaljplan:

- Påverkan på riksintresset för kommunikation - sjöfart, farled.
- Risker för människors hälsa och miljön till följd av allvarliga olyckor.
- Påverkan på riksintresset för kulturmiljövården - Göteborgs innerstad.

Följande föreslogs av kommunen att **inte** ingå i miljöbedömning till detaljplan, utan ingå i miljöbedömning till prövning av vattenverksamhet:

- Miljöeffekter på mark och jord kopplade till sättningskänslighet och skredrisk vid Hugo Hammars kaj.
- Miljöeffekter på vatten kopplat till förorenade sediment, grumling, undervattenbuller mm under byggtiden.
- Kombinationen skredrisk (Hugo Hammars kaj) och förorenad mark och sediment innebär risk för miljöeffekter på vatten i form av spridning av föroreningar, vilket även kan ge miljöeffekter på människors hälsa. Befintlig risk som kan öka vid byggnation.
- Miljöeffekter på laxens vandring inom Natura 2000-område.

Länsstyrelsen instämde i kommunens bedömning om vad som ska ingå. Länsstyrelsen anser dock att samtliga punkter kommunen föreslog inte skulle ingå, ska ingå men att hänvisningar kan göras till miljöbedömning till prövning av vattenverksamhet.

Länsstyrelsen har särskilt lyft följande aspekter som är viktiga att behandla i detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning:

- Riksintresse kulturmiljö.
- Riksintresse kommunikation.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten.
- Natura 2000.
- Stabilitet.

Länsstyrelsen har även lyft följande frågor som inte bedömts innebära en risk för betydande miljöpåverkan men som bör utredas inom ramen för fortsatt planarbete:

- Påverkan på Västlänken.
- Artskydd.

Bedömning ur social dimension

Inom planarbetet har det i samband med framtagandet av samrådshandlingar genomförts en barn- och socialkonsekvensanalys.

Frågor som har lyfts som viktiga ur den sociala dimensionen är exempelvis, möjlighet:

- Att stärka sammanhållningen mellan älvstränderna och skapa möjlighet att uppleva platsens karaktär, identitet och vattnet.
- Att brons utformning ska bidra till en positiv/förbättrad upplevelse av älvrummet.
- Att det är viktigt med brons landningsplatser.
- Att bron ska vara tillgänglig för alla att använda oavsett fysisk eller kognitiv förmåga.
- Att bron ska vara trafiksäker.
- Att det ska finnas möjlighet att vila och återhämta sig.
- Att det ska finnas bra kopplingar mellan olika färd sätt.
- Att det ska kännas säkert, under hela dygnet.
- Att vistelseytor och möjlighet till möten ska finnas.
- Att bron och anslutningsplatserna ska kännas trygga.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra positiva sociala konsekvenser. Bron sammanlänkar staden, gör att innerstaden, stadsdelar och målpunkter, så som service (skola, förskola, vård och handel), grönområden och parker, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, kollektivtrafikknutpunkter kommer närmare och blir mer tillgängliga för fler.

Planförslaget minskar älvens barriäreffekt, gör det enklare att komma närmare vattnet, och skapar potentiella mötesplatser för olika grupper i samhället. Planförslaget medför ett hållbart resande med gång- och cykel, under hela dygnet. Planförslaget gör det även möjligt att lättare nå kollektivtrafikknutpunkter i dess anslutningspunkter för vidare resor. Planförslaget har goda förutsättningar att bidra till ett förbättrat/förenklat vardagsliv på flera sätt. Den tillkommande kopplingen kommer underlätta för många vardagsresor.

Planförslaget har goda förutsättningar att bidra till en stärkt identitet i och med den stärkta närheten till älven. I och med brons centrala placering i staden och den mängd nya vyer den kommer skapa över staden bedöms bron bidra till många olika identiteter, det vill säga många olika målgruppers bild av staden och platsen.

Planförslaget bedöms ge positiva konsekvenser avseende hälsa och säkerhet. Förutsättningar för fysisk aktivitet i vardagen ökar i centrala Göteborg och detta utan att medföra några betydande säkerhetsrisker.

Planförslaget bedöms inte vara helt tillgänglighetsanpassat på grund av att föreslagen lutning överstiger råden för lutning gällande tillgänglighetsanpassning samt avsaknad av vilplan (Inriktningen för bron är en maximal lutning på 4 procent. Boverkets allmänna råd för tillgänglighetsanpassning anger nivåer lägre än så.). I planförslaget har avvägningar gjorts avseende höjd på bron vilket i sin tur ger en viss lutning. Brons höjd är en sammanvägd bedömning utifrån sjöfartstrafik och höjden på fartyg, segelfri höjd som

behov i farleden, brons konstruktionshöjd, lutningen på bron för att tillgodose tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, högvattenfrågor kopplat till maskineriet för broöppning samt brons landningsplatser och dess förutsättningar, idag såväl som framtida.

