

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

I detta PM redovisas hur synpunkter har inhämtats gällande förslagsversion (version 0.7, daterad 2020-02-24) för Överenskommelse trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg, samt vad dessa synpunkter består i och hur de kommer att tas omhand.

1. Förslagsversion 0.7

Vid programstyrgruppens möte 2020-02-07 beslutades att dialog kunde inledas med intressenter utanför samverkansprogrammet, i syfte om att informera och insamla synpunkter angående *Förslagsversion Överenskommelse Trafikslagsövergripande samverkansregler för trafik kring Göta älv - Storgöteborg, ver 0_7 2020-02-24*.

2. Inhämtande av synpunkter

Under perioden februari till maj har dialog skett med följande intressenter:

- Region Värmland
- Västra Götalandsregionen
- Vänersamarbetet
- Vänerregionens Näringslivsråd
- Intressenter kring fritidssjöfarten
- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Länsstyrelsen Värmland

Vänersamarbetet är en ekonomisk förening med alla 13 kommuner kring Vänern som medlemmar och med finansiellt stöd från Region Värmland och Västra Götalandsregionen. Vänersamarbetet arbetar för en hållbar utveckling av Vänern inom områdena: samordning, näringsliv och kommunikation.

Vänerregionens Näringslivsråd (VNR) är ett nätverk för industrier kring Vänern. Föreningen ska verka för väl fungerande logistik och transporter till och från regionen, med särskild hänsyn till Vänersjöfarten och dess samverkan med övriga transportslag.

Vid möte med intressenter kring fritidssjöfarten deltog bland annat AB Göta Kanalbolag, Dalslands Kanal AB, Värmlands Båtförbund, Östra Värmlands Båtförbund, Västkustens Båtförbund, Riksföreningen Gästhamnar Sverige, Göteborgs Gästhamn samt Dockspot.

I samtliga fall har – i ett första steg – ovan nämnda förslagsversion av överenskommelsen samt ett sammanfattande presentationsunderlag översänts. I ett andra steg har möte skett med intressenterna enligt nedan:

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Intressenter och mötessammanhang

Tabell 1. Intressenter och mötessammanhang där underlaget har presenterats och synpunkter har inhämtats.

Intressent	Mötessammanhang	Plats och Datum
Region Värmland	Regionutvecklingsnämnden	Skype, 2020-03-27
Västra Götalandsregionen	Beredningen för Hållbar Utveckling (BHU)	Vänersborg, 2020-05-05
Vänersamarbetet	Styrelsemöte	Mellerud, 2020-02-22
Vänerregionens Näringslivsråd	Erik Thun AB, Ahlmark Lines, Vänerhamn AB samt Surte Åkeri AB	Lidköping, 2020-03-11
Intressenter kring fritidssjöfarten	Intressenter enligt inbjudan, se ovan.	Skype, 2020-04-03
Länsstyrelsen Västra Götaland	Ansvarig handläggare.	Skype, 2020-05-06
Länsstyrelsen Värmland	Ansvarig handläggare.	Skype, 2020-05-06

Inkomna synpunkter

Under våren 2020 har synpunkter inkommit från intressenterna ovan, vilket sammanfattas i avsnitt 3.

Synpunkter från kommunerna kring Vänern har insamlats och sammanställts genom Vänersamarbetet.

Svar inkom dels samlat från VNR, dels från Vänerhamn separat.

Vid mötet med intressenter kring fritidssjöfarten var mötets mening att mötesanteckningarna skulle gälla som inlämnade synpunkter, och att samtliga deltagare skulle få möjlighet att granska och lämna synpunkter på mötesanteckningarna. Värmlands Båtförbund inkom i ett separat yttrande med synpunkter, daterat 2020-04-24.

Vid mötet med länsstyrelserna framkom att man inte avsåg att lämna skriftliga synpunkter på förslagsversionen av överenskommelsen.

3. Sammanställning av inkomna synpunkter samt hur hantering sker

Nedan följer en sammanställning av de inkomna synpunkterna, vilken eller vilka intressenter som lämnat synpunkten samt hur synpunkten hanteras i det fortsatta arbetet med överenskommelsen.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Synpunkterna redovisas i möjligaste mån grupperade inom teman, i övrigt finns ingen särskild ordningsföljd.

Synpunkter som medför en justering från förslagsversionen till slutversionen av överenskommelsen sammanställs i avsnitt 4.

Tabell 2. Inkomna synpunkter med tillhörande svar.

