

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-09-18

Diarienummer EXF-2023-01093

Handläggare

Johanna Lennmalm

Telefon: 031 – 368 24 07

E-post: johanna.lennmalm@exploatering.goteborg.se

Utredning av lägre brohöjd för gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar att projektet ska utreda en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj med segelfri höjd mellan 4,5m och 7m¹.

Sammanfattning

Projektet Gång- och cykelbro mellan Packhusplatsen och Hugo Hammars kaj genomför under perioden 20 april – 29 oktober 2023 en båträkning innefattande mätning av höjd för båtar på Göta älv i ett snitt vid Göteborgsoperan.

Mätresultat för perioden 20 april till 3 september indikerar att gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj kan ges en lägre segelfri höjd än det höjdivtervall om 6-7m som tidigare beslutats av Trafiknämnden 2021-03-18 (§87 4649/20, punkt 3).

Exploateringsförvaltningen föreslår nu att Exploateringsnämnden ger projektet i uppdrag att utreda denna möjlighet.

En lägre brohöjd har potential att öka samhällsnyttan för Göteborgs stad och förbättra tillgängligheten för grupper vars användning av bron kan begränsas av höjdskillnader.

En kvarvarande utredningspunkt är att klargöra att en lägre brohöjd inte ska medföra påtaglig skada på det Riksintresse Kommunikation som sjöfarten på farleden utgör eller att en lägre brohöjd inte ska medföra en signifikant ökning av antal broöppningar. Detta hanteras inom projektets pågående genomförandestudie.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Beslutet som föreslås inryms i beslutad projektram.

En lägre brohöjd är positivt ur den ekonomiska dimensionen.

¹ Detta är en ändring av Trafiknämndens fattade beslut 2021-03-18 (§87 4649/20, punkt 3) som bland annat anger att brons segelfria höjd ska vara mellan 6m och 7m.

En lägre brohöjd kan möjliggöra en rakare, kortare bro med lägre brostöd och med lägre byggkostnad².

Bedömning ur ekologisk dimension

En lägre brohöjd kan vara positivt ur den ekologiska dimensionen.

En lägre brohöjd kan medföra att materielbehovet för att bygga bron reduceras vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv.

Bedömning ur social dimension

Gång- och cykelbron stärker kontakten mellan södra och norra älvstranden, binder samman staden och bidrar till att stadskärnan växer över älven. Bron ska skapa ett kapacitetsstarkt och sammanhängande cykelstråk över Göta älv samt möjliggöra ett mer hållbart resande i centrala Göteborg.

En lägre bro är positivt ur den sociala dimensionen.

En lägre bro skapar ett mer attraktivt gång- och cykelstråk och förbättrar också brons tillgänglighet för grupper vars användning av bron kan begränsas av höjdskillnader.

En lägre bro medför också att möjligheter till en gestaltning med lägre påverkan på kulturmiljön och stadsbild.

Samverkan

Ingen partssamverkan / information har skett med de fackliga organisationerna.

Förhållande till styrande dokument

Genomförandestudien för gång- och cykelbron sker i överensstämmelse med Översiktsplanen för Göteborg samt med tidigare fattade beslut avseende projektgenomförandet³.

Bilagor

- (inga bilagor)

² En lägre brohöjd ger också potential till större nytta för gång- och cykelresenärer genom mer attraktiv höjdprofil och linjeföring.

³ som redovisas nedan under punkten Tidigare fattade beslut.

Ärendet

Projektet Gång- och cykelbro mellan Packhusplatsen och Hugo Hammars kaj genomför under perioden 20 april – 29 oktober 2023 en båträkning innefattande mätning av höjd på båtar på Göta älv i ett snitt vid Göteborgsoperan.

Mätresultat för perioden 20 april till 3 september indikerar att gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj kan ges en segelfri höjd lägre än det höjdintervall om 6-7m som beslutats av Trafiknämnden 2021-03-18 (§87 4649/20, punkt 3).

Exploateringsförvaltningen föreslår att Exploateringsnämnden ger projektet i uppdrag att utreda denna möjlighet.