Det är viktigt utifrån ett barn- och socialt perspektiv att platserna där bron landar är trygga och säkra. Vilket är viktigt att arbeta vidare med i det fortsatta arbetet tillsammans med stadens andra projekt och fastighetsägare i angränsning till anslutningsplatserna.

Bilagor

Planhandlingar

1. Plankarta med bestämmelser
2. Planbeskrivning

Övriga handlingar

3. Grundkarta
4. Illustrationsritning
5. PM Gestaltningsskriterier av brons landningsplatser
6. Byggnadsnämndens och Stadsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut.
7. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB koncept)

Utredningar

8. PM Trafik och Landskap med bilagor
9. PM Sjöfart med bilagor
10. PM Dagvatten, skyfall och högvatten med bilagor
11. PM Naturmiljö
12. PM Vattenmiljö
13. PM Geoteknik med bilagor
14. PM Hydrogeologi med bilagor
15. PM Förorenad mark och sediment
16. PM Hydrologi med bilagor
17. Markteknisk undersökningsrapport (MUR) med bilagor
18. PM Olycksrisk
19. Kulturmiljöutredning
20. Antikvarisk konsekvensbeskrivning
21. Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys (SKA/BKA)

Ärendet

Det aktuella beslutet avser att ge förvaltningen i uppdrag att genomföra samråd om detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg.

Samrådet planeras till 29 maj - 13 augusti 2023.

Beskrivning av ärendet

Planförslaget

Planområdet ligger i centrala Göteborg och sträcker sig från Packhuskajen över Göta älv till Hugo Hammars kaj på Lindholmen. Marken inom planområdet utgörs av befintliga kajer och ytor som tidigare använts för varvsverksamhet. Planområdet utgörs till stor del av vattenspegel (Göta älv). Planområdet omfattar cirka 4 hektar och ägs av Göteborgs kommun och det kommunala bolaget Fastighets AB Fribordet (bolag inom Älvstranden-koncernen).

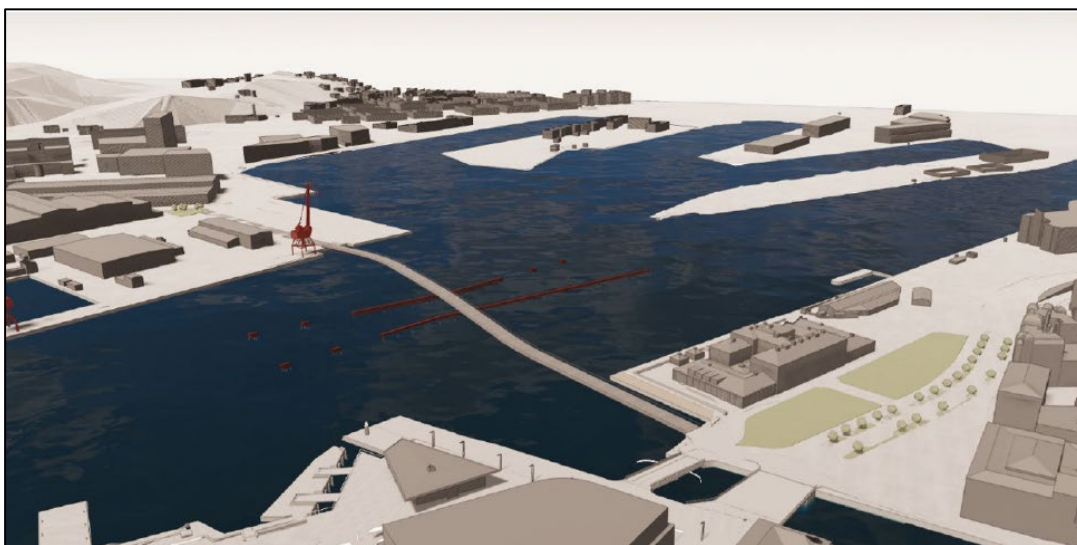
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro, som knyter samman staden över älven, skapar ett sammanhängande och robust gång- och cykelnät som främjar en god statsutveckling och ett hållbart resande. Planen ska säkerställa ett utförande av bron som inte påverkar stadsbilden, och kulturmiljön, på ett negativt sätt.

Syftet är också att bron ska vara väl integrerad i staden genom en bra sammanvägning mellan bro, plats, och stad, där den fysiska och sociala integrationen stärks.

Detaljplanen syftar även till att värna om de historiska lagren genom brons gestaltning samtidigt som bron är en del av framtiden. Bron ska bidra till en positiv upplevelse i älvrummet.

Planförslaget möjliggör för en öppningsbar gång- och cykelbro över älven. Detaljplanen medger användningen gång- och cykelväg, över vatten, avgränsad i höjdded, gång- och cykelväg respektive gata på landsidorna vid Hugo Hammars kaj respektive Packhuskajen samt vattenområde med bro inklusive konstruktioner för brons funktion. Påseglingsskydd och väntbryggor samt erosionsskydd tillhörande bron får också anläggas inom vattenområdet.

