

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

Mål nr 2557-13, R8

Ansökan från Göteborgs kommun (nedan "Staden") om tillstånd enligt miljöbalken till anläggande av ny bro över Göta älv (Hisingsbron) för väg-, spårvägs-, gång- och cykeltrafik med därtill hörande anläggningar samt utrivning av den befintliga Götaälvbron vid Lilla Bommen mm

I anledning av mark- och miljödomstolens kungörelse den 18 december 2013, aktbil 28 i rubricerat mål, får Sveriges Redareförening, Erik Thun AB, Ahlmarks Lines AB samt Surte Åkeri (nedan gemensamt benämnda "Företagen") avge följande yttrande över Stadens ansökan i rubricerat mål.

YTTRANDE

Inställning - yrkande

Företagen yrkar i första hand att mark- och miljödomstolen skall avslå Stadens ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro över Göta älv, samt även avslå ansökan om utrivning av befintlig Götaälvbro.

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

Företagen yrkar ersättning för sina kostnader med belopp som senare kommer att anges.

Bakgrund

Sakägarintresse

Sveriges Redareförening är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 70-tal svenska rederier och andra sjöfartsföretag som bedriver sjöburen verksamhet med verksamhet över hela världen.

Erik Thun AB bedriver bl.a. skeppsmäkleri-, rederi-, befaktnings- och agenturrörelse inom sjöfartsbranschen. Bolagets har sitt säte i Lidköpings kommun och leder transporter för 34 fartyg som huvudsakligen ägs av Bolaget helt eller delvis. Många av fartygen är byggda som Vänermaxfartyg, anpassade efter slussarna och går i trafik till och från Vänern.

Ahlmark Lines AB bedriver rederiverksamhet. Bolaget erbjuder linjetrafik och kontraktsfart mellan Vänern/Norrlandskusten och Storbritannien, Tyskland, Nederländerna och Frankrike. Från Vänern har Bolaget flera linjeavgångar varje vecka till Storbritannien. Linjetrafiken utgår från Karlstad, Grums och Kristinehamn. Bolaget har sitt säte i Karlstad.

Surte Åkeri AB bedriver logistikverksamhet med flera verksamhetsgrenar. Utöver transportverksamhet bedriver bolaget en av Sveriges få privatägda hamnar - Surte hamn som är belägen i Göta älv 8 km norr om Göteborg.

Pågående prövningsprocesser

Såsom framgår av Stadens ansökan finns flera pågående prövningsprocesser som berör den nya bron. Nämligen processer avseende

- antagande av detaljplan,
- järnvägsplan, samt
- förevarande ärende avseende tillstånd till vattenverksamhet.

Antagande av ny detaljplan är en förutsättning för att tillstånd skall kunna meddelas för Stadens ansökan i förevarande mål. Staden har i ansökan uppgivit att detaljplanen avses antas av kommunen under 2014. Det torde vara ostridigt att ett antagande av detaljplanen kommer att överklagas och att det därför kommer att dröja innan en eventuellt lagakraftvunnen detaljplan kommer att föreligga. Med hänsyn till de synpunkter som framförts av berörda sakägare under planförfarandet, föreligger även en påtaglig risk för att en av kommunen antagen detaljplan kan komma att upphävas av högre instans.

Surte Åkeri AB m.fl. industriföretag i Ale har den 22 februari 2013 respektive den 22 november 2012 lämnat samrådsyttranden över förslagen till detaljplan respektive järnvägsplan och rätt till vattenverksamhet till byggnadsnämnden respektive fastighetsnämnden i Göteborg. Kopia av angivna yttranden bilägges som bilaga 1 och 2.

Erik Thun AB och Ahlmark Lines AB har den 26 november 2012 lämnat samrådsyttrande över järnvägsplanen och rätt till vattenverksamhet, se kopia av yttrande som bilägges som bilaga 3.

Berörda industrier och rederier har också den 8 oktober 2013, genom Sveriges Redareförening, lämnat samrådsyttrande till Trafikverket samt mark- och miljödomstolen angående förslag till Vägplan för angränsande ombyggnad av E45 mellan Lilla Bommen- Marieholm och rätt till vattenverksamhet. Kopia av yttrandet bilägges som bilaga 4.

Företagen har vidare lämnat utställningsyttrande den 28 november 2013 över förslag till detaljplan för Hisingsbron. Kopia av yttrandet bilägges som bilaga 5.