Tidigare fattade beslut

Trafiknämnden fattade beslut 2021-03-18 (§87 4649/20, punkt 3) att:

- Bron ska erbjuda gående och cyklister minst 4 meter bred trafikyta vardera.
- Bron ska ha en segelfri höjd på 6–7 meter
- Bron ska ha fri höjd i öppet läge

Inriktningsbeslut fattades i kommunfullmäktige 2021-09-16 (§13 0637/21):

- Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och styrelser, planera för en gång och cykelbro över Göta älv i enlighet med trafiknämndens förslag och inriktningar:
 - Bron ska vara placerad mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj inom det geografiska området som redovisas i trafiknämndens förslag.
 - Den totala projektramen får maximalt uppgå till 900 mnkr i 2020 års prisnivå.
- Inriktningen gäller under förutsättningen att Lindholmsförbindelsen fortsätter planeras antingen som en tunnel eller en bro med segelfri höjd på 27 meter.

Beskrivning av ärendet

Projektet har som en del i pågående genomförandestudie genomfört en båträkning på Göta älv i ett snitt uppströms restaurangbåten Marieholm vid Göteborgsoperan.

Båträkningen innefattar mätning av antal båtpassager, masthöjder och längder samt klassificerar båtpassagera utefter båttyp⁴ med hjälp av en automatisk analysfunktion. Båträkningen skapar både analysresultat och data för fördjupad analys. Båträkningen genomförs enligt samma principer som tidigare för Hisingsbrons prøvotidsutredning.

I den planeringsfas som föregick projektstart ansattes segelfri höjd 6-7m. Det baserades på äldre underlag dels från mastmätningar gjorda i läget för Hisingsbron samt från det tidigare projektet att planera för en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo

⁴ De båttyper som automatklassificeras är segelbåt, lastfartyg, passagerarbåt, arbetsbåt, motorbåt och mindre båt.

Hammars kaj som avslutades 2008 och som planerade för en bro med en segelfri höjd om 6,5m.

Syftet med båträkningen är att samla aktuella fakta som validerar ansatser från tidigare planeringsfaser om brons tänkta segelfria höjd och ge uppdaterat underlag för genomförandestudien och dess arbete om bland annat brons linjeföring, gestaltning samt inför projektets miljödömsökan.

I miljödömsökan ska projektet bland annat klargöra bron som ska byggas, hur den ska byggas och vilken påverkan som detta medför.

En väsentlig del av miljödömsökan är att visa de nyttor som gång- och cykelbron tillskapar och att den inte medför påtaglig skada på den sjötrafik på farleden som utgör Riksintresse Kommunikation.

Projektets strategi är att brons öppningar ska samordnas med Hisingsbrons och på ett sätt så att gång- och cykelbron inte utgör någon tillkommande begränsning för näringssjöfarten på farleden. För fritidssjöfarten kommer gång- och cykelbron, som kommer att ges en lägre höjd än Hisingsbron, medföra en begränsning jämfört med dagens situation utan bro.

Genom den fakta som insamlas via båträkningen och som kombineras med annan offentligt tillgänglig information⁵ kan projektet analysera olika båttyper och hur ett val av segelfri höjd kan påverka såväl broöppningar som väntetider för respektive båttyp. Informationen från båträkningen kan också användas för dimensionering av väntkajer för gång- och cykelbron⁶.

Tidiga data från båträkningen visar att brotyperna lastfartyg, mindre båt⁷, samt segelbåtar berörs i lägre grad av valet av segelfri höjd.

Båttyperna arbetsbåtar, passagerarbåt⁸, motorbåtar behöver analyseras vidare.

Mätresultat för perioden 20 april till 3 september indikerar att gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj kan ges en lägre segelfri höjd än det höjdivtervall om 6-7m som tidigare beslutats av Trafiknämnden 2021-03-18 (§87 4649/20, punkt 3).

