

ÖVERENSKOMMELSE

Överenskommelse om gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning i form av samverkansregler för trafiksystemet kring Göta älv, med avgränsning Storgöteborg.

Version: 1.0 daterad 2020-06-25

1. Parter

Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge
Sjöfartsverket, org. nr. 202100-0654, 601 78 Norrköping
Göteborgs Stad, org. nr. 212000-1355, genom dess trafikkontor, Box 2403, 403 16 Göteborg
Västtrafik, org. nr. 556558-5873, Box 123, 541 23 Skövde

2. Bakgrund

I stråket genom Göta älvdalen (från Göteborg till Vänersborg) löper farleden längs Göta älv (sjöfart), E45 (väg) och Norge/Vänerbanan (järnväg). På ett flertal platser korsas farleden av järnvägs- och vägbroar, där samtliga järnvägsbroar och ett flertal vägbroar kräver öppning vid fartygspassager. I Göteborg korsas Göta älv av tre öppningsbara broar: Marieholmsbroarna för järnväg (gods- och persontrafik), gång och cykel samt Göta älvbron för kollektivtrafik, vägtrafik samt gång och cykel. I dagsläget är Göta älvbron den enda älvförbindelsen för spårvagnstrafik. Trafiken på älven utgörs av yrkessjöfart till och från hamnar i älvstråket och kring hamnarna i Vänern samt fritidssjöfart med vidare koppling till Göta kanal och Dalslands kanal.

Under 2021 ersätts Göta älvbrons funktion av Hisingsbron. Hisingsbron har en lägre seglingsbar höjd och förändrar därigenom förutsättningarna för trafiken på och över Göta älv i Göteborg.

I maj 2016 tillkännagav Mark- och Miljööverdomstolen tillståndsdomen (nedan kallad miljödomen) för Hisingsbron. I domen (M 8396-14, daterad 2016-05-04) fastslås lydelsen för villkor 15 till att:

- *Göteborgs kommun ska verka för att ett effektivt trafikledningssystem som omfattar samtliga trafikslag som trafikerar på och under bron införs för kommunikationsleden (farled 955), Göta älv, och är driftklart senast vid den tidpunkt då bron tas i anspråk.*

I deldomen från Mark- och Miljödomstolen (M 2557-13, daterad 2014-09-15) föreskrivs ett provotidsvillkor som reglerar minsta antalet broöppningar (se vidare bilaga avsnitt B1.) Provotidsvillkoret gäller under en provotid på 5 år från att bron tagits i anspråk. Under provotiden ska påverkan på sjöfartsintresset utredas, varefter provotidsutredningen lämnas till Mark- och miljödomstolen för bedömning av slutligt villkor. Under provotiden ska årlig rapportering av trafikstatistik m.m. ske till Mark- och miljödomstolen.

I januari 2019 ingick Trafikverket, Sjöfartsverket, Göteborgs Stad och Västtrafik en överenskommelse om att etablera ett samverkansprogram för utvecklingen av en gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning för trafiksystemet kring Göta älv, med avgränsning till berörda broar i Storgöteborg.

Överenskommelse Trafikslagslagsövergripande samverkansregler
för trafik kring Göta älv – Storgöteborg, v1.0 2020-06-25

Ett av målen inom samverkansprogrammet var och är att:

- *Ta fram, förankra och besluta om gemensamma prioriteringsgrunder (spelregler) som ska gälla för trafik kring Göta älv, samt besluta om formerna för hur dessa prioriteringsgrunder (spelregler) ska utvärderas och uppdateras.*

I februari 2020 godkände den partsgemensamma programstyrgruppen att utifrån en förslagsversion av överenskommelsen (version 0.7, daterad 2020-02-24) informera och efterfråga synpunkter från intressenter utanför programmet. Synpunkter har under våren 2020 inkommit från Region Värmland, Västra Götalandsregionen, samtliga 13 kommuner inom Vänersamarbetet, Vänerregionens Näringslivsråd samt intressenter kring fritidssjöfarten. Information har även skett till Länsstyrelsen Västra Götaland respektive Värmland.