#1
Inkommen från: VNR, Vänerhamn, Karlstad kommun, Gullspångs kommun
Synpunkt <i>Förändringar i överenskommelsen skall vara möjliga under den 5-åriga utvärderingen och inte enbart efter utvärderingsperioden.</i>
Svar Ja. Enligt överenskommelsen ska, inom ramen för miljödomen för Hisingsbron, förändringar av samverkansreglerna och även samverkansprocessen för uppföljning och vidareutveckling kunna ske på årlig basis. Detta gäller både under tiden som provotidsutredningen (utvärderingsperioden) för miljödomen för Hisingsbron pågår och för tiden därefter.
Förändring av överenskommelse Synpunktens innebörd täcks redan av överenskommelsen. Dock lämpligt med ett förtydligande i överenskommelsen i enlighet med ovan svar.
#2
Inkommen från: Vänerhamn
Synpunkt <i>Dagens spärrtider är bestämda till helgfria vardagar kl. 06-09 och 15-18. Om det visar sig att dessa skulle behöva förändras finns det möjlighet till detta under provotiden?</i>
Svar Angivna spärrtider ingår specifikt i miljödomen för Hisingsbron. Möjligheten att göra en förändrad tolkning av provotidsvillkoren i miljödomen är en juridisk bedömning, som kommer att behöva utredas om det visar sig finnas behov av detta.
Förändring av överenskommelse Ingen förändring enligt ovan beskrivning. Se även svar på synpunkt #1.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

#3
Inkommen från: VNR, Vänerhamn, Karlstad kommun, Gullspångs kommun
Synpunkt <i>Kraven på flexibilitet bör vara ömsesidiga mellan trafikslagen. Det bör finnas en möjlighet till broöppningar även under spärrtiderna, om fartyg bär kritisk last eller under andra kritiska förhållanden (dagens spärrtider är bestämda till helgfria vardagar kl. 06:00-09:00 och kl. 15:00-18:00).</i>
Svar Angivna spärrtider ingår specifikt i miljödomen för Hisingsbron. Broöppning under spärrtiderna kommer enligt arbetsrutiner att ske vid behov av nödöppning (t.ex. tekniska fel på anläggning eller fartyg). I broförarnas arbetsrutiner kommer även att ingå hur särskilda situationer ska kunna hanteras, däribland den som framförs i synpunkt #3. För att öka kännedomen om händelser där öppning av Hisingsbron efterfrågas under spärrtiderna, kommer frågan att införas som en <i>Uppföljningsindikator</i>. Händelserna behöver översiktligt dokumenteras (av både broförare och lots) utifrån t.ex. varför fartyget behövde broöppning under spärrtiderna (t.ex. oförutsedd försening), huruvida broöppning under spärrtid kunde genomföras och vad konsekvensen blev/hade blivit för fartygets fortsatta resa (t.ex. kritisk last) och även för kollektivtrafiken.
Förändring av överenskommelse Uppföljningsindikator införs med avseende på förekomst av situationer där öppning av Hisingsbron under spärrtid efterfrågas. Indikatorn bör ge ett översiktligt underlag om t.ex. antal tillfällen per år, orsak, utfall och potentiell konsekvens för fartyget, sett till hela resan, och för kollektivtrafiken.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

#4

Inkommen från: VNR, Vänerhamn, Karlstad kommun, Gullspångs kommun

Synpunkt

Viktigt att rätt parametrar mäts, d.v.s. för sjöfartens del den verkliga förseningen som åsamkas av bron.

Svar

Ja. Målsättningen är att uppföljningsindikatorerna i överenskommelsen på ett realistiskt sätt ska spegla påverkan på sjöfartsintresset.

Sjöfartsverket är ansvarig part för att följa upp dessa indikatorer.

Över tid kan ytterligare, kompletterade uppföljningsindikatorer införas om behov finns.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring. Bedömningen är att synpunktens innebörd redan täcks av uppföljningsindikatorerna i överenskommelsen. Över tid kan ytterligare, kompletterade, uppföljningsindikatorer införas om behov finns.

#5

Inkommen från: Region Värmland, VGR

Synpunkt

Vad gäller uppföljningsindikatorer bör såväl kommersiell sjöfart som fritidssjöfart innefattas av årliga uppföljningar. Hur upplever de att det fungerar och vad kan förbättras?

Svar

I överenskommelsen ingår uppföljningsindikatorer som syftar till att spegla – eller ge kunskapsunderlag för att kunna bedöma – hur samverkansreglerna fungerar för olika intressenter. Dessa ska mätas och följas upp på årlig basis.

