



Handling 2020 nr 136

Yttrande över motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Den av Emmali Jansson, Martin Nilsson och Karin Pleijel väckta motionen avslås.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Karin Pleijel (MP) yrkade bifall till yrkande från MP och V den 4 maj 2020 om att motionen skulle tillstyrkas.

Emmyly Bönfors (C), Marina Johansson (S), Martin Wannholt (D) och Jörgen Fogelklou (SD) yrkade att motionen skulle avstyrkas.

Kommunstyrelsen beslutade utan omröstning att avstyrka motionen.

Marina Johansson (S) antecknade som yttrande en skrivelse från den 3 maj 2020.

Göteborg den 6 maj 2020
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yrkande
2020-05-04

(MP, V)

Ärende 3.3

Yrkande angående – motion angående nya gång-och cykelbroar över älven

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

att bifalla motionen

Yrkandet

Behoven av att kunna korsa älven snabbt, effektivt och på många ställen är stora och ökar i takt med att staden växer. Broar kräver mycket planering och tar lång tid att förverkliga. Då är det viktigt att tidigt skapa en långsiktig plan för hur staden kan knytas samman, och att det påbörjas ett arbete med planering av flera älvförbindelser.

Det är olyckligt om vi tappar tempo i det mycket viktiga arbetet med att knyta ihop de två älvstränderna. Vi förstår att planeringen givetvis måste ske i ett rimligt tempo, med hänsyn till tillgängliga resurser och i förhållande till andra pågående och planerade infrastrukturprojekt i staden.

Trafikkontoret anser att det behövs fler förbindelser över Göta älv främst för gående och cyklister och både nyttan och behovet har analyserats i tidigare rapportering. Men trafikkontoret ser problem med att arbeta med flera broar över älven samtidigt.

Stadsbyggnadskontoret är också positiv till flera broar och skriver i sitt tjänsteutlåtande att:

“Arbetet med gång- och cykelbroar över Göta älv bedöms vara ett viktigt led i att uppfylla målen om en minskad bilanvändning i centrala Göteborg och en avlastning av kollektivtrafiken i enlighet med stadens översiktsplan, Vision Älvstaden, trafikstrategin, målbild koll 2035 och stadens miljöprogram.”

Vi rödgrönrosa anser att ett konkret planeringsarbete för att långsiktigt bygga mer än en gång- och cykelbro över älven till viss del bör genomföras parallellt, eftersom broarna påverkar varandra, när det gäller till exempel placering, trafikflöden för gående och cyklister och samspel med sjöfarten vid hantering av broöppningar. Men detta hindrar inte att broarna har något olika tidsplaner och att den första bron blir helt färdigplanerad medan de övriga två befinner sig i tidigare planeringsskeden. Därför kan och bör motionen tillstyrkas.



Yttrande
2020-05-03

(Socialdemokraterna)

Yttrande angående motion angående nya gång- och cykelbroar över älven

Yttrandet

Göteborg behöver fler nya förbindelser över älven för att lösa människors resebehov. Vi delar dock trafikkontorets analys att det är bättre att fokusera utrednings- och planeringsresurser på en gång- och cykelbro i taget, istället för att sprida ut resurserna på flera stycken samtidigt som motionen föreslår. Trafikkontoret har idag ett pågående aktivt arbete för att förverkliga en ny gång- och cykelbro över älven och för oss är det angeläget att vi kan få till den på plats så snart som möjligt istället. Vi avslår därför motionen.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-04-07

Diarienummer 1412/19

Handläggare

Hedwig Andrén

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

Motionen

Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) föreslår att kommunfullmäktige beslutar om att ge trafiknämnden i uppdrag att arbeta med konkret planering för ytterligare tre gång- och cykelbroar över Göta älv och en långsiktig plan för ännu fler förbindelser över älven.

Motionärerna framhåller att om vi vill ha en stad som håller ihop så behövs det fler fasta förbindelser till/från fastlandet och Hisingen. Trafiknämnden har utrett var fasta förbindelser i form av gång- och cykelbroar kan bli aktuella, men att det saknas tydliga beslut för att arbeta med att förverkliga dessa.

Motionärerna pekar på att i Europa finns det många städer som liksom Göteborg delas av vattendrag. En del städer är liksom Göteborg delade städer, där älven tillåts utgöra en barriär. Andra städer har istället låtit vattendraget bli en tillgång med täta broar mellan ömse sidor. Till exempel Paris, som med sina många broar skapat levande miljöer utmed Seine. Motionärerna konstaterar också att om staden haft lika tätt mellan broarna som i London så skulle vi haft fem broar mellan Älvsborgsbron och Hisingsbron.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till byggnadsnämnden och trafiknämnden.

Remissinstansernas svar är sammanställda i nedanstående tabell.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Byggnadsnämnden	Avstyrker enligt yrkande från ordföranden Hampus Magnusson (M) Omröstning	En fortsatt analys kring val av placering, prioritering över tid och broar kontra färjor fortsatt behöver utredas och sammanvägas med andra intressen såsom stadens utbyggnadsordning, utveckling av handel, sjöfart och övrigt näringsliv, klimatanpassning och utbyggnad av stadens kollektivtrafiknät.

Trafiknämnden	<p>Avstyrker</p> <p>Översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.</p> <p>Yrkande från (MP) och (V)</p> <p>Omröstning</p>	<p>Trafikkontoret önskar arbeta med analys av hur konkret planering (genomförandestudie och detaljplaneläggning) kan utformas för en gång- och cykelbro i taget.</p> <p>Kontoret har idag ett pågående arbete för att realisera en gång- och cykelbro över älven.</p>
---------------	---	---

Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafikkontoret framhåller att arbetet med kopplingar över älven bedöms belasta både Göteborgs Stads investerings- och driftsbudget i hög grad. Idag pågår det arbete för att realisera en gång- och cykelbro över älven. För att möjliggöra denna krävs det att kontoret och staden kraftsamlar och enas då det kommer att krävas såväl utredningsresurser i form av personal och konsultkostnader för att realisera detta. Även i projektets genomförande (genomförandestudie, projektering och byggnation) krävs driftsmedel för att realisera investeringen och därefter förvaltningskostnader i form av drift och underhållskostnader.