Inkomna synpunkter redovisas i separat PM, daterat 2020-06-10, som biläggas denna överenskommelse. Uppjustering från förslagsversion till denna slutversion av överenskommelsen har skett utifrån nämnda PM.

Föreliggande slutversion av överenskommelsen beslutades av den partsgemensamma programstyrgruppen vid möte 2020-06-25.

En fördjupad bakgrundsbeskrivning återfinns i bilaga avsnitt B1.

3. Syfte och mål

Syftet med denna överenskommelse är att etablera en aktiv partssamverkan för att utveckla en trafikslagsövergripande trafikledning för trafiken kring Göta älv, med fokus på Storgöteborg.

Det långsiktiga målet är att uppnå en trafikslagsövergripande trafikledning som säkerställer förutsägbara och säkra resor och transporter i hela Göta älv-stråket. Arbete inom det kortsiktiga perspektivet ska beakta och sträva mot detta långsiktiga mål.

Baserat på detta är målet med denna överenskommelse att parterna etablerar:

- Samverkansregler version 1.0 för trafik kring Göta älv. Samverkansreglerna ska förhålla sig till de villkor som anges i miljödomen för Hisingsbron. Samverkansreglerna ska även förhålla sig till riksintressena järnväg och sjöfart som möts vid järnvägsbroarna vid Marieholm, samt, i den mån det är tillämpligt, riksintresset för friluftsliv med koppling till fritidssjöfarten på Göta älv och vidare till Vänern.
- En process, och erforderliga resurser, för uppföljning och vidareutveckling av samverkansreglerna och dess tillämpning. I detta ska inkluderas att regelbundet gentemot interna och externa intressenter kunna redovisa relevant statistik om trafiken kring Göta älv, broöppningar m.m. samt redovisa erfarenheter om trafiksituationen och effekterna av samverkansreglernas tillämpning, motsvarande minst den redovisning som kravställs i miljödomen för Hisingsbron.

10/11
HLS 10/11
2

4. Utgångspunkter och förutsättningar för samverkansregler

Samverkansreglerna utgår från trafiksituationen 2019 och de arbetssätt för broöppning som gäller för närvarande (se bilaga avsnitt B2).

Över tid behöver samverkansreglerna kunna anpassas till förändrade förutsättningar och behov inom samtliga trafikslag, förändrade regelverk, tekniska möjligheter, utvecklingen av infrastrukturen samt stadsutvecklingen i Göteborg. Denna process för vidareutveckling beskrivs i punkt 6.