Brons öppningsbara mittdel, är reglerad med en farledsbredd på minst 30 meter som ska vara öppningsbar över hela denna bredd. Den öppningsbara delen är även reglerad med en minsta fri höjd på 7,2 meter över angivet nollplan (vilket motsvarar en segelfri höjd på 5,5 meter enligt standard TSFS 2019:12 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägsmärken) i stängt läge. Detaljplanen begränsar broöverbyggnaden i höjd och bredd med undantag för den öppningsbara delen (dubbelklaffarna).



Figur 1: Illustration, bro över älven, med anslutning till land, inklusive ledverk.

Planförslaget medför en anslutning av brons södra landfäste i hamnbassängen vid Packhuskajen, parallellt med träbryggan på Stora Tullhusets västra sida. Förslaget innebär att bron integreras väl med befintlig stad, historisk som framtida och möjliggör för kommande stadsutveckling. Anslutningen en bit ifrån Stora Tullhuset möjliggör för att ta hand om de stora trafikflöden som bron kommer generera på platsen, en tydlig orienterbarhet, samtidigt som det finns möjlighet att skapa bra platser och kajstråk i anslutning till bron.

Bron planeras ansluta i höjdnivån + 2,3 meter och integreras i det högvattenskydd som staden planerar att bygga längs älven.

Planförslaget medför en anslutning av brons norra landfäste i ett brett område, mellan 15 meter och 49 meter väster om Hugo Hammars kaj, i en höjd på cirka + 2,6 meter. Gång- och cykelvägen sträcker sig sedan cirka 300 meter in över land och ansluter till befintlig gång- och cykelväg längs Pumpgatan. Planområdet är för närvarande bredare än den faktiska gång- och cykelvägen och avsikten är att i vidare arbete minska ner planområdet till att endast omfatta bredden på gång- och cykelvägen, det vill säga cirka 10 meter. Utredningsarbete pågår som mer i detalj studerar bro, gång- och cykelväg och förutsättningar i området för att kunna ge svar på lämplig placering av bro och gång- och cykelväg inom detta område.

Planering för framtida stadsutveckling av området på norra sidan älven, det tidigare Götaverksområdet, är inte påbörjad. Fram tills att planering för detta område påbörjas ska stor återhållsamhet iakttas mot ny bebyggelse eller allmän plats. Ingen ny bebyggelse eller allmän plats som kan antas förhindra en lämplig framtida planläggning ska tillåtas. Vid anslutning av brons norra landfäste på Hugo Hammars kaj har hänsyn tagits till kravet på att inte förhindra eventuell kommande stadsutveckling.

Förutom val av linjeföring och exakt läge för anslutning till land ska även brons tekniska och arkitektoniska utformning väljas. Arbete med brons utformning och design pågår.

Planförslaget utformande har tagits fram genom en samlad bedömning utifrån flertalet parametrar. Bland annat genom nyttan för staden, brons landningsplatser och linjeföring, segelfri höjd, sjöfartens intressen, riksintresse för kommunikation sjöfart, farled 955 och hamn, riksintresse för kulturmiljö, kajplatser, markförhållanden såsom stabilitet, sättningskänslighet och skredrisk, föroreningar i mark och bottensediment, påverkan på Natura 2000-område Säveån, laxens vandringsväg, påverkan på MKN-vatten, olycksrisk, påverkan på människors hälsa och miljön samt risk för översvämning, högvatten, skyfall och dagvatten.

Bedömningarna har också gjorts utifrån bland annat möjlighet att främja en bra innerstadskvalité, skapa tydlig orienterbarhet, vara inbjudande, skapa och koppla samman mötesplatser längs vattnet, en sammanhängande kajpromenad, stärka platsens karaktär, ta hänsyn till platsens historia och själ, vara en del av ett stadslivsstråk, robusthet och trygghet.

Gällande planer

Förslaget överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19.

Detaljplanen berör följande, gällande detaljplaner:

- Detaljplan 1480K-II-2518, LUNDBYVASSEN, som vann laga kraft år 1943, berör den norra älvstranden, med användningen industri och hamnverksamhet. Planens genomförandetid har gått ut.
- Detaljplan 1480K-II-2441 för LINDHOLMEN OCH LUNDBYVASSEN, som vann laga kraft år 1941, berör den norra älvstranden, med användningen industri och hamnverksamhet. Planens genomförandetid har gått ut.
- Detaljplan 1480K-II-4386 NORDSTADEN, KV 36 PACKHUSET, från 1998, berör den södra älvstranden, med användningen lokalgata, torg och öppet vattenområde i aktuella delar. Planens genomförandetid har gått ut.

Del av planområdet är inte tidigare planlagt, delar av Göta Älv.

Planområdet ligger delvis inom område där strandskydd inträder vid planläggning. Detaljplanen innebär upphävande av strandskyddet för allmänplats GC-väg och Gata inom planområdet.

Bakgrund

Uppdrag

Byggnadsnämnden beslutade 2021-12-14 (genom Startplan 2022) att uppdra åt kontoret att upprätta detaljplan för en gång- och cykelbro över Göta Älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Ett förslag till samrådshandling har tagits fram.