Möjligheten för – i bred bemärkelse – *användarna* att lämna synpunkter och förbättringsförslag ska finnas.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring. Bedömningen är att synpunktens innebörd redan täcks av uppföljningsindikatorerna i överenskommelsen. Över tid kan ytterligare, kompletterade, uppföljningsindikatorer införas om behov finns.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

#6
Inkommen från: Lidköpings kommun
Synpunkt <i>I materialet för överenskommelsen står inget om hur trafikledningssystemet kan påverka Vänersjöfarten i stort. Lidköpings kommun anser att en analys av systemets påverkan på Vänersjöfarten bör finnas med som fokusområde.</i> <i>Lidköping ställer sig bakom VNRs yttrande.</i>
Svar Utifrån dagens förutsättningar är de föreslagna samverkansreglerna (version 1.0) en rimlig avvägning mellan de olika trafikintressena och deras förutsättningar. Över tid ska flera olika aspekter följas upp och utvärderas, samt förändringar kunna ske av samverkansreglerna. Målsättningen är att uppföljningsindikatorerna i överenskommelsen på ett realistiskt sätt ska spegla påverkan på sjöfartsintresset/Vänersjöfarten. Sjöfartsverket är ansvarig part för att följa upp dessa indikatorer. Över tid kan ytterligare, kompletterade uppföljningsindikatorer införas om behov finns. Till detta är det intressant för programmets parter att <i>följa</i> utvecklingen av Vänersjöfartens trafikering (antal fartyg) och godsvolymer. Punkten läggs till som ett fokusområde. Det bör dock noteras att Vänersjöfartens trafikering och utveckling påverkas av många olika faktorer, där det inte med enkelhet på ett objekt sätt går att härleda sjöfartens utveckling utifrån samverkansreglerna enligt föreliggande överenskommelse.
Förändring av överenskommelse I huvudsak täcks synpunktens innebörd redan av överenskommelsen. Dock relevant med tillägg av fokusområde, med avseende på att <i>följa</i> Vänersjöfartens trafikering (antal fartyg) och godsvolymer. Fokusområdet avser att <i>följa</i>, inte analysera, Vänersjöfartens utveckling. Fokusområdet bevakas av Sjöfartsverket.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

#7

Inkommen från: Götene kommun

Synpunkt

En analys av systemets påverkan på Vänersjöfarten bör finnas med som fokusområde. I materialet för överenskommelsen bör det framgå hur trafikledningssystemet kan påverka Vänersjöfarten i stort.

Det bör bevakas att Mark- och Miljööverdomstolens beslut (2016) som gav Göteborgs stad tillstånd att bygga Hisingsbron följs. Enligt Mark- och Miljööverdomstolens beslut ska Göteborgs stad visa att bron kan öppnas för passerande fartyg på Göta älv tillräckligt ofta för att inte skada Vänersjöfarten.

Svar

Se svar på synpunkt #6.

Förändring av överenskommelse

Se svar på synpunkt #6.

#8

Inkommen från: VGR

Synpunkt

Regelbunden uppföljning avseende konsekvenser för kollektivtrafiken kommer vara viktig.

Svar

Enligt samverkansreglerna har kollektivtrafiktrafiken full framkomlighet över Hisingsbron under högtrafik (kl. 06-09 och kl. 15-18).

I överenskommelsen ingår uppföljning av bland annat antal broöppningar och längd och tidpunkter för dessa. Dock finns i förslaget till överenskommelse inga specifika *uppföljningsindikatorer* avseende konsekvenser för kollektivtrafiken.

Det bör även noteras att kollektivtrafiken i centrala Göteborg är ett komplext system som påverkas av många olika faktorer. Det går inte med enkelhet på ett objekt sätt att härleda omfattningen av en trafikstörning till samverkansreglerna enligt föreliggande överenskommelse.

Det är emellertid viktigt att bevaka behovet av att införa sådana specifika *uppföljningsindikatorer*. Handlar även om att hitta relevanta mått och mätmetoder. När behovet finns, kommer relevanta indikatorer att kunna tas fram och införas.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Förändring av överenskommelse

Frågan om behovet av specifika *uppföljningsindikatorer* avseende konsekvenser för kollektivtrafiken införs som ett nytt *fokusområde*. Fokusområdet bevakas av Västtrafik.

#9

Inkommen från: VNR, Vänerhamn, Karlstad kommun, Gullspångs kommun

Synpunkt

Vi saknar resonemang om hur säkerheten skall hanteras samt vem som är ansvarig om något skulle hända. Vem är t.ex. ansvarig om bron fastnar i halvt öppet läge och ett fartyg kör in i bron eller annan infrastruktur.

Svar

Synpunkten ligger utanför ramen för överenskommelsen om trafikslagsövergripande samverkansregler för trafik kring Göta älv – Storgöteborg.