Då projekt som dessa behöver gå igenom en komplicerad tillståndsprocess finns det alltid en risk för avslag och att projektet läggs ned och förgäveskostnader uppstår. Att ha tre liknande planeringsprocesser igång samtidigt kommer kräva fler personella resurser på trafikkontoret och en större driftsbudget för att hantera detta och ökande verksamhetskostnader, alternativt omprioritering inom kontorets verksamhet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Gång- och cykelbroar över älven är överlag positivt ur den ekologiska dimensionen sett till att fler människor kan lockas att gå och cykla, så att överflyttning från andra transportslag kan ske. Viss negativ påverkan kan uppstå beroende på var och hur en brokonstruktion anläggs, sett till förorenad mark och påverkan på vattenströmmar. Detta är några av flera effekter som behöver belysas i samband med val av placering av nya broar.

Antal broar och broarnas placering och utformning behöver bedömas utifrån hur dessa påverkar sjöfarten. Göta älv trafikeras dagligen av ett antal båtar som kräver broöppning – till stor del fraktfart från hamnarna i Väneren. Att även i framtiden möjliggöra godstransport med fartyg som alternativ till lastbil är en viktig miljöfråga. Öppningsbarhet för gång- och cykelbroar är dock ett lösbart problem då man inte är bunden av några särskilda tider, vilket är fallet med kollektivtrafikbroar.

Bedömning ur social dimension

Fler kopplingar över älven bedöms ha en positiv inverkan på den sociala dimensionen då det bidrar till en mer sammanhängande stad. Förbättrade förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt innebär att vi underlättar för färd sätt som är ekonomiskt tillgängliga, samt tillgängliga för fler personer i alla åldrar.

Identiteten kopplat till stadens karaktär i det stora öppna älvrummet är en viktig fråga och en del av den sociala och kulturella hållbarheten. Göteborgs Stad har över tid haft flera lågbroar över älven. Ett sådant exempel är den gamla Hisingsbron som förband Lilla Bommen med Frihamnspiren. Antal broar och broarnas placering och utformning behöver bedömas utifrån hur dessa påverkar Göteborgs karaktär av hamn- och sjöfartsstad.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Stadsutveckling

Stadsdirektör

Bilagor:

1. Motionen
2. Byggnadsnämndens handlingar 2020-03-17 § 76
3. Trafiknämndens handlingar 2020-03-26 § 72



Handling 2019 nr 268

Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

Göteborg är en stad delad av älven. Resande mellan Hisingen och fastlandet är hänvisade till några få fasta förbindelser samt två färjor. Redan idag är kollektivtrafiken på Lindholmen hårt belastad och nya förbindelser till och från Hisingen skulle kunna innebära snabbare resor. Det skulle också avlasta kollektivtrafiken vid Centralenområdet och Brunnsparken genom att fler kan gå och cykla över älven. Det behövs fler broar över älven som underlättar för resande med kollektivtrafik, cykel och för gående. Gång- och cykelbroar skulle göra det mer praktiskt för många fler människor i Göteborg att passera älven.

Om vi vill ha en stad som håller ihop så behövs fler fasta förbindelser. Trafiknämnden har utrett var broar kan bli aktuella, men det saknas tydliga beslut för att arbeta med att förverkliga dessa. Vi ser ett tydligt behov av skarp politisk styrning för en mer sammanhängande stad.

Om vi blickar ut i Europa finns det många städer som liksom Göteborg delas av vattendrag. En del städer är liksom Göteborg delade städer, där älven tillåts utgöra en barriär. Andra städer har istället låtit vattendraget bli en tillgång med täta broar mellan ömse sidor. Till exempel Paris, som med sina många broar skapat levande miljöer utmed Seine. Om vi haft lika tätt mellan broarna som i London så skulle vi haft fem broar mellan Älvsborgsbron och Hisingsbron. Då skulle göteborgarna kunna uppleva älven som en tillgång och inte en barriär.

Med start med tre broar för gång och cykel och eventuellt även kollektivtrafik, ser vi att det på sikt behöver bli ännu fler förbindelser.

Motionärerna yrkar därför att

Trafiknämnden får i uppdrag att arbeta med konkret planering för ytterligare tre gång- och cykelbroar över älven och en långsiktig plan för ännu fler förbindelser.

Emmali Jansson (MP)

Martin Nilsson (MP)

Karin Pleijel (MP)



Svar på remiss - Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

§ 76, 0890/19

Beslut

I byggnadsnämnden

Enligt yrkandet från ordföranden Hampus Magnusson (M):

1. Att avstyrka motionen med motiveringen:

En fortsatt analys kring val av placering, prioritering över tid och broar kontra färjor fortsatt behöver utredas och sammanvägas med andra intressen såsom stadens utbyggnadsordning, utveckling av handel, sjöfart och övrigt näringsliv, klimatanpassning och utbyggnad av stadens kollektivtrafiknät.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Skäl för beslut

Nämnden beslutar i enlighet med yrkandet från ordföranden Hampus Magnusson (M).

Handlingar

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2020-02-25, med bilaga.

Yrkanden

Ordföranden Hampus Magnusson (M) yrkar på att avstyrka motionen med följande motivering: en fortsatt analys kring val av placering, prioritering över tid och broar kontra färjor fortsatt behöver utredas och sammanvägas med andra intressen såsom stadens utbyggnadsordning, utveckling av handel, sjöfart och övrigt näringsliv, klimatanpassning och utbyggnad av stadens kollektivtrafiknät.

Jan Jörnmark (D) och Martin Wannholt (D) ställer sig bakom yrkandet om att avstyrka motionen.

Johan Zandin (V) och Adam Wojciechowski (MP) yrkar på bifall till tjänsteutlåtandet.