Ärendets handläggning och tidigare fattade beslut

Detaljplanen upprättas enligt PBL 2010:900, SFS 2014:900. Planen bedöms vara av den karaktären att den ska hanteras med utökat planförfarande och antas av kommunfullmäktige. Detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige eftersom den är av större vikt med avseende på att den utgör en förbindelse viktig för hela staden.

Byggnadsnämnd, 2021-12-14	att godkänna startplan för år 2022 där detaljplanen ingår, GC-bro över Göta älv.
Delegationsbeslut, 2024-01-29	Detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
Stadsbyggnadsnämnd, 2024-03-26	Stadsbyggnadsnämnden beslutar att inriktningen ska vara att gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj planeras som en dubbelklaffbro med överliggande motvikter. Stadsbyggnadsnämnden godkänner informationen angående aktuell utredningsstatus och projektets ansatser avseende linjeföring, brosektion, segelfri höjd och farledsbredd inför fortsatt utredning.

Beslut gällande bron har även tagits i kommunfullmäktige, trafiknämnden och exploateringsnämnden, gällande bland annat uppdrag, placering, gestaltungsprocess, segelfri höjd och alternativ tidplan.

Kommunfullmäktige, 2021-09-16

Inriktningsbeslut avseende ny gång- och cykelbro mellan Lindholmen – Centrum, (§ 13 0637/21):

1. Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och styrelser, planera för en gång- och cykelbro över Göta älv i enlighet med vad som framgår av trafiknämndens förslag och med följande styrande inriktningar:
 - a. Bron ska vara placerad mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj inom det geografiska område som redovisas i trafiknämndens förslag.
 - b. Den totala projektramen får maximalt uppgå till 900 mnkr i 2020 års prisnivå.
2. Inriktning för fortsatt planering i enlighet med punkten ovan godkänns under förutsättning att beslut om alternativ för Lindholmsförbindelsen (dnr 0646/21) ska fortsätta planeras antingen som en tunnel eller en bro med segelfri höjd om minst 27 meter.

Tidigare arbete med gång- och cykelbro

I början av 1990-talet presenterades ett förslag till lågbro över älven i översiktsplanen och den fanns även i Översiktsplan 99. År 2001 gjordes en förstudie på uppdrag av kommunfullmäktige som visade på fördelar med en gång- och cykelbro och 2004 tog byggnadsnämnden beslut att vidare utreda ett broläge mellan Stora Bommen och Lundbystrand och att upprätta ett program och en detaljplan.

Parallellt med detaljplanarbetet ansökte Göteborgs Stad 2007 om tillstånd enligt miljöbalken om vattenverksamhet i form av bland annat byggande av en gång- och

cykelbro över Göta älv mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Stadens ansökan avslogs av mark- och miljödomstolen i juli 2008, då det inte ansågs vara en obetydlig risk att en bro på föreslagen plats skulle ge bestående negativ inverkan på de sjöfartsanknutna intressena, riksintresset farleden i Göta älv respektive riksintresset Göteborgs hamn.

Mark- och miljödomstolens avgörande fastställdes av Mark- och miljööverdomstolen i november 2009. Mark- och miljööverdomstolen ansåg dock att tillstånd bör kunna lämnas om det blir klarlagt att Frihamnen inte längre behövs för större fartyg och kommunen kan enas med Sjöfartsinspektionen (numera Transportstyrelsen) om en brokonstruktion som tillgodoser högt ställda krav på säkerhet. 2016 reviderade Trafikverket riksintresset Göteborgs hamn, vilket innebär att Frihamnen med omgivande vattenområde inte längre är en del av riksintresset. Denna förändrade förutsättning tillsammans med den planerade stadsutvecklingen i direkt anslutning till Göta älv samt stadens mål om hållbart resande gjorde det åter aktuellt att fortsätta utreda en ny gång- och cykelförbindelse.

Sedan 2016 har omfattande alternativstudier, analyser och utredningar genomförts beträffande förbindelser över älven utifrån olika perspektiv. Detta resulterade 2021 i ett inriktningsbeslut i Kommunfullmäktige att starta planering för en ny gång- och cykelbro över Göta Älv, i ett geografiskt område, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att redovisad användning enligt planförslaget är lämplig utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

I detaljplanen har avvägningar gjorts för att samordna olika intressen, ibland motstridiga, för att nå en sammanhållen helhet. Placeringen av bron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj grundar sig i tidigare fattade beslut, utredningar och analyser och stadens översiktsplan samt kommunfullmäktiges beslut.

Planområdet berörs av Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad. Förvaltningen bedömer att planförslaget är förenlig med historisk stadsplaneanalys för området som anger en koppling över Göta Älv från Pumpgatan till Stenpiren, med anslutningar till Södra och Norra hamngatan samt Packhuskajen, vilket i stora drag sammanfaller med planförslaget.

