

Stadsbyggnadsförvaltningen
Box 2554
403 17 Göteborg

Via e-post
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

SKRIFTLIGT YTTRANDE

Ref: SBF-2023-00506

Stockholm 2026-08-11

Skriftligt yttrande vid kompletterande samråd om förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Svensk Sjöfart tackar för möjligheten att lämna skriftliga synpunkter och kommentarer på det kompletterande samråd som nu sker med anledning av förslag till en ny detaljplan.

Inledning

Svensk Sjöfart vill inledningsvis återupprepa de synpunkter som Svensk Sjöfart lämnade genom ”Skriftligt yttrande gällande förslag på Gång- och cykelbro över Göta Älv” daterat den 13 januari 2026 under planens första granskningsförfarande (granskning 1).

Svensk Sjöfart avstyrkte där förslaget till en gång- och cykelbro över Göta älv, enligt den föreslagna detaljplanen. Som främsta skäl angavs sjösäkerhetsrisker, dels till vad som anförts kring de begränsningar en lågbro skulle innebära för sjöfartens tillgänglighet och påverkan på farleden. Avseende det senare önskar Svensk Sjöfart särskilt understryka de negativa effekter som ytterligare begränsningar av konkurrenskraftiga och tillförlitliga sjötransporter kan få för företag, industri och jordbruk norr om Göteborg. Med hänsyn till det säkerhetspolitiska läget bör det dessutom understrykas att ytterligare hinder för sjöfarten kan påverka Sveriges försörjningsförmåga och beredskap negativt.

Svensk Sjöfart anser inte att den föreslagna gång- och cykelbron över Göta Älv ligger i linje med andra namngivna infrastrukturprojekt som beslutades i den nationell planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Denna gång- och cykelbro kan påverka riksintresset sjöfart negativt utifrån såväl kapacitetsperspektiv, funktionalitet men även utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv och bör därför ses i ett större nationellt perspektiv.

Slutligen underströk Svensk Sjöfart att den samhällsekonomiska nyttokalkylnanalysen är ofullständig och bör kompletteras. Svensk Sjöfart har tillsammans med Skärgårdsredarna uppdragit åt WSP att genomföra en second-opinion på den samhällsekonomiska analysen vilket slutfördes den 1 april 2026 (rapporten bifogas detta samrådsförfarande). Rapporten visar tydligt hur cykelprognosen är avgörande för projektets lönsamhet, hur kalkylen kraftigt påverkas av resenärernas informationsantagande och att investeringskostnadens osäkerhetsintervall kan vara för lågt. Kalkylens lönsamhet förutsätter att flera

av dessa antaganden infrias och granskningen visar att lönsamheten inte är robust, utan att den vilar på ett antal antaganden som var för sig är förenade med osäkerhet och där kombinationer av ändrade antaganden gör att projektet i stället blir olönsamt. Alternativa utredningsalternativ, exempelvis där färjetrafiken utvecklas i stället för byggnation av en ny bro, är något som inom projektet bör undersökas och utredas vidare.

Kompletterande samråd på grund av att planområdet behöver utökas i väster i området vid Hugo Hammars kaj

Ett kompletterade samråd sker med anledning av att planområdet behöver utökas för att skapa handlingsutrymme för att hantera områdets geotekniska begränsningar och ge möjlighet till justering av gång- och cykelvägens placering. Detta med anledning av synpunkter om stabilitet mot ras och skred som inkommit under tidigare granskning. Denna typ av justeringar och förändringar av gång- och cykelvägens placering kan även få påverkan på projektets kostnader och bör beaktas i en uppdaterad och komplett samhällsekonomiska nyttokalkylanalys enligt tidigare kommentar från Svensk Sjöfart. Vidare är det många andra kritiska synpunkter från myndigheter som Sjöfartsverket, Trafikverket och Länsstyrelsen etc. som inkommit under det tidigare granskningsförfarandet. Dessa synpunkter bör analyseras och utredas vidare.

Vidare beskrivs i den uppdaterade *PM Geoteknik* under punkt 1.2.4 *Muddringsarbeten i Göta Älv* hur muddringsarbeten kan komma att ske i Göta Älv och hur en tillfällig farled kan behöva anläggas. Att stänga dagens hårt trafikerade farled och anlägga en tillfällig farled som är betydligt mer svårnavigerad (fler girar) och smalare kommer medföra ökade sjösäkerhetsmässiga risker för både handelssjöfarten och annan yrkesmässig trafik. Konsekvenserna för sjöfartens framkomlighet, kapacitet och säkerhet under hel byggnationen finns inte redovisade i samrådsunderlaget. En särskild utredning och analys över den tillfälliga farleden behöver därför genomföras. I Miljökonsekvensbeskrivningen framgår även att tillfälliga farledsavstängningar, exempelvis i samband med muddringsarbeten i farleden och vid flytt av farleden till slutligt läge, kan behövas. Dessa bedöms då kunna pågå i upp till en vecka. Att stänga denna viktiga farled 955 som är av riksintresse under en hel vecka skulle få stor påverkan på godstransportflödet genom Göta Älv, men även för den mer lokala sjötrafiken.

Föreningen Svensk Sjöfart avstyrker fortsatt förslaget till en gång- och cykelbro över Göta älv, enligt den föreslagna detaljplanen.

Bilaga: *Second-opinion på samhällsekonomisk analys*

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart



Niklas da Silva niklas.da.silva@sweship.se

Senior rådgivare