Säkerhetsaspekterna och ansvarsförfrågorna kommer att istället beskrivas i separat dokument, tillsammans med uppdaterade broförarrutiner för Hisingsbron. Detta arbete pågår för närvarande och ska vara färdigställt i god tid innan det att Hisingsbron tas i drift för allmän trafik.

Med hänvisning till motsvarande rutiner och regler som gäller för Göta älvbron kan för hanteringen i dagsläget bland annat sägas att:

- Broöppning får endast ske när broföraren förväntat sig om att den kan utföras utan risk för skada på person eller egendom. Till sin hjälp har broföraren, förutom sina egna sinnen, tekniska säkerhetssystem för land och sjötrafik bestående av ljud och ljussignaler samt bommar för landtrafiken.
- Trafikljus för sjötrafiken är dubblerat och följer Sjöfartsverkets bestämmelser och föreskrifter.
- Fartyg får inte föras genom klaffspannet innan det tagit emot föreskriven sjösignal från bron.
- När fartyg passerar genom bron skall farten anpassas och fartyget i övrigt manövreras så att skada på bron, bropelare, ledverk, skyddsdykdalber eller andra anordningar inte uppstår.
- Vid hinder för broöppning skall alltid i första hand lots/fartygsbefäl meddelas att hinder för öppning föreligger.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

- Vid driftstopp av broklaff skall broföraren meddela VTS Göteborg och Trollhättan, VTS har då till uppgift att meddela fartygen om öppningsrestriktioner samt ange lämplig förtöjningsplats broföraren skall även meddela VTS när bron är öppningsbar igen.
- Tjänstgörande lots/lotsbefälhavare kan av säkerhetsskäl beordra öppning under spärrtiderna vid färd i nedströms riktning

Se även information om ledverk i svar på synpunkt #13.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring, enligt ovan beskrivning.

#10

Inkommen från: Region Värmland, VGR

Synpunkt

Eventuella incidenter bör vara en del av uppföljningen.

Svar

Ja.

Förändring av överenskommelse

Förekomst av eventuella incidenter och olyckor (exempelvis teknikfel i infrastrukturen eller tekniskt fel på fartyget) införs som en ny uppföljningsindikator, med beskrivning av typ av händelse, med orsak och konsekvens samt vidtagna åtgärder.

#11

Inkommen från: Region Värmland, VGR

Synpunkt

Som en del i prövningstillståndet för byggnation av Hisingsbron ålades bland annat Göteborgs stad att tillskapa tillräckligt med förtöjningsplatser för fritidsbåtar som en del av säkerheten vid väntande på broöppning.

Tillgång till förtöjningsplatser bör vara en del av uppföljningen.

Svar

Vid Hisingsbron finns redan i dagsläget förtöjningsplatser på ömse sidor bron. Antalet är dimensionerade utifrån aktuell statistik för segelbåtar.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Nedströms Marieholmsbroarna finns i dagsläget även bryggor, på både den södra och norra sidan av älven.

Sommaren 2020 görs en så kallad masthöjds mätning, som kommer att ge ökad kunskap om antalet passerande segelbåtar, masthöjder och tider när segelbåtar passerar. Mätningen kommer att ge en indikation på huruvida dagen antal förtöjningsplatser är tillräckligt.

I övrigt kommer antalet passerade segelbåtar varje år att följas upp som en uppföljningsindikator.

Syftet med förtöjningsplatserna är endast att vara vänteläge inför nästa broöppning.

I broförarnas arbetsrutiner möjliggörs även att genomföra extra broöppning mellan de fasta öppningstiderna, främst beroende på att en ansamling av segelbåtar behöver broöppning och utifrån indikationen att förtöjningsplatserna för tillfället inte räcker till.

Det är dock relevant att komplettera uppföljningsindikatorerna med avseende på antalet förtöjningsplatser vid Hisingsbron och huruvida antalet förtöjningsplatser är tillräckligt för båtar som väntar på nästa broöppning.

Förändring av överenskommelse

Antalet förtöjningsplatser vid Hisingsbron, dess användbarhet och huruvida antalet förtöjningsplatser är tillräckligt för båtar som väntar på nästa broöppning, införs som en uppföljningsindikator.

Antalet tillfällen där extra broöppning för fritidssjöfarten behövs införs som en uppföljningsindikator.

#12

Inkommen från: intressenter kring fritidssjöfarten och specifikt från Värmlands Båtförbund

Synpunkt

Angående anöringsplatser vid Operan och Ringön som väntelägen för segelbåtar som behöver vänta på broöppning. Kommentarer var att antalet platser tycktes vara få i relation till den förväntade högsommartrafiken. Att det finns tillräckligt med enkelt tillgängliga anöringsplatser för de segelbåtar som behöver vänta på broöppning är en viktig fråga för sjösäkerheten kring Hisingsbron. Avsaknaden av

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

angöringsplatser innebär en stor risk, främst för oerfarna seglare, som kan tvingas cirkulera mitt i en trafikerad farled.