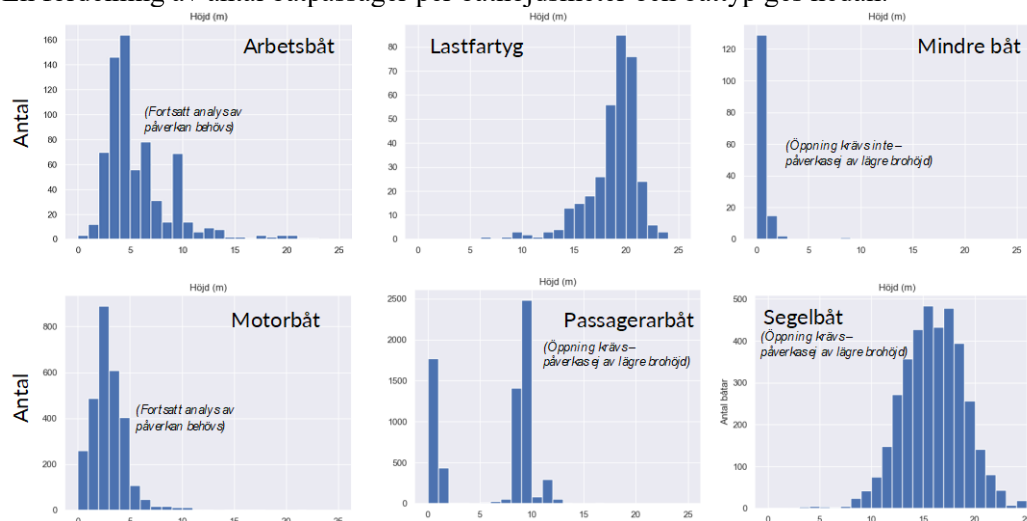
⁵ Såsom exempelvis AIS-data, dvs de positionsrapporter av näringssjöfart och andra större båtar sänder ut via radio och som loggas.

⁶ samt arbetena med både Hisingsbrons provotidsutredning och den kajstrategi som pågår på stadsbyggnadsförvaltningen.

⁷ Primärt paddanbåtar och andra mindre motorbåtar

⁸ En projektförutsättning är att Västtrafiks linjelagda kollektivtrafikering på älven anpassas då bron börjar byggas så att kollektivtrafiken inte passerar brosnittet. Exempelvis sträckningen Pumpgatan – Stenpiren kommer då att upphöra. Samtliga Västtrafiks färjor skulle annars kräva broöppning oavsett val av brohöjd inom aktuella spann. En kvarvarande analys av passagerarbåtar behövs också av de turibåtar som tillhör upplevelseindustrin (t ex skärgårdskryssningar och utflyktsbåtar).

En fördelning av antal båtpassager per båthöjdsmeter och båttyp ges nedan:



Figur 1. Höjdfördelning per båttyp, mätperiod 230420-230903.

Tidiga data från båträkningen har presenterats för representanter från Trafikverket och Sjöfartsverket. Representanterna har inget principiellt att invända mot att projektet utreder en lägre brohöjd.

Projektet har samordnat med Stadsbyggnadsförvaltningen (detaljplanprojektledare, enhetschef och avdelningschef för Detaljplan samt avdelningschef för Strategi och taktik). Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på utökat utredningsmandat om en lägre brohöjd.

Fortsatt arbete

Ett beslut om utökat utredningsmandat om lägre brohöjd kommer att hanteras i utredningar och planering inom pågående genomförandestudie.

Ett beslutsunderlag för brons segelfria höjd är kopplat till bland annat brons linjeföring och brons anslutningsplatser och återkopplas i projektet kommande inriktningsbeslut som planeras bland annat omfatta brotyp, brosektion och andra övergripande aspekter som ska styra fortsatt projektarbete samt gestaltning av bron.

Om beslut inte fattas kommer projektet att avgränsa utredningen av segelfri höjd till intervallet 6–7 meter.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen rekommenderar att Exploateringsnämnden beslutar i enlighet med förslaget.

Christer Niland
Avdelningschef

Kristina Lindfors
Förvaltningsdirektör