Beslutsgång

Ordföranden ställer de två förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar att bifalla yrkandet från ordföranden Hampus Magnusson (M). Omröstning begärs.

Omröstning

Den som vill bifalla yrkandet från ordföranden Hampus Magnusson (M) röstar ja.

Den som vill bifalla tjänsteutlåtandet röstar nej.

Vid upprop röstar Mats Arnsmar (S), Jan Jörnmark (D), Ann Catrine Fogelgren (L), Marianne Carlström (S), Carl-Otto Lange (M), Martin Wannholt (D) och ordföranden Hampus Magnusson (M) ja medan Johan Zandin (V) och Adam Wojciechowski (MP) röstar nej.

Med sju ja-röster och två nej-röster beslutar nämnden att bifalla yrkandet från ordföranden Hampus Magnusson (M).

Justering

Protokollet under denna paragraf förklaras omedelbart justerat.

Dag för justering

2020-03-17

Vid protokollet

Sekreterare

Linnéa Karlsson

Ordförande

Hampus Magnusson (M)

Justerare

Johan Zandin (V)

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-02-25

Byggnadsnämnden 2020-03-17

Diarienummer 0890/19

Handläggare

Anders Svensson

Telefon: 031-368 16 96

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Svar på remiss - Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

Förslag till beslut

I byggnadsnämnden

1. Motionen av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven den 19 december 2019 tillstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till kommunstyrelsen som yttrande över motionen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Motionärerna föreslår tre nya broar för gång och cykel och eventuellt även för kollektivtrafik över Göta Älv, men ser också att det på sikt behöver bli ännu fler förbindelser. Motionen föreslår vidare att ”Trafiknämnden får i uppdrag att arbeta med konkret planering för ytterligare tre gång- och cykelbroar över älven och en långsiktig plan för ännu fler förbindelser”. Byggnadsnämnden har ett utpekat ansvar för att driva och samordna den fysiska planeringen för Göteborg och ansvarar därigenom även för att peka ut och planera för nya brolägen. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att på uppdrag av byggnadsnämnden ta fram underlag för reglering av bebyggelse, mark och vattenområden.

Stadsbyggnadskontoret avser att peka ut lägen för nya älvförbindelser i den fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg som nu tas fram. Vilka lägen man väljer för broar resp färjor, samt i vilken ordning de ska genomföras, studeras nu av Stadsbyggnadskontoret i samverkan med berörda förvaltningar. Nyttorna med nya älvförbindelser kan delas in i tre kategorier: sammanhängande stad, genhet i gatunätet och upplevelsen av stadsrummet. Ett mer sammanhängande nät för gång- och cykeltrafik avlastar kollektivtrafiken vid Centralenområdet och Brunnsparken genom att fler kan gå och cykla över älven. Ett genare gatunät i stadens mest centrala delar skapar bättre förutsättningar för ett integrerande av Lindholmen, Frihamnen och Backaplan i stadskärnan. Nya broar med rätt placering och utformning, men även nya färjeförbindelser kan bidra till att stärka stadens karaktär av hamns- och sjöfartsstad. Allt detta stärker stadens attraktivitet och ger positiva effekter på folkhälsan.

Stadsbyggnadskontoret påpekar samtidigt att en fortsatt analys kring val av placering, prioritering över tid och broar kontra färjor fortsatt behöver utredas och sammanvägas

med andra intressen såsom stadens utbyggnadsordning, utveckling av handel, sjöfart och övrigt näringsliv, klimatanpassning och utbyggnad av stadens kollektivtrafiknät.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Fler kopplingar över älven belastar stadens investerings- och driftsbudget. Ökade möjligheter att gå och cykla innebär även att kostnaden för resor kan minska för den enskilde. Broförbindelser behöver prövas genom att nya detaljplaner upprättas. I samband med planprocessen behöver också miljötilstånd sökas enligt miljöbalken. Denna prövningsprocess är relativt resurskrävande och innebär att resurser behöver allokeras såväl hos stadsbyggnadskontoret som övriga berörda förvaltningar.

Nya gång- och cykelförbindelser till och från Hisingen skulle avlasta kollektivtrafiken vid Centralenområdet och Brunnsparken genom att fler kan gå och cykla över älven. Utöver effekterna för enskilda resenärer innebär detta en minskad ekonomisk belastning på kollektivtrafiken i centrala staden.

Studier och analyser genomförda av stadsbyggnadskontoret i samverkan med Chalmers tekniska högskola pekar på att en mer sammanhängande stadsstruktur och en ökad genhet och närhet i gatunätet skapar förutsättningar för stadsliv vilket även på sikt ger ökade fastighetsvärden och förbättrad attraktivitet. Beroende på broarnas placering bedöms därför ökade gång- och cykelflöden kunna ge positiva effekter för småskalig handel och restaurangverksamhet längs berörda gator. En ny gång- och cykelbro som förbinder befintlig stadskärna med Frihamnen skulle t ex kunna innebära en möjlighet att i mindre skala utvidga innerstadshandeln över älven.

De ökade hälsoeffekter som ett ökat cyklande medför ger även samhällsekonomiska vinster, även om dessa i dagsläget är svåra att bedöma.

Bedömning ur ekologisk dimension

Gång- och cykelbroar över älven är överlag positivt ur den ekologiska dimensionen sett till att fler får lockas att gå och cykla, och att överflyttning från andra transportslag kan ske. Viss negativ påverkan kan uppstå beroende på var och hur en brokonstruktion anläggs, sett till förorenad mark och påverkan på vattenströmmar. Detta är effekter som behöver belysas i samband med val av placering av nya broar.

Antal broar och broarnas placering och utformning behöver bedömas utifrån hur dessa påverkar sjöfarten. Göta älv trafikeras dagligen av ett antal båtar som kräver broöppning – till stor del fraktfart från Vänerhamnarna. Att även i framtiden möjliggöra godstransport med fartyg som alternativ till lastbil är en viktig miljöfråga. Öppningsbarhet för gång- och cykelbroar är dock ett lösbart problem då man inte är bunden av några särskilda tider, vilket är fallet med kollektivtrafikbroar.