Synpunkter på innehållet i ansökan

Företagen har inhämtat ett gemensamt sakkunnigutlåtande från Bertil Arvidsson och Bert Andersson. Företagen hänvisar således till innehållet i nämnda utlåtande såvitt avser utredning av befintliga förhållanden såvitt avser sjöfarten på Göta älv samt Väneren, samt de utredningar som finns såvitt avser den framtida utvecklingen för sjötrafiken. Av utlåtandet framgår således även de konsekvenser som den ansökta åtgärden får på miljön, samhällsplaneringen, skyddsintressen, kollektivtrafiken i Göteborgsområdet etc. Företagen åberopar således innehållet i bifogat utlåtande, bilaga 6, till stöd för sin inställning i sak samt de synpunkter som lämnas nedan.

Planförhållanden

Förslag till ny detaljplan för bro över Göta älv har tagits fram. Detaljplanen är emellertid inte antagen och har än mindre vunnit laga kraft. Lokaliseringen och utformningen av den ansökta åtgärden strider således mot gällande detaljplan.

Översiktsplan

Översiktsplanen är kommunens långsiktiga vision om användningen av stadens mark- och vattenområden och om hur bebyggelsen ska utvecklas. Översiktsplanen för Göteborg som antogs av kommunfullmäktige den 26 februari 2009 innehåller bl.a. frågan om Vänersjöfartens utveckling i förhållande till förändrat transportbehov.

Förslag till ny detaljplan

Företagen har viss förståelse för att de beslutsprocesser som anges ovan delvis måste bedrivas parallellt. Lokaliseringen och utformningen av den nya bron är emellertid av största vikt för att kunna bedöma tillåtligheten av åtgärderna och miljökonsekvenserna för åtgärderna enligt förevarande ansökan. Företagen har lämnat synpunkter på förslag till detaljplan för ny bro. Det är emellertid inte bara Företagen utan en mängd sakägare och myndigheter som lämnat synpunkter på planförslaget. Företagen gör därför gällande att tillståndsfrågan inte vare sig kan eller skall avgöras innan lagakraftvunnet beslut i planfrågan föreligger. Det råder - mot bakgrund av de synpunkter som framförts - stor ovisshet om planförslaget överhuvudtaget kommer att vinna laga kraft.

I programmet för detaljplan för ny bro över Göta älv angavs sex alternativa förbindelser mellan älvstränderna som ersättning för Göta Älvbron. Staden har därefter valt - utan att närmare redovisa fördelarna med detta - att gå vidare i processen med mellanbroalternativet i Stadstjänaregatans förlängning. Någon presentation av avvägningar mellan de alternativa förslagen med dess miljökonsekvenser är inte framförda. Företagen gör gällande att de övriga alternativen inte heller är tillräckligt utredda. Högbroalternativet i samma läge som föreslagen lågbro skulle exempelvis ha medfört lägst investeringskostnad av de olika alternativen och detta alternativ har även bedömts vara ”gott” till ”mycket gott” för samtliga trafikslag. Högbroalternativet är således den förbindelse som utgör den bästa lösningen av den aktuella infrastruktur-

frågan enligt programmet. Enligt Företagens uppfattning redovisas kostnaderna för det ansökta alternativet - 13-meters bron - otydligt. Bron kostar nämligen inte ca en miljard kronor utan sammantaget ca 3,5 mdkr eftersom bl.a. sänkningen av E45 är en följd av den låga bron. Kostnaden för en sänkning av E45 med ca 1 mdkr finns alltså inte med i kostnaden för alternativen högbro eller tunnel. Det framgår inte heller såvitt Företagen kan se att någon redovisning skett av utrivningskostnaden.

Företagen hänvisar i övrigt till de synpunkter som lämnats i samråds- och utställningsyttrandet, bilaga 1-5 samt utlåtande av Bertil Arvidsson och Bert Andersson, bilaga 6.

Befintliga förhållanden (synpunkter på omständigheter som anges i ansökan)

Sjöfartsverket har konstaterat att slussarna i Trollhättan måste, av åldersskäl (byggda 1916) och säkerhetsskäl bytas eller renoveras senast 2030. Eftersom slussarnas framtid skapade stor oro hos berörd industri, redare, kommuner och hamnar, tecknade berörda parter år 2002 en överenskommelse, där staten utan tidsbegränsning garanterar slussarnas framtida funktion (den s.k. Väneröverenskommelsen).