Förvaltningen har bedömt och beaktat barns bästa vid framtagande av planen och sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra vara positivt ur ett barnperspektiv. *Se mer information under rubriken Bedömning ur social dimension.*

Avvägningarna handlar bland annat om följande;

Brons landningsplatser och linjeföring

I planområdet har flera avvägningar gjorts bland annat avseende landningsplatser och i förlängningen linjedragning. Landningsplatserna strax väster om Stora Tullhuset samt i anslutning till stapelbadden i området vid Hugo Hammars kaj bedöms vara positiva utifrån möjligheten att främja en bra innerstadskvalité, skapa en tydlig orienterbarhet, möjliggöra för en sammanhängande kajpromenad, att stärka platsens karaktär och värna om dess historia, att vara en del av ett stadslivsstråk, skapa robusthet och trygghet.

Placeringen av landningsplats vid Packhuskajen är också avvägd utifrån påverkan på Stora Tullhuset, flöden för gång- och cykeltrafik till befintliga och kommande kopplingar och mot Norra Hamngatan, kommande hög vattennivåer och kanalmursprogrammet samt framtida avstängningar/slussar vid Stora Hamnkanalen

Placeringen av landningsplats vid Hugo Hammar kaj är också avvägd med avseende på att inte förhindra en framtida utveckling inom området, markmiljöfrågorna och de geotekniska förutsättningarna samt kopplingen till Pumpgatan, Lindholmen och Frihamnen.

Segelfri höjd

Avvägningar har gjorts avseende höjden på bron och en segelfri höjd på minst 5,5 meter är säkerställt via plankartan vilket innebär att mindre båtar kan passera bron utan öppning. Majoriteten av båtarna, framför allt de med mast samt lastbåtar och yrkesfartyg, kräver öppning. Brons höjd är en sammanvägd bedömning utifrån sjöfartstrafik och höjden på fartyg, segelfri höjd som behov i farleden, brons konstruktionshöjd, lutningen på bron för att tillgodose tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, högvattenfrågor kopplat till maskineriet för broöppning samt brons landningsplatser och dess förutsättningar, idag såväl som framtida.

Riksintresse kulturmiljö – Göteborgs innerstad

Östra delen av planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad [O 2:1–5]. Planområdets sydöstra del är beläget centralt i Göteborg, och utgör den historiska stadens gräns mot älven, och har under lång tid utgjort stadens entré från vattnet genom Stora Hamnkanalen. Planområdet innehåller delar av riksintressets uttryck, men från stora delar av planområdet och i dess direkta anslutning kan ett flertal av riksintressets övriga uttryck upplevas.

Sammantaget bedöms inte planförslaget leda till att de värden som ligger till grund för den riksintressanta miljön förloras eller förvanskas i sådan omfattning att det leder till påtaglig skada på riksintresset. Då såväl åtgärderna i sig som konsekvenserna till stor del är visuella finns goda möjligheter att under planprocessen genomföra åtgärder som kan minska påverkan.

Planförslaget har bedömts ge negativa effekter för fyra av riksintressets uttryck:

- ***"Hamn-, sjöfarts-och handelsstaden med hamnanläggningar och bebyggelse från skilda tider, som visar hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar från och med 1840-talet ersattes av älvstrandens djuphamn, och affärslivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus och saluhallar. Kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse som före detta Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus kring Stora Hamnkanalen, kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven"***

Planförslaget fragmenterar delvis det sammanhängande kajstråket och bedöms leda till **måttlig negativ effekt**.

- *”1600-talets stadsbyggande, med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan, med omgivande befästningsgördel och vallgrav. Gatunät, tomtstruktur, bevarade och igenfyllda hamnkanaler”*

Planförslaget ger en funktionell påverkan på det riksintressanta uttrycket då den planerade bron tillskapar ett nytt rörelsestråk som ansluter till den ursprungliga kanalstadens befintliga planstruktur vid Packhusplatsen. **Effekten bedöms bli liten negativ.**

Påverkan är indirekt, men riskerar att försvåra läsbarheten och förståelsen av Stora hamnkanalens roll som stadens huvudsakliga entré från vattnet. **Effekten bedöms bli måttligt negativ.** Planförslaget ger även en indirekt visuell påverkan avseende ledverk gällande kopplingen mellan Stora hamnkanalen och älven. **Effekten bedöms bli måttligt negativ.**

- *”Göteborgska särdrag i stadsbilden. Stadssiluetten från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivningar. Kanalstadens vattenstråk och kontakten med älven”*

Från planområdets västra del, och från älvrummet framträder det riksintressanta uttrycket mycket tydligt. Beroende på hur bron gestaltas, bedöms effekten hamna i ett spann mellan **måttlig negativ effekt och liten negativ effekt.**

- *”Cityomvandlingen med handelns om- och nybyggnader i storstadsmässig skala, hamnens och järnvägarnas tullpackhus och stationsmiljöer samt de plana kanalbroarna av järn.”*

Den planerade bron ger ingen direkt påverkan på det riksintressanta uttrycket. **Effekten bedöms bli försumbar.**

- *”1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad med bevarade delar av stadsbefästningarna.”*

Påverkan är endast visuell, och upplevs mot Hisingens storskaliga siluett som bakgrund. Då utformningen av bron, exempelvis de öppningsbara delarna, inte är kända bedöms effekten hamna i ett spann mellan **försumbar och liten negativ effekt.**

Sjöfart, riksintresse för kommunikation sjöfart, farled och stadsutveckling

En viktig avvägning är mellan sjöfartens intressen – riksintresset för kommunikation, sjöfart farled – och det allmänna intresset att främja en hållbar stadsutveckling samt förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik.