Värmlands Båtförbund lämnade i ett separat yttrande nedan synpunkt:

Vänteplatser

En förutsättning för att fritidssjöfarten skall fungera är att det måste finnas tillräckligt med vänteplatser på båda sidor om Hisingsbron. Vid mötet sades det att det fanns 60 m långa bryggor vilket ger plats för cirka 4 båtar. Detta anser vi är otillräckligt. Det måste finnas platser så att man kan känna sig trygg i att få en vänteplats oavsett vid vilken tidpunkt man anländer. Bryggan utanför Operan måste kompletteras med någon form av vågbrytare på grund av det svall passagerarbåtarna drar upp. Ur ett säkerhetsperspektiv, är detta en punkt som man inte kan bortse från.

Svar

Se svar på synpunkt #11.

Förändring av överenskommelse

Se svar på synpunkt #11.

#13

Inkommen från: Region Värmland, VGR

Synpunkt

Det framgår inte heller hur lastfartyg ska hantera motsvarande situation och om de eventuellt kan ha behov av förtöjningsplatser. Hur är det tänkt att fungera?

Svar

En bärande tanke med samverkansreglerna är att yrkessjöfarten inte ska behöva tillfälligt förtöja för att invänta broöppning, vare sig vid Hisingsbron eller Marieholmsbroarna.

Om behovet ändå skulle uppkomma kommer ledverk för tillfällig förtöjning att finnas både nedströms och uppströms Hisingsbron samt uppströms Marieholmsbroarna. Nedströms Marieholmsbroarna finns redan idag en väntkaj, belägen på den södra sidan av älven.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring. Synpunktens innebörd är redan täckt, enligt ovan beskrivning.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

#14

Inkommen från: intressenter kring fritidssjöfarten

Synpunkt

Frågan diskuterades kring vem som kan fatta beslut om att tillåta fler än fyra öppningar de dagar detta behövs. Svaret var att det kommer att ligga på broföraren att göra bedömningen utifrån givet läge.

Svar

I broförarnas arbetsrutiner kommer att beskrivas broförarens mandat att operativt bedöma behovet av tillkommande broöppningar för fritidssjöfarten. Sådana tillfällen kommer att dokumenteras, och införas som en uppföljningsindikator.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring. Synpunktens innebörd är redan täckt, enligt ovan beskrivning.

Dock, i enlighet med synpunkt #11, kommer antalet tillfällen där extra broöppning för fritidssjöfarten behövs att införas som en uppföljningsindikator.

#15

Inkommen från: intressenter kring fritidssjöfarten

Synpunkt

Generellt vill segelbåtar starta tidigt från Göteborg för att gå uppför älven, därför är det viktigt med en öppning före kl. 6 på morgonen då spärrtiden börjar.

Svar

Enligt samverkansreglerna medges broöppning året runt på fasta tider, mellan kl. 05:00 och 22:00. Således finns möjlighet till broöppning på en fast öppningstid före kl. 06:00.

Synpunkten omhändertas inför kommande fastställande av de fasta öppningstiderna inför 2021.

De fasta öppningstiderna kommer att kunna kommuniceras i ett flertal kanaler. Senast gällande information ska finnas alltid finnas tillgänglig via www.trafikgoteborg.se

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring. Synpunktens innebörd är redan täckt, enligt ovan beskrivning.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

#16

Inkommen från: intressenter kring fritidssjöfarten

Synpunkt

Platserna i gästhamnarna i Göteborg är begränsade, vilket kan leda till problem för segelbåtar som ankommer Göteborg på kvällen och vill ligga över natt där för att fortsätta färden upp längs Göta älv på morgonen. Frågan är om väntelägena är användbara för detta, dels utifrån hur skyddade de är från trafik och strömmar på älven och dels kring vilken service som finns kring dem.

Svar

Syftet med förtöjningsplatserna vid Hisingsbron är endast att vara vänteläge inför nästa broöppning.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring.

#17

Inkommen från: intressenter kring fritidssjöfarten och specifikt från Värmlands Båtförbund

Synpunkt

Det är viktigt att se konsekvensen olika beslut har på hela resan längs Göta älv, inklusive slussarna i Trollhättan och Lilla Edet. Slussarna i Trollhättan stänger kl 19, vilket är en planeringsfaktor som segelbåtar behöver ta hänsyn till (Slussarna i Göta Kanal och Dalslands Kanal stänger generellt också kl 19). Det är också viktigt att beakta att det inte finns särskilt många ställen att lägga till på längs Göta älv.