Bedömning ur social dimension

Fler kopplingar över älven bedöms ha en positiv inverkan på den sociala dimensionen, då det bidrar till en mer sammanhängande stad och även minskade mentala barriärer mellan fastlandssidan och Hisingssidan. Förbättrade förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt innebär att vi underlättar för färd sätt som är ekonomiskt tillgängliga, samt tillgängliga för fler personer i alla åldrar. Identiteten kopplat till stadens karaktär i det stora öppna älvrummet är en viktig fråga och en del av den sociala och kulturella

hållbarheten. Göteborgs Stad har över tid haft flera lågbroar över älven. Ett sådant exempel är den gamla Hisingsbron som förband Lilla Bommen med Frihamnspiren. Antal broar och broarnas placering och utformning behöver bedömas utifrån hur dessa påverkar Göteborgs karaktär av hamns- och sjöfartsstad.

Samverkan och förhållande till styrande dokument

Förslaget är i linje med skrivning i kommunfullmäktiges budget för 2020: ”*Ökad framkomlighet över älven är avgörande för Göteborg när Älvstaden byggs ut med den nya stadsdelen Karlastaden och de tiotusentals nya arbetsplatser som planeras på främst Lindholmen och Masthuggskajen. Därför ska planeringen av en ny gång- och cykelbro över älven prioriteras.*” Arbetet med gång- och cykelbroar över Göta älv bedöms vara ett viktigt led i att uppfylla målen om en minskad bilanvändning i centrala Göteborg och en avlastning av kollektivtrafiken i enlighet med stadens översiktsplan, Vision Älvstaden, trafikstrategin, målbild koll 2035 och stadens miljöprogram.

Bilagor

1. Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven, Handling 2019 nr 268

Ärendet

Stadsledningskontoret har översänt en motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven till byggnadsnämnden och trafiknämnden för yttrande.

Remisstid: Svar senast: 2020-03-27

Beskrivning av ärendet

Motionärerna framhåller att Göteborg är en stad delad med endast några få fasta förbindelser samt två färjor över älven. Redan idag är kollektivtrafiken hårt belastad. Nya förbindelser till och från Hisingen skulle kunna innebära snabbare resor och en avlastning av kollektivtrafiken vid Centralenområdet och Brunnsparken genom att fler kan gå och cykla över älven. Det behövs därför fler broar över älven som underlättar för resande med kollektivtrafik, cykel och för gående menar man. Motionärerna pekar på att det saknas tydliga beslut för att arbeta med att förverkliga nya älvförbindelser och ser därför ett tydligt behov av skarp politisk styrning för en mer sammanhängande stad. Man föreslår därför tre nya broar för gång och cykel och eventuellt även kollektivtrafik, men ser också att det på sikt behöver bli ännu fler förbindelser. Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse är ett förslag till yttrande från byggnadsnämnden i ärendet. Trafiknämnden avser att inkomma med eget yttrande i frågan.

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Stadsbyggnadskontoret ser generellt positivt på att skapa fler kopplingar över älven, då det skulle bidra till mer befolkade gaturum, minskat bilåkande och en avlastning av kollektivtrafiken vid Brunnsparken, Centralstationen och Hisingsbron. Kontoret har för avsikt att föreslå ett antal strategiska lägen för älvförbindelser i samband med den fördjupning av översiktsplanen som nu tas fram för centrala Göteborg och välkomnar därför denna politiska diskussion. Vilka av dessa som är lämpliga för framtida gång- och cykelbroar och vilka som snarare bör lösas med färjor som en del av kollektivtrafiknätet

är en fråga som nu utreds i samverkan mellan Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Västrafik. Exempel på beroenden som påverkar dessa val är framtida lokalisering av Stena Lines färjetrafik, val av alternativ för Lindholmsförbindelsen, förorenade bottnar kring den gamla flytdockan vid Cityvarvet samt säkerhet och trafikering för sjöfarten på älven. Ett rimligt antagande är samtidigt att även sjöfarten bör vara mer betjänt av en genomtänkt helhetsbild från staden kring lägen för nya älvförbindelser.

En satsning på nya älvförbindelser behöver självfallet avvägas mot vilken nytta de gör. Viktiga faktorer som behöver avvägas är på vilket sätt gång- och cykelnätet resp kollektivtrafiknätet påverkas av olika bro- och färjekopplingar. Denna fråga handlar dels om hur man på en större nivå kan skapa bättre samband mellan Hisingen och fastlandet och dels om hur man kan skapa bättre samband mellan Lindholmen, Centralstationen och den historiska stadskärnan. Även upplevelsen av älvrummet och stadens karaktär av hamns- och sjöfartsstad är en faktor som behöver bedömas. Nyttorna kan därför i det här fallet litet förenklat delas in i tre kategorier: sammanhängande stad, genhet i gatunätet och upplevelsen av stadsrummet:

Sammanhängande stad

Tre nya gång- och cykelbroar över älven innebär stora ekonomiska åtaganden för staden såväl avseende investering som drift. Val av lämpliga placeringar samt frågan om broar eller färjor på kort och lång sikt behöver ställas mot behovet av att skapa en sammanhängande stad inom ett större område. Här behöver investeringar i nya broar ställas mot satsning på en ändamålsenlig och effektiv kollektivtrafik som stödjer en utveckling av både innerstaden och mellanstaden. Denna fråga behöver belysas i samband med det arbete med handlingsprogram kopplat till genomförande av Koll 2035 som nu pågår.