Trafiken på Göta älv - nu och i framtiden

I dag passerar i genomsnitt ca 5 fartyg per dygn Göta Älvbron. Trafikvolymen är nu, sedan nedgången i samband med lågkonjunktorens inträde 2008, stabil. Med nuvarande bro, med 19,5 meters segelfri höjd vid medelvattenstånd (MW), innebär detta i genomsnitt två öppningar per dygn och vid högtrafik upp till fem öppningar per dygn. (Källa: Trafikverkets Stråkutredning daterad 2013-04-04 där även Göteborg stad varit representerade i styrgruppen). Detta innebär att om vi idag haft en 13-meters bro, skulle bron i genomsnitt fått öppnas fem till tolv gånger per dygn enbart för handelsfartygen som trafikerar älven. Redan med dagens fartygstrafik och dagens kollektivtrafik skulle således en 13-metersbro medföra stora störningar för såväl kollektivtrafiken som fartygstrafiken. Ett trafikledningssystem (GotRIS) kan inte mer än marginellt påverka detta faktum. I framtiden måste vi även räkna med ökande fartygstrafik på älven.

Såväl EU:s som den svenska transportpolitiken är inriktad på att transportera mer gods på vattenvägarna. EU:s vitbok om transporter syftar till att föra över gods till sjöfart och järnväg. I den s.k. Kapacitetsutredningen, som utförts av Trafikverket på uppdrag av regeringen, konstateras att Sverige måste merutnyttja befintlig infrastruktur och sjöfarten utpekas som den stora möjligheten att ta hand om stora mängder av framtidens ökande godstransportvolym inom riket. Mer gods skall gå på de svenska vattenvägarna och då givetvis innefattande Göta älv upp till Vänerhamnarna.

I Nationell Transportplan 2014-25 har Trafikverket tagit upp frågan om ersättning av befintliga slussar i Göta Älv, inklusive de i Trollhätte kanal. De nuvarande slussarna beräknas vara ersatta till år 2030. Med de nya slussarna kommer kanalsystemet att ha en kapacitet av 48 passager per dygn att jämföra med dagens 15. Trafikverket prognostiserar i den s.k. Stråkstudien en fördubbling av trafiken på älven redan 2030 och beräknar att godstransporter kommer att uppgå till ca 4 miljoner ton/år med upp till 20 passager per dygn. (Källa: Trafikslags-

övergripande stråkstudie och åtgärdsvalsanalys, Göta Älv, Vänerstråket, 2013-04-04). Av dessa 4 miljoner ton gods/år kommer ca en fjärdedel av sjögodset att gå med EU- klassade inlandsfartyg enligt Trafikverkets Stråkutredning (eftersom Sverige den 1 september 2014 kommer att implementera EU:s direktiv för inlandsjöfart (EG 2006/87 m.fl.) Det kan noteras att detta sker efter framställan från Västra Götalandsregionen). Dessa fartyg (1/4 av godstrafiken) kan normalt utan problem passera under en 13-metersbro. Det är dock viktigt att konstatera att denna inlandsjöfart varken konkurrerar med eller påverkar utvecklingen av den havsgående trafiken med stora fartyg på Göta älv då inlandsfartygen per definition inte får lämna skyddade vatten, d.v.s. de kan inte ersätta den nuvarande fartygstrafiken på älven som i praktiken endast gäller export/importgods från/till industrin uppströms broläget. Dock återstår bekymret med resterande 3 miljoner ton gods/år.

Med de nya slussarna undanröjs en flaskhals för den framtida sjöfarten. Att samtidigt införa en ny flaskhals genom den föreslagna 13-metersbron, anser vi direkt strida mot den av Sveriges riksdag och regering beslutade transportpolitiken. Det är inte endast sjöfarten som begränsas, utan även övrig trafik inklusive kollektivtrafiken, stryps genom flaskhalsen vilket indirekt även medför stor miljöpåverkan genom luftemissioner.

Allmänna hänsynsregler

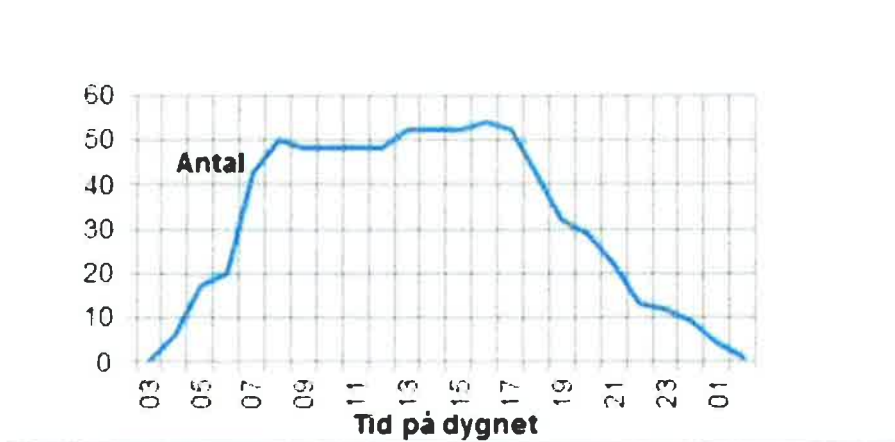
När frågor om tillstånd skall prövas enligt miljöbalken skall den som avser att vidta en åtgärd bl.a. visa att de förpliktelser som följer av de allmänna hänsynsreglerna uppfylls.