På mötet konstaterades också att det är tillåtet att gå längs med Göta älv på natten.

Värmlands Båtförbund lämnade i ett separat yttrande nedan synpunkt:

Slussarnas och broarnas öppettider

Det finns inget förbud för fritidsbåtar att trafikera älven under dygnets 24 timmar, även nattetid. Idag är slussarna öppna från kl. 9 till kl. 19. Värmlands Båtförbund anser att ha slussarna och broarna öppna för fritidssjöfarten under hela dygnet skulle underlätta mycket för fritidssjöfarten. Detta skulle innebära att det kommer att ske fler öppningar av Hisingsbron under tider då vanlig trafik och kollektivtrafik inte belastar bron lika mycket som under dagtid.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Svar

Den aktuella överenskommelsen omfattar endast Storgöteborg.

I framtagandet av samverkansreglerna har beaktats att broarna i Storgöteborg, och både yrkessjöfart och fritidssjöfart som passerar genom Göteborg, är en del av ett större system och att fartyg och båtar befinner sig på en längre resa. Rutter styrs av många faktorer, t.ex. hamnar och slussars öppettider, där passagen genom Göteborg utgör en kort tid av den totala resan, men som ska fungera för hela resan.

En bärande tanke med samverkansreglerna är att de ska skapa planeringsförutsättningar och förutsägbarhet för samtliga trafikala intressen kring Göta älv.

Enligt överenskommelsen kommer det att vara möjligt med passage vid broarna i Storgöteborg under hela dygnet. Mellan kl. 05:00-22:00 tillämpas fasta öppningstider och övriga tider (22:00-05:00) efter anrop till broföraren.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring. Synpunktens innebörd är redan täckt, enligt ovan beskrivning. I övrigt behöver synpunkten om slussarnas öppettider framföras till Sjöfartsverket separat.

#18

Inkommen från: VGR

Synpunkt

Ser behov att systemet i framtiden ska inkludera hela Göta älv.

Svar

Den aktuella överenskommelsen omfattar endast Storgöteborg.

I ett framtida läge, om behovet finns, vore det möjligt att utöka samverkansreglernas geografiska räckvidd, då sannolikt med trafiksituationen i centrala Göteborg som utgångspunkt.

Detta omfattas dock inte av uppdraget inom pågående samverkansprogram. En geografisk utvidgning till en större del av Göta älvstråket skulle sannolikt fordra att ytterligare aktörer (t.ex. kommuner längs stråket) behöver vara en del av en sådan samverkansprocess.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring, enligt ovan beskrivning.

#19

Inkommen från: Vänersborgs kommun

Synpunkt

För Vänersborgs kommun är det av största vikt att det nya trafikledningssystemet skapar förutsättningar att kunna utveckla yrkes- och fritidstrafiken på Vätern. Med tanke på de investeringar som görs i slussar för att säkerställa en fortsatt Vänersjöfart ser kommunen det som väsentligt att även det nya trafikledningssystemet skapar förutsättningar för Vänersjöfarten att fortsätta utvecklas. Kommunen menar att det är av största vikt att det nya trafikledningssystemet skapar förutsättningar för Vänersjöfarten till fortsatt utveckling. En del av denna utveckling är beaktandet av yrkes- och fritidssjöfarten.

Det framgår, 5. Samverkansregler, som generell förutsättning att broöppning ska ske enligt särskilda arbetsrutiner. Även om det kan vara en utmaning i att nå ett trafiksystem för synkning av olika trafikslag, på land och i vatten, jämte infrastrukturen så kommer detta vara en förutsättning för den önskvärda trafikökning på vatten som har uttryckts som mål.

En anpassning till modern teknik bör beaktas för att underlätta för sjöfarten (yrkes- och fritidssjöfarten) och möjlighet till att kunna synka sin framfart utifrån föreliggande parametrar genom slottider för broöppning, slussning, betalning m.m.

Svar

Utifrån dagens förutsättningar är de föreslagna samverkansreglerna (version 1.0) en rimlig avvägning mellan de olika trafikintressena och deras förutsättningar.

Över tid ska flera olika aspekter följas upp och utvärderas, samt förändringar kunna ske av samverkansreglerna. Målsättningen är att uppföljningsindikatorerna i överenskommelsen på ett realistiskt sätt ska spegla påverkan på samtliga trafikintressen kring Göta älv i Storgöteborg, däribland både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten.