Farled 955 följer Göta älv mellan Göteborgs hamn och Vänersborg och utgör riksintresse som kommunikationsled. Det huvudsakliga skälet för utpekande av riksintresset är att godstrafik ska ha en god framkomlighet i farleden. Övrig yrkestrafik samt fritidsbåtar trafikerar också farleden och därför ska även påverkan på dessa kategorier beaktas.

För att minimera påverkan på sjöfarten reglerar detaljplanen en minsta farledsbredd på 30 meter och att bron ska vara öppningsbar. Broöppningar föreslås att samordnas med

öppningar för Hisingsbron vilket innebär att godssjöfarten, som är huvuddelen av utpekandet i riksintresset, föreslås få öppningar vid anrop, förutom vid Hisingsbrons spärrtider. För fritidssjöfarten planeras öppningar ske genom tidtabell och väntbryggor möjliggörs i detaljplanen.

En tillkommande bro i Göta Älv utgör ytterligare en bro i farleden och innebär i sig en påverkan på sjöfarten. Stadsfartyg och mindre yrkesfartyg, som passagerarfartyg och arbetsfartyg, som idag kan passera under Hisingsbron får en påverkan jämfört med nuläget. För statsfartyg och fartyg i utryckning ska bron alltid öppnas men för övriga lägre fartygskategorier kan det bli aktuellt med passage av bron vid tidtabellerade öppningar, vilket innebär en påverkan på framkomligheten jämfört med idag.

En gång- och cykelbro kommer att medföra en viss negativ påverkan på fritidsbåtar, framför allt genom något försämrad framkomlighet för de båtar som är högre än gång- och cykelbrons segelfria höjd, i första hand segelbåtar men även större motorbåtar med en högre höjd, kan påverkas. Segelbåtar och större motorbåtar kommer att behöva förhålla sig till gång- och cykelbrons öppningstider. Genom samordning av öppningstider för de båda broarna kan påverkan på fritidsbåtarna begränsas. Förutom samordning av öppningstider kan negativ påverkan för fritidsbåtarna begränsas genom väntplatser.

Påverkan på riksintresse för kommunikation, Farled 955 är direkt kopplad till påverkan på sjöfarten i älven, där godstrafiken är huvudsakligt skäl för utpekande av riksintresset. Förutsatt att gång- och cykelbrons öppningstider samordnas med öppningstider för närliggande Hisingsbron så bedöms påverkan på godssjötrafiken som obetydlig. Detsamma gäller för statsfartyg, utgörande en liten del av sjötrafiken, där bron också ska öppnas efter anrop, samt för sjötrafik i utryckning som bron alltid öppnas för. Mindre yrkesfartyg, exempelvis passagerarbåtar, föreslås få öppning genom tidtabell vilket likt för fritidsbåtar innebär en begränsning utifrån ett tidsmässigt perspektiv.

Den nya bron är dock en tillkommande anläggning i farleden och det finns också i detta skede kvarvarande osäkerheter som kommer att tas om hand i samband med tillståndsansökan. Den sammantagna bedömningen är därför att planförslaget får liten negativ effekt på sjöfarten i farleden med utgör inte påtaglig skada på riksintresset för kommunikation sjöfart, farled.

Bron är avgörande för att minska Göta älvs barriäreffekt och stödjer stadens övergripande mål att minska biltrafiken samt öka gång- och cykelkopplingar. Genom att sammanlänka stadens två delar, underlättas en integrerad stadsmiljö där positiva sociala och miljömässiga effekter förväntas uppnås.

En avvägning har gjorts mellan sjöfartens intressen och nyttan för staden, där bedömningen görs att bron i föreslaget läge, och med tanke på att den inte påtagligt skadar riksintresset för kommunikation, utgör den mest lämpliga markanvändningen för en passage över älven ur ett allmänt perspektiv.

Riksintresse kommunikation hamn

Göteborgs hamn med anslutande farleder är utpekad som riksintresse för hamn. Riksintresset syftar till att skydda viktiga hamnfunktioner så att dess förutsättningar och utvecklingsmöjligheter inte försvåras.

För riksintresset kommunikation hamn har bedömningen skett utifrån en samlad syn på riksintresset Göteborgs hamn.

Närmaste hamndel som idag har möjlighet att fylla kriterierna för riksintresset och är utpekad i preciseringen från 2009 är Masthugskajen, cirka en kilometer nedströms aktuellt planområde. Denna hamnverksamhet planeras att flyttas till ytterhamnsområdet. Oavsett detta är bedömningen att bron idag inte påverkar funktionen av denna hamn negativt och heller inte påverkar anslutningsvägarna till denna. När det gäller andra hamndelar som bland annat Skeppsbron, Lilla Bommen och Packhusplatsen är de inte utpekade som viktiga hamndelar som har väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Bedömning är även här att ett genomförande av bron inte kan påtagligt skada riksintressets viktiga funktioner.