Kunskapskravet

Den som avser att vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Idag är det i genomsnitt fem fartygspassager och upp till tolv passager med havsgående fartyg per dygn genom Göta älv i Göteborg. Enligt Trafikverkets prognos kommer fartygstrafiken att öka upp till 20 fartygspassager redan år 2030 (Källa: Stråkstudien 2013-04-04). Samtidigt beräknas även bl.a. kollektivtrafiken öka markant på bron. Enligt Västtrafiks utvärdering kan endast fem broöppningar per dygn accepteras. Fem öppningar är dock oförenligt med ett modernt kollektivtrafiksystem. Enligt Göteborgs Spårvägar så kommer i framtiden fem spårvagnar och bussar per minut att passera den nya bron under dagtid. En broöppning för ett fartyg tar drygt ca tio minuter. Enligt Göteborgs trafikkontor tar det därefter ca 45 minuter innan trafiken flyter som vanligt igen efter varje broöppning.

Spårvagnarnas frekvens om ca 50 vagnar i högtrafik 07.00-18.00 över Hisingsbron redovisas i nedanstående diagram.



Källa: Trafikverket

Det ökade antalet broöppningar står i konflikt med möjligheterna att upprätthålla kollektivtrafiken till Hisingen på den nya och lägre bron och påverkar negativt tidtabellen för kollektivtrafiken i övrigt i Göteborg.

Staden kommer att premiera kollektivtrafik och GC-trafik som framtida trafikslag inom stadsområdet. Konflikten mellan kollektivtrafiken till Hisingen och sjöfarten är av sådan omfattning att korsningen mellan trafikströmmarna måste vara planskild med en minst lika hög bro som idag eller genom att kollektivtrafiken förs i en tunnel under älven. Det går således inte att kombinera en lägre bro med både effektiv sjöfart på älven och en rimlig servicenivå på kollektivtrafiken. Det är en fysisk omöjlighet.

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

Kunskapskravet understryker vikten av att låta kunskap föregå handling, dvs. vikten av att tänka efter *före*. De utredningar och prognoser som upprättats tillsammans med de samhällskostnader och kostnader för näringslivet och den globala konkurrenssnedvridning som föreslagna bro får, måste – gör Företagen gällande – tas på största allvar. De av Staden befarade högre framtida klimatbetingelserna vattennivåerna kan också behöva kompenseras. Med hänsyn till förväntade framtida än högre vattennivåer avses den nya Hisingsbron att säkras mot högre vattennivåer än +13,8. Den nya Hisingsbron kan således i framtiden och under sin användningstid få en segelfri höjd om endast 9,3 m med beaktande av stadens bedömning om framtida högre vattennivåer.

Det är inte möjligt att på ett rimligt sätt ”rätta till” misstaget att bygga en för låg bro i efterhand. De effekter som den ansökta bron kommer att få på miljön och människors hälsa i form av bl.a. avgasutsläpp på grund av stopp i kollektivtrafiken är inte heller acceptabel.

Försiktighetsprincipen

Alla som avser att vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att åtgärden medför skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Företagen gör gällande att Staden inte visat att den uppfyller försiktighetsprincipen. En störd eller nedlagd sjöfart på älven innebär att lastbilstrafiken på E45 kommer att öka enormt eftersom varje fartyg motsvarar ca 130 lastbilar. Samma sak gäller givetvis andra vägar i denna region, inte minst E20. Konsekvenserna blir ökad trängsel, fler dödade och skadade i trafiken och ca fem gånger mer koldioxidutsläpp för varje fraktat ton. Allt detta för att Staden inte vill bygga en sju meter högre bro eller en tunnel för kollektivtrafiken.