Utifrån dagens förutsättningar och komplexitet är bedömningen att ett trafikledningssystem inte kräver någon skraddarsydd teknisk lösning eller högre grad av automatisering. Samverkansreglerna, som snarare är ett förhållningssätt mellan de olika trafikintressena, bedöms vara tillräckligt för en god tid framöver.

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

En viktig aspekt är att de föreslagna samverkansreglerna bibehåller den relativt höga grad av flexibilitet som tillämpas för att framgångsrikt hantera dagens trafiksituation. Ett tekniskt trafikledningssystem skulle sannolikt innebära ökad reglering, vilket i sin tur skulle ställa krav på ökad planerbarhet och precision – jämfört med dagens arbetssätt – för i synnerhet yrkessjöfarten och järnvägstrafiken. Med ökad reglering följer sannolikt minskad flexibilitet.

Däremot är det möjligt att det i ett framtida läge finns behov av ett mer tekniskt avancerat trafikledningssystem, möjligtvis med en högre grad av automatisering, för att kunna hantera en mer komplex trafiksituation. Det kan vara sprunget utifrån att trafikledningssystemet ska omfatta en större del Göta älv-stråket, en ökad trafikering inom t.ex. sjöfart och/eller järnväg, eller att fler broar anläggs över Göta älv.

Ett sådant behov måste förutses med god framförhållning, innan en lösning behövs i praktiken.

Att utveckla ett tekniskt trafikledningssystem ligger dock inte inom ramen för pågående samverkansprogram. Sannolikt hör ett tekniskt trafikledningssystem ihop med en geografisk utvidgning till en större del av Göta älvstråket, vilket i sin tur innebär att fler aktörer (t.ex. kommuner längs stråket) behöver vara en del av en sådan samverkansprocess.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring, enligt ovan beskrivning.

#20

Inkommen från: Melleruds kommun

Synpunkt

Melleruds kommun har följande erinran på förslag till "Överenskommelse om gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning i form av samverkansregler för trafiksystemet kring Göta älv, med avgränsning Storgöteborg".

Kommunen upplever att det saknas ett övergripande fokus på hela Göta älv och Vänerne med intilliggande kanalsystem. Det bör göras en analys av systemets påverkan på sjö- och transportsystemet i stort och att dess konsekvenser framgår av rapporten. Detta bör gälla såväl yrkessjöfart som fritidssjöfart.

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Fritidssjöfarten är särskilt viktig för besöksnäringen i Melleruds kommun med Dalslands kanal och Sunnanå hamn som två stora besöksmål. Kommunen vill att dessa intressen beaktas vid fortsatt planering.

Svar

Den aktuella överenskommelsen omfattar endast Storgöteborg.

I ett framtida läge, om behovet finns, vore det möjligt att utöka samverkansreglernas geografiska räckvidd, då sannolikt med trafiksituationen i centrala Göteborg som utgångspunkt. Detta omfattas dock inte av uppdraget inom pågående samverkansprogram. Se även svar på synpunkt #18.

I framtagnad av samverkansreglerna har beaktats att både yrkessjöfart och fritidssjöfart som passerar genom Göteborg är en del av ett större system och att fartyg och båtar befinner sig på en längre resa. Rutter styrs av många faktorer, t.ex. hamnar och slussars öppettider, där passagen genom Göteborg utgör en kort tid av den totala resan, men ska fungera för hela resan.

Över tid ska flera olika aspekter följas upp och utvärderas, samt förändringar kunna ske av samverkansreglerna. Målsättningen är att uppföljningsindikatorerna i överenskommelsen på ett realistiskt sätt ska spegla påverkan på samtliga trafikintressen kring Göta älv i Storgöteborg, däribland både yrkessjöfarten och fritidssjöfarten.

I överenskommelsen framgår att fritidssjöfarten är ett tydligt intresse.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring, enligt ovan beskrivning.

#21

Inkommen från: Hammarö kommun

Synpunkt

Det saknas någon som företräder Vänersjöfartens intressen i arbetet och i samverkansgruppen. Parterna i samverkan är Trafikverket, Sjöfartsverket, Göteborgs stad och Västtrafik. Det betyder att det är stor övervikt på parter med Göteborgs intressen i fokus.

Svar

Parterna i samverkansprogrammet har under hela processen haft ett trafikslagsövergripande angreppssätt till att få till samverkansregler som minimerar

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

de negativa effekterna för samtliga trafikslag och medger planering och förutsägbarhet.

Även om den aktuella överenskommelsen endast omfattar broar i Storgöteborg, att själva frågan är sprungen ur miljödomen för Hisingsbron som nu byggs i Göteborg, så beaktar samverkansreglerna att passagera genom Göteborg är en del av ett större system och att fartyg och båtar befinner sig på en längre resa.