Enskilda intressen i form av kajplatser påverkas framför allt på Packhuskajen där, beroende på var den planerade gång- och cykelbron landar samt ledverkens placering och utformning, den nya bron medför att kajplatser försvinner. Detta bedöms dock som en obetydlig påverkan på den befintliga hamnverksamheten.

Det är viktigt att nämna att översiktsplan för Göteborg från 2022 ifrågasätter utpekandet av riksintresset Göteborgs Hamn för innerhamnen. Översiktsplanens bedömning anses vara aktuell då hamndelar mellan Masthugskajen och Hisingsbron inte fyller kriterierna enligt preciseringen från 2009 och inte heller är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln.

Kajplatser

Avvägning har även gjorts mellan enskilda intressen för kajplats längs kajerna. Planförslaget medför att några platser kommer att tas bort inom planområdet. Förlust av ett begränsat antal platser, som eventuellt bedöms kunna ersättas på annan plats, anses inte väga tyngre än den nytta för staden som bron för med sig.

Stabilitet - Sättningskänslighet och skredrisk

Stabiliteten, vare sig för befintliga eller planerade förhållanden är inte tillfredställande inom Packhuskajen eller i direkt anslutning till Hugo Hammars kaj och stabilitetshöjande åtgärder kommer krävas för att anläggningen ska uppnå tillräcklig säkerhet mot stabilitetsbrott.

Avvägningar har gjorts med hänsyn till linjeföring och nödvändiga åtgärder för att upprätthålla de geotekniska förutsättningarna som krävs för byggande av bron med anslutande gång- och cykelvägar, med beaktande av ekonomiska aspekter och miljörisker. Resultatet visar att bron behöver placeras på ett visst avstånd från befintliga kajanläggningar för att inte riskera den geotekniska stabiliteten och för att undvika orimliga kostnader.

Det innebär att gång- och cykelvägen bör anslutas med ett visst säkerhetsavstånd från kajen i öster mot Frihamnen och passera genom industriområdet på Hugo Hammars kaj samt att förstärkningsåtgärder behöver göras i den direkta anslutningspunkten. Det

innebär också att gång- och cykelbron på södra sidan bör ansluta till Packhuskajen med ett visst avstånd från kajen utanför före detta Stora Tullhuset.

Föroreningar i mark och bottensediment

Marken inom området Hugo Hammars kaj är påverkad av den långvariga varvsverksamheten och föroreningspåverkade massor har konstaterats. Inom aktuellt område på Packhuskajen kan förorenade massor finnas, men förväntas förekomma i mindre omfattning. Även sedimenten i aktuellt utredningsområde förväntas vara föroreningspåverkade.

Åtgärdsbehov av förorenad jord bedöms i huvudsak föreligga inom Hugo Hammars kaj, för de fyllnadsmassor som ligger inom området för landfästet samt sträckan för gång- och cykelvägen mellan landfäste och befintlig mark. Eventuella åtgärder kan komma att utgöras av schakt med borttransport av förorenade massor, eller skyddsåtgärder som hindrar spridning eller exponering. Arbetena bedöms inte försvåra en framtida sanering av eventuellt kvarlämnade föroreningar. Arbeta med översiktlig riskbedömning och åtgärdsutredning för Hugo Hammars kaj pågår.

Anläggandet av bron kommer att innebära arbeten i vatten som exempelvis muddring, schaktning, pålning, spontning och utläggning av material för erosionsskydd. Till följd av arbetena skulle grumling och spridning av föroreningar kunna uppstå men genom att vidta olika typer av skyddsåtgärder under byggskedet kan påverkan begränsas. Exempel på åtgärd skulle där det är lämpligt kunna vara icke-massundanträngande byggmetoder så som stålrörspålning användas för grundläggning. Arbeten som utgör vattenverksamhet kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivning och ingå i tillståndsansökan. Enligt tidigare utredningar bedöms föroreningssituationen i vattenområdet nedströms planområdet, vara än mer förorenat. Pågående tillsynsärendet hos miljöförvaltningen finns.

Påverkan på Natura 2000-område Sävån, laxens vandringsväg

Uppströms planområdet finns ett Natura 2000-område som indirekt riskerar att påverkas genom påverkan på vandrande lax.

Genom tidsstyrning och andra skyddsåtgärder för att begränsa negativa effekter av grumlande arbeten samt att vandrande fisk konstaterats relativt okänslig för störningar i form av grumling bedöms effekten på den vandrande fisken som obetydlig.

För att inte överskrida gränsvärden som gäller för Göta älv som laxfiskvatten bör förslag till begränsningsvärden tas fram, rörande länshållningsvatten, under arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen för miljötillståndet. Skyddsåtgärder och kontrollprogram för anläggningsskedet kommer att föreslås för att begränsa grumling.