Med en ny bro som inte går att segla under och som inte öppnar för varje fartyg och med ökande sjöfart på älven förändras situationen totalt och en mycket farlig situation skapas. För fartyg på väg upp i älven utgör broar inte några större risker men för fartyg på väg ner är det mer problematiskt. Det är mycket riskabelt att stoppa eller lägga till i en älv med så kraftig ström som Göta Älv har. För att stoppa eller lägga till måste fartyget backa. När ett fartyg backar ”kastar” aktern åt det håll som propellern roterar, den s.k. propellereffekten. I älven påverkas dock fartyget även av lokala strömförhållanden som beror på älvens bottenpografi, och kastet kan gå åt ett helt oväntat håll. När fartyget backar kommer vattenströmmen runt rodret att strömma föröver, dvs. rodret tappar då sin styrförmåga. Med mycket is i älven försvåras situationen ytterligare, stora isflak kan komma ikapp fartyget som ligger och backar och ännu en parameter påverkar fartyget. Resultatet av dessa samverkande krafter gör att fartyget vid backning blir mycket svårt att manövrera och man riskerar att fartyget lägger sig tvärs i älven och är då i praktiken omanövrerbart. Fartyget flyter på tvären med strömmen och risken är då mycket stor att fartyget kommer att skada eller riva ledverk och brofästen eller att kollidera med mötande trafik. Eftersom passagen vid den nya Hisingsbron endast kommer att vara 30 meter bred, kan en Vänermaxbåt som är 89 meter lång inte ens passera med en liten snedvinkel.

Avgashalterna ger värden som överstiger miljö kvalitetsnormerna i det dåligt ventilerade gatuummet. Enligt intentionerna i översiktsplan och detaljplan skall kollektivtrafiken och möjligheten att färdas med cykel utvecklas. Det ansökta förslaget om ny bro innebär att cyklister och gående på väg till och från Hisingen kommer att utsättas för avgaser från fordon i den samtidigt mycket bullerutsatta miljön och – vid fartygspassager - vänta på GC-banan i minst tio minuter tillsammans med ett 25-tal bussar och spårvagnar och över ett hundratal bilar. Miljön påverkas även av den närliggande E45 som trafikeras av ca 50 000 fordon/dygn.

Enligt Företagens uppfattning är det helt oacceptabelt att i centrum av Göteborg, genom att bygga en lägre bro, skapa en situation som innebär ökad risk för fartygskollisioner och grundstötning. Utgångspunkten är att skador eller olägenheter för människors hälsa eller för miljön

skall förebyggas, hindras eller motverkas. Genom Stadens förslag till lokalisering och utformning av ny bro vidtas inte de försiktighetsmått som krävs enligt försiktighetsprincipen.

Bevisbörderegeln

Det är Staden som har bevisbördan för att visa att tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått till skydd för människors hälsa och miljön vidtas. Genom att Staden inte låter de parallella beslutsprocesserna ha sin gång var för sig, ges intrycket att förutsättningar föreligger som i realiteten saknas. Som framgår av vad som anförs under avsnittet om riksintressen nedan, saknas även relevant utredning om bl.a. prioritering i förhållande till riksintressen samt allmänna och enskilda intressen i allmänhet.

Företagen vill också peka på att man i andra städer runt om i världen som är belägna vid betydelsefulla vattendrag, med framgång knyter ihop staden med höga broar, tunnlar och färjetrafik.

Lokaliseringsprincipen

Vid val av plats för en verksamhet eller en åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde skall en plats väljas som är lämplig med hänsyn till att ändamålet skall kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

I Vattendomen gällande den nuvarande Göta Älvbron (Dom 22 maj 1936) resonerade domstolen på ett sätt som har sin giltighet även idag. Man insåg att korsande trafik i ett plan skulle leda till en alltför svår konflikt för båda transportslagen och fastställde därför den segelfria höjden till 19,5 meter över MW. Man beslutade dessutom att bron skulle vara öppningsbar med helt segelfri höjd vid öppen klaff. Bron invigdes år 1939.

Såsom framgår ovan under avsnittet om ”detaljplan” så gör Företagen gällande att alternativa lösningar för lokalisering och utformning av en ny bro över Göta älv inte utretts på det sätt som krävs med hänsyn till frågans komplexitet. Någon presentation av avvägningar mellan de alternativa förslagen med dess miljökonsekvenser är exempelvis inte framförda på ett acceptabelt sätt.

Ett tillstånd får inte ges i strid med en detaljplan. Det finns därför inte förutsättningar att bevilja Stadens ansökan i dagsläget.

Samhällsnyttan

Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken (”MB”) får en vattenverksamhet endast bedrivas om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Företagen ifrågasätter inte behovet av att befintlig bro renoveras alternativt att en ny bro anläggs. Vattenverksamhet i sig är därför samhällsekonomiskt motiverad. Frågan är dock vilken

utformning och lokalisering av renoverad/ny bro som är samhällsekonomiskt motiverad. Företagen gör gällande att förevarande ansökan om ny bro, från allmän och enskild synpunkt inte överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av densamma. Företagen anser därför att man i första hand bör pröva möjligheten att restaurera den befintliga Göta Älvbron.