En satsning på flera nya gc-broar bör ur denna synvinkel placeras så att de inte enbart binder samman den historiska stadskärnan med hisingsidan utan också stödjer de mer perifera kopplingar som har potential att påverka de rumsliga avstånden och glappen i staden som helhet. En ny gång- och cykelbron som placeras någonstans mellan Stigberget och Klippan skulle då kunna ge stora vinster både i att skapa en sammanhängande stad men även innebära stora tidsvinster för cyklande från de södra och sydvästra stadsdelarna med målpunkt Lindholmen. På motsvarande sätt kan en ny gång- och cykellänk mellan Brunnsbo-Ringön-Gullbergsvass-Svingeln bidra till bättre samband i de östra delarna men först då denna blir ett sammanhängande gång- och cykelstråk.

Genhet i gatunätet

De analyser stadsbyggnadskontoret gjort i översiktsplanarbetet visar att fler broar mellan Lindholmen och Göta Älvbron/Hisingsbron inte gör något större jobb i att länka samman staden som helhet, men att dessa kan ge relativt stora effekter på lokal nivå (ett genare gatunät inom Älvstaden). Detta stödjer motionens resonemang på så vis att nya och välplacerade älvförbindelser är en viktig faktor för ett genomförande av Vision Älvstaden. En ny bro mellan Casinot och Cityvarvet, så som tidigare föreslagits skulle dock få en större betydelse för staden som helhet om cykelkopplingarna tvärs Lundbyleden samtidigt kunde förbättras, exempelvis vid Kvillegatan, Myntgatan/Ättestupan, föreslagen Gropegårdslänk samt mellan Eriksbergs köpcentra och Lundby.

Upplevelsen av stadsrummet

En eventuell gc-bro nära Hisingsbron kan sägas göra ungefär samma jobb som denna rent trafikalt men en lågbro mellan älvkanterna skulle här kunna ge helt andra kvalitéer än Hisingsbron för gående och cyklister. Den nya Hisingsbron har genom sin lägre höjd anpassats för att bli mer attraktiv för cyklister. Samtidigt kopplas Hisingsbron till det lokala gång- och cykelnätet på ett relativt ogent sätt på båda sidor om älven. En förbindelse mellan Lilla Bommen/Operan och Frihamnspiren kan därför vara viktig – inte genom att hålla ihop den delade staden på övergripande nivå utan för att utgöra en mer attraktiv gång- och cykelkoppling mellan Östra Hamngatan och Frihamnen. En koppling mellan Gullbergs Strandgata och Ringön kan ur denna synvinkel vara lika viktig ur ett rumsligt, upplevelsemässigt perspektiv i då Gullbergsvass börjar växa omvandlas.

Henrik Kant

Katja Ketola

Stadsbyggnadsdirektör

Chef Strategiska avdelningen



Yttrande över motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

§ 72, 1093/20

Beslut

1. Trafiknämnden avstyrker motionen utifrån trafikkontorets yttrande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.
3. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Handlingar

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2020-02-24

Yrkande från (MP) och (V) (protokollsbilaga 1, § 72)

Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) och Blerta Hoti (S) yrkar bifall till trafikkontorets förslag och avslag på yrkande från (MP) och (V).

Henrik Munck (D) yrkar bifall till trafikkontorets förslag.

Karin Pleijel (MP) yrkar bifall yrkande från (MP) och (V).

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer propositioner på trafikkontorets förslag och yrkandet från (MP) och (V) och finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Justering

Ärendet justeras omedelbart.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2020-03-26



Vid protokollet

Sekreterare

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Karin Pleijel (MP)



Trafiknämnden
2019-03-26

22 Tilläggsyrkande MP, V på Svar på remiss - motion angående nya gång- och cykelbroar över älven

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Trafiknämnden tillstyrker motionen
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande med tillägg av detta yrkande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.
3. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Yrkande

Trafikkontoret anser att det behövs fler förbindelser över Göta älv främst för gående och cyklister och både nyttan och behovet har analyserats i tidigare. Men trafikkontoret ser flera problem med att arbeta med flera broar över älven samtidigt och föreslår därför att nämnden säger nej till motionen.

Stadsbyggnadskontoret är också positiv till flera broar och skriver i sitt tjänsteutlåtande att:
"Arbetet med gång- och cykelbroar över Göta älv bedöms vara ett viktigt led i att uppfylla målen om en minskad bilanvändning i centrala Göteborg och en avlastning av kollektivtrafiken i enlighet med stadens översiktsplan, Vision Älvstaden, trafikstrategin, målbild koll 2035 och stadens miljöprogram."

Det är olyckligt om vi tappar tempo i arbetet med att knyta ihop de två älvstränderna. Vi förstår att planeringen givetvis måste ske i ett rimligt tempo, med hänsyn till tillgängliga resurser och i förhållande till andra pågående och planerade infrastrukturprojekt i staden. Vi anser att ett planeringsarbete för att långsiktigt bygga mer än en bro över älven successivt kan genomföras. Därför kan motionen tillstyrkas.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-02-24

Diarienummer 1093/20

Handläggare

Emma Josefson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 25 63

E-post: emma.josefson@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande över motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden avstyrker motionen utifrån trafikkontorets yttrande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.
3. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har översänt motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven (KS Handling 2019 nr 268) till trafiknämnden och byggnadsnämnden för yttrande. Yttrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 27 mars 2020. Motionärerna yrkar att trafiknämnden får i uppdrag att arbeta med konkret planering för ytterligare tre gång- och cykelbroar över älven och en långsiktig plan för ännu fler förbindelser.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden avstyrker motionen om att arbeta med konkret planering för ytterligare tre gång- och cykelbroar över älven, och önskar istället arbeta med konkret planering (genomförandestudie och detaljplaneläggning) för en gång- och cykelbro i taget. Detta med hänsyn tagen till följande aspekter:

- 1) kontorets möjlighet att bedriva dessa utredningar och planeringsaktiviteter,
- 2) att kontoret ser svårigheter med att bedriva konkret planering för gång- och cykelbroar i närtid sett till hur Stenatrafiken och Hisingsbron påverkar och påverkas,
- 3) att nyttorealiseringsen av flera broar inte sker förrän stora obebyggda områden längs älven bebyggs samt
- 4) att kontoret ser en risk för ökade svårigheter att få till gång- och cykelbroar utifrån sjöfartens intressen om vi går fram med fler än en bro i taget.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att arbeta med kopplingar över älven bedöms belasta både Stadens investerings- och driftsbudget i hög grad. Idag pågår det arbete för att realisera en gång- och cykelbro över älven. För att möjliggöra denna krävs det att kontoret och Staden kraftsamlar och enas

och det kommer att krävas såväl utredningsresurser i form av personal och konsultkostnader för att realisera detta. Även i projektets genomförande (genomförandestudie, projektering och byggnation) krävs driftsmedel för att realisera investeringen och därefter förvaltningskostnader i form av drift och underhållskostnader.