Detaljplanens genomförande bedöms inte ha någon påverkan på Natura 2000-området. Anläggandet av bron har bedömts kunna genomföras utan att en negativ påverkan på fiskvandring eller vattenkvalitén i älven. I driftskedet har bron bedömts inte utgöra något vandringshinder och konstruktioner i vattenmiljön kan bidra till att förbättra det morfologiska tillståndet.

Påverkan på MKN-vatten

Ytvattenförekomsterna i Göta älv har klassats som kraftigt modifierat vatten. Bedömningen har gjorts att vattenförekomsten är så påverkad att det inte är möjligt och rimligt att uppnå god ekologisk status. I stället bedöms vattnets potential att nå en viss status. Vattenförekomstens status bedöms genom biologiska, fysikalisk-kemiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer.

Göta älv utgör också ett fiskevatten enligt förordning (SFS 2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. I förordningen ställs kvalitetskrav genom gräns- och riktvärden för laxfiskevatten och för musselvatten. De miljöeffekter som kan uppkomma till följd av genomförandet av detaljplanen och som kan ha en inverkan på miljökvalitetsnormer för vatten är framför allt utsläpp av föroreningar i länsvatten, grumling från länsvatten och arbeten i vatten, uppförande av konstruktioner i vatten och strandmiljöer samt påverkan på vandrande fisk. I det fortsatta arbetet kommer förslag till begränsningsvärden för länshållningsvatten tas fram och bedömning göras av påverkan.

Detaljplanens genomförande bedöms enbart medföra temporära effekter på den av planområdet direkt berörda delen av Göta älv och miljökvalitetsnormernas statusklassning ändras troligen inte. Utifrån bedömningar av den direkt berörda vattenförekomsten ovan bedöms dock detaljplanens genomförande ha obetydlig påverkan på de indirekt berörda vattenförekomsterna.

Olycksrisk – Påverkan på människors hälsa och miljön

Risk finns för påsegling av bron, mötesolyckor mellan fartyg och olyckor med farligt gods. För att minimera dessa behövs olika anordningar för bron, exempelvis påkörningsskydd, ledverk, och väntplatser och planförslaget medger anordning av dessa. Var och hur ledverk placeras är under utredning med hjälp av simuleringar och riskbedömningar. Med ovan nämnda åtgärder samt att simuleringar indikerar att manövreringsmöjligheten av stora fartyg är godtagbar bedöms den tillkommande påverkan på farleden vara begränsad. Riksinteresse för kommunikation, farled, bedöms därmed inte påtagligt skadas. Risk med farligt gods bedöms sammanfattningsvis som acceptabel på grund av bland annat det begränsade antalet transporter av farligt gods på Göta älv, den låga sannolikheten för en sammanstötning i hög fart, säkerhetskrav på fartyg som anlöper svensk hamn samt att riskavstånden är begränsade.

Risk för översvämning – Högvatten, skyfall och (dagvatten)

Avvägning gällande brons höjd har bland annat gjorts utifrån att bron alltid ska kunna gå att öppna. Brokonstruktionens öppningsmekanism ska vara åtkomlig vid högvatten under hela brons livslängd, 120 år. Brons öppningsmekanism dimensioneras därmed för vattennivåer om +3,75, vilket representerar en uppskattad, framtida högvattenhändelse med 200 års återkomsttid år 2150 utan yttre havsportar. Bron är ingen räddningsväg för räddningstjänsten och kan därmed stängas av för gång- och cykeltrafik vid högt vatten.

Avvägningar har också gjorts avseende framtida högvatten vid brons landningsplatser. På Packhuskajen kommer bron landa in i det högvattenskydd som planeras byggas och på Hugo Hammars kajsidan kommer bron ansluta utanför det tillfälliga högvattenskydd som planeras, på en höjd som också möjliggör för en eventuell framtida stadsutveckling.

Dagvatten och skyfall avleds från bron direkt till Göta älv, som klassas som en mindre känslig recipient och vattnet bedöms vara en mindre belastad yta sett till

föroreningsbelastning. Bron bedöms inte heller förändra avrinningen betydligt i någon av dess anslutningspunkter. Avrinning från bron bedöms inte medföra att någon påverkan på möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormer (MKN) i Göta älv. Gång- och cykelbron medför inga målkonflikter med stadens strukturplaner för hantering av översvämningsrisker.

Övriga bedömningar, miljö

Förvaltningen har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 § och fattat ett särskilt beslut enligt Miljöbalken 6 kap 7 §. Beslutet fattades på delegation 2024-01-29 av Maria Lejon, Enhetschef detaljplan centrum väst. Förvaltningen finner att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan och detaljplanen ska miljöbedömmas. *Se information om beslut och avgränsning under rubriken Bedömning ur ekologisk dimension.*

Inom planarbetet har ett koncept till miljökonsekvensbeskrivning MKB tagits fram och är en del av samrådshandlingarna. MKB kommer vidareutvecklas i samband med framtagandet av granskningshandlingarna.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör

Henrik Levin

Avdelningschef Detaljplan