Föreslagen bro skulle vara förödande för såväl kollektivtrafiken i staden som den sjöfartsberoende industrin utmed Göta älv och runt Vänern om vattenvägen via Göta älv genom den nya bron hindras att fungera. Sjöfarten har idag en outnyttjad kapacitet och kan på ett mer miljövänligt sätt avlasta och komplettera övriga trafikslag med stora tillkommande volymer utan att detta är beroende av stora infrastrukturinvesteringar. Sjöfarten ska därför, enligt Trafikverkets s.k. Kapacitetsutredning, i första hand utnyttjas för att ta hand om ökande godsvolymer i riket. Den beräknade ökningen av sjötransporter motsvarar knappt 500 000 lastbilar per år. Om trafiken på älven upphör eller hindras från att utvecklas och växa på grund av den nya lägre bron innebär detta alltså en avsevärd ökning av lastbilstrafiken och miljöbelastning i hela regionen. Samhällskostnaderna blir enorma, särskilt om behovet av att bygga nya vägar och järnvägar vägs in. En låg Hisingsbro skapar även en olöslig konflikt mellan sjöfarten och kollektivtrafiken.

Hänsyn till framtida verksamheter

Enligt 11 kap. 7 § MB skall en vattenverksamhet utföras så att den inte försvårar annan verksamhet som i framtiden kan antas beröra samma vattentillgång och som främjar allmänna eller enskilda intressen av vikt. Detta krav gäller om vattenverksamheten kan utföras på detta sätt utan oskäligen kostnad.

En nyckelfråga vid bedömningen om en utbyggnad av Hisingsbron enligt ansökningshandlingarna är om den är förenlig med berörda riksintressen och däribland riksintresset för farleden samt behovet av trafikering på bron. Staden antar, utan att redovisa någon källa eller analys, att sjöfartstrafiken i framtiden inte kommer att överstiga ca 3 passager per dygn i genomsnitt, samtidigt som man bedömer det möjligt att klara 15 till 20 broöppningar per dygn. Vi anser att Stadens uppfattning härvidlag är helt verklighetsfrämmande. Vi konstaterar också att Trafikverket i sin Stråkstudie prognostiserar en ökning av fartygstrafiken med upp till 20 fartygspassager redan år 2030 såsom framgår ovan.

Såsom framgår av Göteborgs Spårvägars yttrande i detaljplanefrågan framgår det att broöppningar avses kunna spärras mellan kl. 04-09 och kl. 15-18. Idag finns inga spärrtider däremot försöker sjöfarten undvika passager som innebär broöppning under rusningstid. Om den segelfria höjden sänks till 13 m över MW (medelvattenstånd) så kommer alltså aktuell fartygstrafik att omöjliggöras under halva den ljusa arbetstiden. En sådan avstängning av sjöfarten på farleden kan inte accepteras.

Konkurrensen mellan godstransportslagen är mycket hård och vad gäller de stora volymerna är kostnaden per ton helt avgörande för valet av godstransportslag. Sjöfrakterna kommer att fördyras p.g.a. väntan på broöppning och spärrtider.

För många industrier är (billiga) sjötransporter en förutsättning för fortsatt drift. En fördyring av transporterna av lågvärdigt gods (råtimmer, malm etc.) kan därför betyda att produktionen tas över av andra industrier inom EU som har ostörda, och ofta kortare, sjötransporter. Även en liten kostnadsökning och störningar i trafiken får stor betydelse, precis på samma sätt som gäller för tåg och lastbil.

En annan, kommersiell konsekvens av de föreslagna spärrtiderna och begränsat antal öppningar är då också att fartygen får ligga och vänta. Alla uppgående fartyg kommer fram till respektive Vänerhamn när en stor del av arbetsdagen är över i stället för tidigt på arbetsdagen som eftersträvas idag. Sydgående fartyg ”fastnar” i Göteborg. Om det byggs en lägre bro måste det alltså ordnas tilläggsplatser för både handelsfartyg och fritidsbåtar på båda sidor av bron. Detta kostar pengar och det är en uppenbar risk att fartygen kommer att krävas på hamnavgift. För fartygen innebär en förtöjning att det behövs personal på kajen för att ta emot trossar, ordna landström etc. Lotskostnaderna kommer att öka kraftigt eftersom varje förtöjning och väntetid innebär längre lotsningstid eller alternativt två lotsningsinsatser. Lotsningen i sig kommer också att bli dyrare då det blir en ojämn beläggning över dygnet. (Lotsningskostnaden betalas fullt ut av redaren) Dessa befarade konsekvenser står i direkt strid med den bindande Väneröverenskommelsen.