Då projektet behöver gå igenom en komplicerad tillståndsprocess finns det alltid i en risk för avslag och att projektet läggs ned och förgäveskostnader uppstår. Att ha tre liknande planeringsprocesser igång samtidigt kommer kräva fler personella resurser på trafikkontoret och en större driftsbudget för att hantera detta och ökande verksamhetskostnader, alternativt omprioritering inom kontorets verksamhet. Tre parallella planeringsprocesser ökar också riskexponeringen. Parallellt med detta behov har kontoret andra behov vilket kommer redovisas till aprilnämnden i ”Verksamhetsnomineringar inför 2021”. Utökningar och prioriteringsarbete behöver därför genomföras i trafikkontorets samlade verksamhet. Om trafiknämnden väljer besluta i enlighet med motionen behöver nämnden också föreslå vilken annan verksamhet som bör prioriteras bort/ned.

I tidigare skattning av konstruktionskostnaden skattas denna till mellan 380 och 560 mkr, denna summa är dock inte en komplett investeringskostnad utan kostnadsposter behöver undersökas vidare enligt tabellen nedan.

Investeringskostnad	Fem brolägen
Konstruktionskostnad (tidigt skede)	380-560 mkr
Markinlösen	? mkr
Avancerad gestaltning	? mkr
Anslutande infrastruktur	? mkr
Detaljplan	? mkr
Marksanering	? mkr
Produktionsomkostnader	? mkr
Totalt:	380-560 + X mkr

För den enskilde innebär ökade möjligheter att gå och cykla att kostnaden för resor kan minska, då gång är det ekonomiskt mest tillgängliga färdmedlet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Gång- och cykelbroar över älven är positivt ur den ekologiska dimensionen sett till att fler får möjlighet att gå och cykla, och att överflyttning från andra transportslag kan ske.

Dock kan negativ påverkan uppstå beroende på var och hur en brokonstruktion anläggs,

sett till förorenad mark och påverkan på vattenströmmar. Dessa möjliga negativa aspekter kommer att utredas vidare.

Bedömning ur social dimension

Fler kopplingar över älven bedöms ha en positiv inverkan på den sociala dimensionen, då det bidrar till en mer sammankopplad stad och även minskade mentala barriärer mellan fastlandssidan och Hisingsidan. Förbättrade förutsättningar att gå och cykla innebär att vi underlättar för färdväg som är ekonomiskt tillgängliga, samt tillgängliga för fler personer i alla åldrar.

Förhållande till styrande dokument

Arbetet med en bro över Göta älv för gående och cyklister är i linje med skrivning i kommunfullmäktiges budget för 2020:

Ökad framkomlighet över älven är avgörande för Göteborg när Älvstranden byggs ut med den nya stadsdelen Karlastaden och de tiotusentals nya arbetsplatser som planeras på främst Lindholmen och Masthuggskajen. Därför ska planeringen av en ny gång- och cykelbro över älven prioriteras.

Arbetet med gång- och cykelbroar över Göta älv bedöms ha positiv påverkan på ett flertal av strategierna i Trafikstrategin, framförallt för strategierna som avser resor och stadsrum. Risk för negativ påverkan finns för strategin om godstransporter, där framkomligheten för godstrafik på älven behöver hanteras fördjupat i det fortsatta arbetet. Om trafikkontoret ska planera för tre gång- och cykelbroar samtidigt ökar komplexiteten och den troliga påverkan på sjöfartsintressena, utan att vi får möjlighet att hantera utvecklingen stegvis.

Strategi för resor	
1) stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens viktiga målpunkter	
2) öka tillgången till nära service och andra vardagliga funktioner	
3) effektivisera användningen av vägar och gator	
Strategi för stadsrum	
1) ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter gående	
2) omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas	
3) skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer	
Strategi för godstransporter	
1) säkerställa en god framkomlighet för godstransporter samtidigt som de lokala, negativa miljökonsekvenserna ska minska	
2) att samverka regionalt för lokalisering av transportintensiva verksamheter	
3) stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv	

I *Cykelprogram för en nära storstad* antagen av trafiknämnden i mars 2015 beskrivs under åtgärdsområdet "Infrastruktur" behovet av ytterligare förbindelser över Göta älv på följande sätt:

Göta älv är en barriär som gör att färdvägen till målpunkter på andra sidan älven blir långa. Fler gång- och cykelförbindelser över älven skapar bättre förutsättningar att cykla

I trafikkontorets arbete med att ta fram ett fotgängarprogram framhävs hur den blå och gröna strukturen kräver fokus på goda kopplingar som en följd av Göteborgs specifika fysiska förutsättningar på följande sätt:

Vatten i form av havet, kanaler och mindre vattendrag är generellt positiva förupplevelsen av att gå. När det saknas kopplingar skapar vattnen dock avstånd både fysiskt och mentalt. I synnerhet är Göta Älv en sådan barriär idag. Att få till fler kopplingar för gång och cykel över älven är en nyckelfråga för att binda ihop Staden. Det är också en brist att det inte finns fler tydliga och väl tilltagna promenadstråk med vistelsekvaliteter nära vattnet, trots Stadens vattennära läge.