Dialog har förts med intressenter på bred front; med Region Värmland, och Västra Götalandsregionen, med kommunerna omkring Vänern och med näringslivet inom både yrkessjöfart och fritidssjöfart.

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring, enligt ovan beskrivning.

#22

Inkommen från: Kristinehamns kommun

Synpunkt

Inga särskilda synpunkter, är positiva till arbetet med trafikledningssystemet.

Svar

-

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring.

#23

Inkommen från: Grums kommun

Synpunkt

Grums kommun ska avstå från att yttra sig. Åtgärderna som rör trafikledningen för trafiksystemet kring Göta älv har ingen direkt påverkan på kommunen. Däremot är det värdefullt att Vänersamarbetet och berörda företag framför sina synpunkter till Trafikverket.

Svar

-

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring.

#24

Inkommen från: Grästorps kommun, Säffle kommun, Åmåls kommun

Synpunkt

Inga särskilda synpunkter, står bakom förslaget.

Svar

-

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring.

#25

Inkommen från: Mariestads kommun

Synpunkt

Inga särskilda synpunkter.

Svar

-

Förändring av överenskommelse

Ingen förändring.

4. Förändringar i överenskommelsen – från förslagsversion 0.7 till slutversion 1.0

I detta avsnitt sammanfattas vilka synpunkter som medför en justering från förslagsversionen till slutversionen av överenskommelsen (samt var i slutversionen som justeringarna sker).

- **#1:** Förtydligande i överenskommelsen (avsnitt 6) att – inom ramen för miljödomen för Hisingsbron – förändringar av samverkansreglerna och processen för uppföljning och vidareutveckling ska kunna ske på årlig basis. Detta gäller både under tiden som prövotidsutredningen för miljödomen för Hisingsbron pågår och för tiden därefter.
- **#3:** Uppföljningsindikator införs (ny UI7) med avseende på förekomst av situationer där öppning av Hisingsbron under spärrtid efterfrågas. Indikatoren bör ge ett

Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg



TRAFIKVERKET



Göteborgs
Stad



västtrafik



Trafik Göteborg



SJÖFARTSVERKET

SKAPAT AV (FÖRNAMN, EFTERNAMN, ORG) Patrik Benrick, Trafikverket region Väst	DOKUMENTDATUM 2020-06-10	VERSION 1.0	ÄRENDENR. TRV 2019/7959
DOKUMENTTITEL Sammanställning av synpunkter ang. Överenskommelse Trafikslagsövergripande trafikledning Göta älv – Storgöteborg			

översiktligt underlag om t.ex. antal tillfällen per år, orsak, utfall och potentiell konsekvens för fartyget, sett till hela resan och för kollektivtrafiken.

- **#6 och #7:** Tillägg av *fokusområde* (ny FO8), med avseende på att följa Vänersjöfartens trafikering (antal fartyg) och godsvolymer.
- **#8:** Frågan om det eventuella behovet av att införa specifika *uppföljningsindikatorer* avseende konsekvenser för kollektivtrafiken införs som ett nytt *fokusområde* (ny FO3). Handlar om att utvärdera behovet och att kunna precisera relevanta mått och mätmetoder.
- **#10:** Förekomst av eventuella incidenter och olyckor införs som en ny *uppföljningsindikator* (tillägg till UI10).
- **#11 och #12:** Antalet förtöjningsplatser vid Hisingsbron, och huruvida antalet förtöjningsplatser är tillräckligt för båtar som väntar på nästa broöppning, införs som en uppföljningsindikator (ny UI4). Antalet tillfällen där extra broöppning för fritidssjöfarten behövs (tillägg till UI3) införs som en *uppföljningsindikator*.

5. Fortsatt hantering – från förslagsversion 0.7 till slutversion 1.0

Tidigare framtagen förslagsversion till överenskommelse kommer att uppdateras till en slutversion; *Överenskommelse Trafikslagsövergripande samverkansregler för trafik kring Göta älv - Storgöteborg, ver 1_0*.

De synpunkter som sammanställs i avsnitt 4 kommer att inarbetas i slutversionen. Slutversionen kommer att i ett nästa steg förankras hos samverkansprogrammets parter. Ambitionen är att överenskommelsen ska kunna börja gälla i god tid före det att Hisingsbron tas i drift för allmän vägtrafik, vilket är planerat att ske under våren 2021.

Samtliga intressenter som lämnat synpunkter på ovan nämnda förslagsversion kommer att få återkoppling. Detta i form av denna sammanställning av inkomna synpunkter samt hänvisning till var slutversionen av överenskommelsen finns tillgänglig. Återkoppling förväntas kunna ske under september 2020.