Vid all infrastrukturutbyggnad är dess lämplighet och långsiktiga hållbarhet av stort intresse. Den nya Hisingsbron – och de nya slussarna - förutsätts kunna brukas i ca 100 år och det är därför viktigt att de framtida och långsiktiga trafikförhållandena på älven och på bron beaktas vid utformningen och att bron ges en tillräcklig segelfri höjd utan att den i onödan behöver öppnas vid fartygspassage. Domstolen måste därför vid tillståndsprövningen även beakta förhållandena efter år 2030 då slussarna är ombyggda. Vid prövningen skall således beaktas om den ansökta åtgärden kommer att försvåra trafiken på farleden i framtiden. De utredningar som vidtagits rörande sjötrafiken i framtiden, visar på en ökning av trafiken i Göta älv upp till Vänern. Såsom angivits ovan under ”planförhållanden” har sex olika alternativ legat till grund för kommunens fortsatta planläggning. Det finns således andra alternativ som kan utföras utan oskälig kostnad och på ett sätt som inte hindrar utvecklingen av vare sig ökad trafik på älven eller ökad fordonstrafik över en ny bro. Eftersom sjötrafiken utgör ett riksintresse och således av prioriterad vikt, kan inte lokala intressen ges företräde. Både utförande och omfattning av den nya bron måste därför anpassas till sjötrafiken. Företagen gör därför gällande att det föreligger hinder att bevilja ansökt tillstånd mot bakgrund av innehållet i 11 kap. 7 § MB.

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser

De grundläggande hushållningsbestämmelserna i 3 kap. MB skall främja väl genomtänkta avvägningar mellan olika önskemål att utnyttja marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

De allmänna intressen som skall komma i förgrunden är sådana som har central betydelse för att trygga en hållbar användning av naturresurserna i landet, bevara god natur- och kulturmiljö och främja ett ändamålsenligt samhällsbyggande. Om ett område är av riksintresse för flera

oförenliga ändamål, skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Riksintressen

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

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

Hamnar av riksintresse i Vänern är Vänersborg, Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken och Lidköping. För de allmänna farlederna uppströms Göta älv och i Vänern till allmän hamn har dimensionerande skyddade nivåer angivits, bl.a. skyddad höjd 27 meter. Begränsningarna avser exempelvis minsta höjd för korsande kraftledningar i höjddled. Begränsningarna avser dock ej öppningsbara broar. Uppgifterna om begränsningar har till syfte att schematiskt ange riksintressets anspråk och vara styrande för hänsynstagande i kommunal planering.

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

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

Företagen gör gällande att Staden varit vilseledande då den anfört att någon påtaglig skada av riksintresset inte kommer att ske trots att så mycket sjötrafik (15 fartyg per dygn) uppenbarligen ej kan passera den lägre bron med hänsyn bl. a. till kollektivtrafiken på bron. Staden före

speglar vidare att innehållet i den promemoria som Staden hänvisar till, har en högre ”status” än innehållet har. Promemorian har upprättats inom en lokal avdelning och inte av Trafikverket centralt. Promemorian är vidare upprättad innan utredningen om de nya slussarna påbörjades. Innehållet i promemorian är uttryckligen baserat på de nuvarande slussarnas maxkapacitet, dvs. 15 passager per dygn och inte de planerade slussarnas kapacitet, dvs. 48 passager per dygn. Innehållet i promemorian saknar därför relevans vid förevarande prövning på grund av ändrade förhållanden. Promemorian ger vidare uttryck för ett förslag och utgör inte ett beslut/ställningstagande.

En realistisk uppskattning – om den tilltänkta bron tillåts - är att bron i bästa fall kan öppna ett fåtal gånger under dagtid. Det innebär att vi får en konvoj av flera fartyg, 3-6, som väntar på broöppning. Med en passagetid på 10-12 minuter per fartyg och 100 meters avstånd mellan fartygen kommer broöppningen att vara minst 50 minuter för fyra fartyg, förutsatt att de håller en fart på 5 knop (31 meter per minut) och är på väg åt samma håll. Med mötande trafik, och därtill fritidsbåtar i rännan, kommer passagetiden att vara avsevärt längre dvs. mer än en timma. Situationen kommer att med nuvarande trafik, upp till 10-12 fartyg per dygn och med en lägre bro att vara kritisk redan 2020 men absolut ohållbar redan 2030.