Bilagor

1. Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

Ärendet

Kommunstyrelsen har översänt motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven (KS Handling 2019 nr 268) till trafiknämnden och byggnadsnämnden för yttrande. Yttrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 27 mars 2020.

Beskrivning av ärendet

Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven

Motionärerna yrkar att trafiknämnden får i uppdrag att arbeta med konkret planering för ytterligare tre gång- och cykelbroar över älven och en långsiktig plan för ännu fler förbindelser.

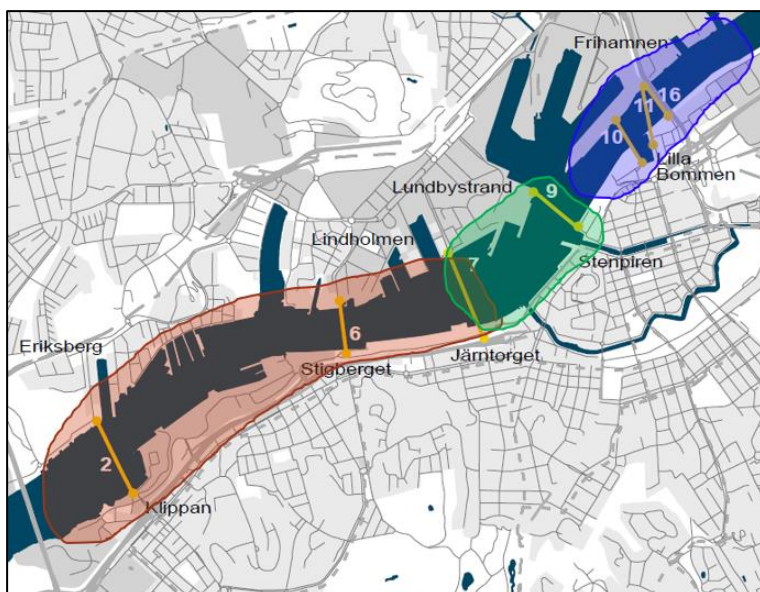
Som grund för detta menar motionärerna att älven delar Göteborg och att bristen på förbindelser skapar påfrestningar i trafiksystemet, där gång- och cykelbroar skulle göra det mer praktiskt för många fler människor i Göteborg att passera älven, vilket även skulle kunna avlasta kollektivtrafiken i centrum.

Motionärerna menar vidare att trafiknämndens utredningar om var broar kan bli aktuella, måste kompletteras med skarp politisk styrning för att arbeta med att förverkliga dessa. Motionärerna gör även en utblick i Europa där flera städer delade av vattendrag har fler broar än Göteborg. Med start med tre broar för gång och cykel och eventuellt även kollektivtrafik, ser motionärerna att det på sikt behöver bli ännu fler förbindelser.

Kort historik om utredningsarbetet med gång- och cykelbroar över Göta älv

Trafikkontoret har sedan 2017 arbetat med att utreda nya gång- och cykelförbindelser över Göta älv, vilket har resulterat i fyra rapporter som tidigare presenterats för trafiknämnden. Först gjordes en sammanställning av inom Stadens organisation önskade kopplingar över Göta älv mellan Älvsborgsbron i väster och Marieholmsbroarna i öster. Detta resulterade i en bild med ca 25 olika kopplingar som var både önskade färjeförbindelser och broar. Efter denna sammanställning valdes fem lägen ut för att fördjupa studera nyttorna med en gång- och cykelbro i dessa lägen. I denna nyttoanalys var alla studerade broar placerade mellan Älvsborgsbron och Hisingsbron. Resultatet av nyttoanalysen gav att de tre broarna ”i mitten”, i utredningen benämnda Stigberget, Järnvågen och Packhusplatsen, ansågs mest nyttiga utifrån de i analyserna givna förutsättningar. 2018 togs en kostnadsbedömning fram för konstruktionskostnaden av gång- och cykelbroar i fem olika lägen, som alla var analyserade i tidigare nyttoanalys.

För närvarande arbetar trafikkontoret med att fördjupa kunskapen om möjligheterna och utmaningarna med att anlägga en gång- och cykelbro inom det gröna området på bilden nedan. Kontoret kommer att initiera en diskussion inom Staden om markanvändningen inom detta område samt undersöka kostnad och tekniska åtgärder för hantering av föroreningsproblematiken.



Arbete med skyttelfärjor på älven

På trafiknämndens sammanträde den 15 december 2017 (TN 2017-12-15, § 414) beslutade nämnden om att fortsatt planeringsinriktning för ökad färjeskytteltrafik över älven ska vara att ett färjeläge ska tillskapas och trafikerats i anslutning till Pumpgatan på Hisingen, med ambitionen att färjan ska gå i 15-minuterstrafik. Detta var ett inspel till den förhandling som trafikkontoret och Västtrafik satt i med syfte att se om en option för en tredje skyttelfärja skulle köpas in av Västtrafik med stöd från Staden. Västtrafik har köpt in denna tredje älvskyttel.

I detaljplanen för verksamheter vid Pumpgatan inom stadsdelen Lundbyvassen antagen av kommunfullmäktige den 11 juni 2019 (§16) och laga kraftvunnen den 9 juli 2019 möjliggörs för ett färjeläge inom planområdet. Pumpgatans färjeläge planeras vara färdigställt 2021. Detta förutsätter att överenskommelse med Västtrafik om genomförande.

Under 2020 kommer Staden tillsammans med Västtrafik att arbeta med en älvutredning för att gemensamt undersöka mobiliteten på och över Göta älv. I detta arbete förväntas vi komma fram till vilka platser på älvstränderna som är viktiga att koppla samman med antingen en bro eller skyttelfärja. Ambitionen är att dessa platser ska samspela med de platser som pekas ut i kommande granskningshandling för fördjupad översiktsplan för centrala Staden, vilket möjliggör att vi kan värna de stråk som leder till dessa platser. Detta ger möjligheten att använda färjor i ett "första läge" för att etablera stråk inom Staden innan broar kan anläggas.