Med en lägre bro kommer valet i framtiden att stå mellan utvecklad sjöfart eller utvecklad kollektivtrafik. En lägre bro skapar med andra ord en olöslig konflikt helt i onödan. Det är också viktigt att notera att fartygstrafiken bedrivs på kommersiella villkor. Om fartygen inte kan passera oförhindrat så kommer berörda företag inte att kunna sluta avtal om fartygsfrakter som är anpassade till industrins och hamnarnas arbets- och väntetider. De förändrade arbets- och väntetiderna kommer att medföra ökande kostnader. Om kostnaderna blir alltför höga kommer sjötrafiken att minska för att på sikt att upphöra vilket givetvis drabbar berörda rederi och ”exportföretag” mycket hårt. Även regionens hamnar drabbas av vikande godsunderlag och mindre hamnars existens kan äventyras. Ändrad transportlösning kommer att påverka miljön och människors hälsa på ett mycket negativt sätt. Belastning för transporter på vägar kommer att öka med medföljande samhällskostnader för vägar etc.

Konflikten mellan å ena sidan kollektivtrafiken till/från Hisingen och å andra sidan sjöfarten – den kommersiella båttrafiken och fritidsbåttrafiken - är av sådan omfattning att korsningen mellan trafikströmmarna måste vara planskild med minst en minst lika hög bro som idag eller genom att kollektivtrafiken förs i en tunnel under älven. Fritidsbåtarna kommer dessutom med den föreslagna bron utformning att tvingas passera i samma ränna som handelssjöfarten eftersom den nya bron endast har en farled under bron, den nuvarande har tre. Situationen med den föreslagna bron är alltså avsevärt sämre ur sjösäkerhetssynpunkt då alla fartyg och båtar skall passera i samma ränna.

Staden har även tidigare ansökt om att få bygga en lågbro i Göteborg. Mark- och miljödomstolen avslag ansökan trots att Staden då lovade att genast öppna bron för alla fartyg. Staden överklagade detta beslut. Mark- och miljööverdomstolen avslag Stadens överklagande (Svea Hovrätt, Mål nr M 6373-08/2009) såvitt avsåg tillstånd att få bygga en låg bro över älven. Mark- och miljööverdomstolen klargjorde apropå begreppet ”påtagligt skada”, att med uttrycket ”påtaglig” avses att en bagatellartad påverkan kan uteslutas”. Domstolen konstaterar

också i denna dom ”att farleden och hamnen är av riksintresse framstår som uppenbart. Där-
emot kan Göteborgs stads utveckling inte bedömas som ett sådant intresse enligt
miljöbalken”.

Riksintresse föreligger för både sjöfarten och det rörliga friluftslivet (turisttrafiken) på Göta
älv och således även passage förbi Göteborg. Vid en avvägning av allmänna och enskilda in-
tressen har de intressen - som angivna riksintressen har att skydda – företräde. Det saknas
således även förutsättningar att tillåta den ansökta åtgärden då den påtagligt skadar angivna
riksintressen.

Mot bakgrund av ovanstående gör Företagen sammanfattningsvis gällande att mark- och mil-
jödostolen skall avslå Stadens ansökan, då förutsättningar att bevilja tillstånd saknas.

Göteborg den 28 / 1 2014

SVERIGES REDAREFÖRENING

Christer Schoug

VD

Karlstad den 30 / 1 2014

AHLMARK LINES AB

Håkan Thorell

VD

Lidköping den 30 / 1 2014

ERIK THUN AB

Anders Källsson

VD

Surte den 30 / 1 2014

SURTE ÅKERI AB

Dick Sporre

VD

BILAGOR

- Bilaga 1: Samrådsyttrande över förslag till detaljplan för Hisingsbron från Surte Åkeri AB m.fl.
- Bilaga 2: Samrådsyttrande över förslag till järnvägsplan för Götaälvbron och rätt till vattenverksamhet från Surte Åkeri AB m.fl.

- Bilaga 3: Samrådsyttrande över förslag till järnvägsplan för Götaälvbron och rätt till vattenverksamhet från Erik Thun AB och Ahlmark Lines AB
- Bilaga 4: Samrådsyttrande över förslag till Vägplan för E45 och rätt till vattenverksamhet från Sveriges Redareförening
- Bilaga 5: Utställningsyttrande över förslag till detaljplan för Hisingsbron från Sveriges Redareförening, Erik Thun AB, Ahlmarks Lines AB och Surte Åkeri AB
- Bilaga 6: Sakkunnigutlåtande avseende ansökan om tillstånd till anläggande av ny bro över Göta älv, upprättad av Marine Director Bertil Arvidsson och Arkitekt SAR/MSA Bert Andersson

Sändlista för kopia av skrivelsen till:

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

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

Trafikverket
781 89 Borlänge
trafikverket@trafikverket.se

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

Länsstyrelsen i Värmland
651 86 Karlstad
varmland@lansstyrelsen.se

Berörda kommuner och
industriföretag

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

Region Värmland
Box 1022
651 15 Karlstad
kansliet@regionvarmland.se

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

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

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

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