Gång- och cykelbroar i relation till sjöfart på Göta älv

2007 ansökte Göteborgs stad om tillstånd enligt miljöbalken till vattenverksamhet i form av bland annat utläggande av en gång- och cykelbro över Göta älv mellan Packhuskajen och Lundbystrand. Stadens ansökan avslogs av mark- och miljödomstolen i juli 2008 med hänvisning till att fördelarna med bron inte överväger kostnaderna samt risken för skador och olägenheter av den. Denna avvägning av vattenverksamhetens uppfyllande av s.k. samhällsnytta enligt 11 kap. 6 § miljöbalken byggde huvudsakligen på följande resonemang:

- Det finns en inte obetydlig risk att en bro på föreslagen plats ger bestående negativ inverkan på de sjöfartsanknutna intressena, dvs. riksintresset farleden i Göta älv resp. riksintresset Göteborgs hamn
- Stadsutveckling kan inte bedömas utgöra riksintresse enligt miljöbalken
- Sjöfartsverkets och Sjöfartsinspektionens synpunkter i målet ger anledning att ifrågasätta säkerheten.

Mark- och miljödomstolens avgörande fastställdes av Mark- och miljööverdomstolen (dom den 16 november 2009 i mål M 6373-08). Domstolen motiverade avslaget med att stor vikt ska fästas vid vad Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen påtalat med anledning av den planerade verksamheten, dvs. risken för störningar såväl för tillgängligheten och framkomligheten som för sjösäkerheten. Mark- och miljööverdomstolen har dock uttryckligen angett att de inte utesluter att en broförbindelse kan bli möjlig i framtiden. Om det blir klart 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 även för övrig trafik bör tillstånd kunna lämnas. Uttalandet pekar tydligt ut säkerheten för sjöfarten som det mest angelägna intresset att tillgodose vid planeringen av en gång- och cykelbro över älven. Utifrån tillståndsprövningen av Hisingsbron (Mark- och miljööverdomstolens dom den 4 maj 2016 i mål M 8396-14) kan förutses att även frågan om tillgängligheten för sjöfarten kommer att vara central.

Förvaltningens bedömning

Trafikkontoret delar motionärernas syn på behovet av fler förbindelser över Göta älv, framförallt för gående och cyklister. Nyttan och behovet av detta har analyserats i tidigare arbeten och framhävs i en rad strategiska dokument. För närvarande arbetar kontoret enligt skrivning i budget 2020, om att planeringen av en ny gång- och cykelbro ska prioriteras. I detta arbete har det tidigare framkommit och presenterats för nämnden att kontoret ser svårigheter med att bedriva konkret planering för gång- och cykelbroar i närtid sett till hur Stenatrafiken och Hisingsbron påverkar och påverkas.

Trafikkontoret har inte kunnat fastlägga att nyttan med tre broar är i relation till kostnaden, jämfört med nytta/kostnad för en bro. Det finns fortfarande stora områden längs älven som ännu inte är bebyggda, men som bör knytas samman tätare när dessa områden utvecklas. Nyttorealiseringsen för flera broläggningar sker inte fullt ut förrän dessa områden utvecklas/bebyggs.

Vidare ser kontoret risk för ökade svårigheter att få till gång- och cykelbroar sett utifrån sjöfartens intressen om vi går fram med fler än en bro i taget. Dels riskerar det att skapa oro i processen och framtida tillståndsprövning, dels ger fler broar troligen större kumulativa effekter för sjöfarten. Sjöfartssäkerhet och sjöfartens tillgänglighet bedöms vara två av de mest angelägna intressena att tillgodose vid planeringen av en gång- och cykelbro över älven, sett till kommande tillståndsprövning.

Trafikkontoret vill utifrån ovan avstyrka motionens yrkande om att arbeta med konkret planering för ytterligare tre gång- och cykelbroar över älven, och istället arbeta med konkret planering (genomförandestudie och detaljplaneläggning) för en gång- och cykelbro i taget. Detta också med hänsyn tagen till kontorets möjlighet att bedriva dessa utredningar och planeringsaktiviteter, samt senare skeden med genomförandestudie och

byggnation. Då projektet behöver gå igenom en komplicerad tillståndsprocess finns det alltid i en risk för avslag och att projektet läggs ned och förgäveskostnader uppstår. Att ha tre liknande planeringsprocesser igång samtidigt kommer kräva fler personella resurser på trafikkontoret och en större driftsbudget för att hantera detta och ökande verksamhetskostnader, alternativt omprioritering inom kontorets verksamhet.

Inom pågående arbete med Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg avses relationer över älven pekade ut som är viktiga för gående och cyklister. Dessa kan dock utgöras av antingen broar eller färjor, där en trolig utveckling kan vara att först förbinda punkter med färja för att sedan när tiden är mogen planera för broförbindelser istället. Detta ser trafikkontoret svara på motionärernas önskemål om en långsiktig plan för ännu fler förbindelser över älven.

Tillsammans med Västtrafik deltar Staden i en älvutredning, vilken ytterligare kommer visa var vi vill tillskapa förbindelser. Annan planering kommer då att behöva förhålla sig till utpekade relationer genom att inte bygga för eller på andra sätt förhindra att dessa kommer till stånd vid en senare tidpunkt. Trafikkontoret anser att Staden inom detta arbete bör verka för att i närtid få till färjeskytteltrafik i strategiska kopplingar där vi på sikt vill ha broar när omvärldsfaktorer har förändrats.

Om en gång- och cykelbro ska kompletteras med utrymme för kollektivtrafik och att detta ska påverka pågående utredningsarbete bör behovet formuleras av kollektivtrafikmyndigheten Västra Götalandsregionen och utredning genomföras i samverkan med regionen. Trafikkontoret anser därmed att pågående arbete med gång- och cykelbroar bör fortgå utan att omfatta kollektivtrafik.

Jenny Adler

Nils-Gunnar Ernstson

Avdelningschef

T.f. Trafikdirektör