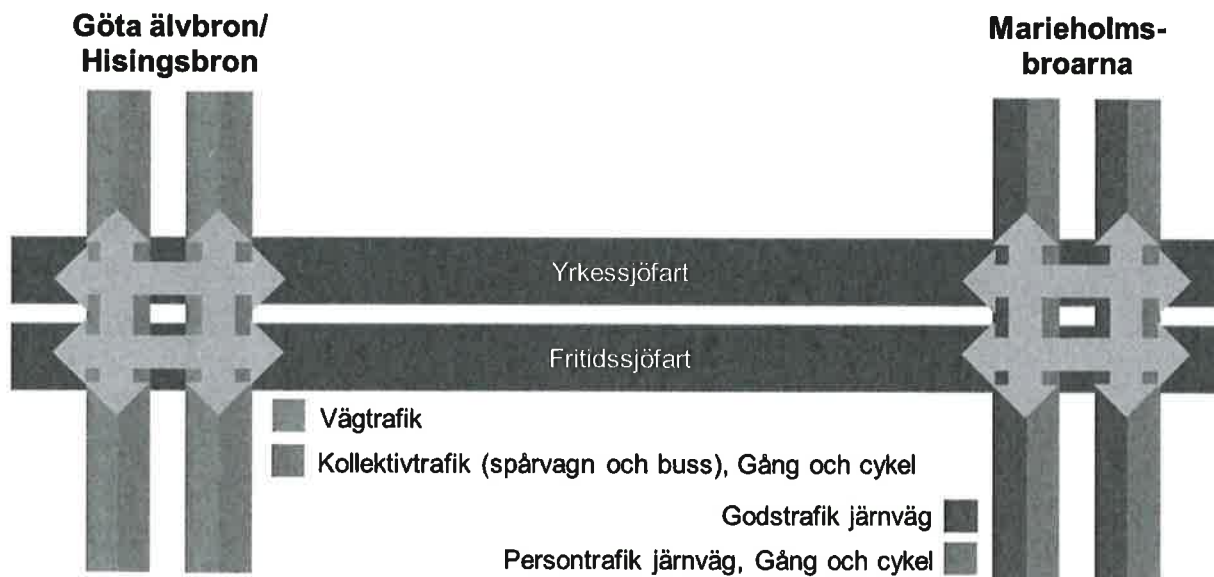
Trafikslag och anläggningar

Samverkansreglerna omfattar trafiken kring Göta älv, avgränsat till Hisingsbron¹ och Marieholmsbroarna. Med trafiken kring Göta älv avses alla slags resor och transporter som påverkas av älven (resor och transporter på, över, under och vid sidan av älven). Omfattningen illustreras i figur 1.

Sjötrafiken beskrivs utifrån yrkessjöfart respektive fritidssjöfart, med vilket avses:

- Yrkessjöfart: Avser all kommersiell trafik som bedrivs på Göta älv, i första hand lastfartyg, men även fartyg i inlandssjöfart, arbetsfartyg, servicefartyg samt passagerarfartyg (tur- och charterbåtar). Denna kategori motsvarar det som i miljödomen för Hisingsbron benämns *handelsfartyg*.
- Fritidssjöfart: Avser all privat trafik som passerar Göta älv inklusive segelbåtar och motorbåtar.

Figur 1: Illustration av vilka anläggningar och intressen som omfattas av samverkansreglerna version 1.0



¹ I denna överenskommelse avser Hisingsbron generellt både Hisingsbron och Göta älvbron. Under en kortare period under 2021/22 kommer både Göta älvbron och Hisingsbron att behöva öppnas för sjöfarten. Fram till det att Göta älvbron rivs gäller samverkansreglerna enligt denna överenskommelse även för Göta älvbron.

Överenskommelse Trafikslagsslagsövergripande samverkansregler
för trafik kring Göta älv – Storgöteborg, v1.0 2020-06-25

I tabell 1 beskrivs översiktligt de anläggningar som omfattas av samverkansreglerna.

Tabell 1. Beskrivning av anläggningar som omfattas av samverkansreglerna.

	Göta älvbron/Hisingsbron	Marieholmsbroarna
Anläggningsägare	Göteborgs Stad	Trafikverket
Trafikslag som passerar över bron	Kollektivtrafik spårvagn Kollektivtrafik buss Vägrafik Gång och cykel	Persontrafik järnväg Godstrafik järnväg Gång och cykel
Segelfri höjd vid stängd bro vid normalvattenstånd	Göta älvbron: 18,3 m Hisingsbron: 12,0 m	5,9 m
Broöppningsfunktion	Göteborgs Stad	Göteborgs Stad
Öppningscykel	Yrkessjöfart: Cirka 4-8 minuter Fritidssjöfart: Cirka 4-5 minuter	Yrkessjöfart: Cirka 4-8 minuter Fritidssjöfart: Cirka 4-5 minuter
Behov av broöppning	Göta älvbron: Omkring 1 av 3 lastfartyg och 1 av 10 segelbåtar. Hisingsbron: Samtliga lastfartyg och 7-8 av 10 segelbåtar.	Samtliga lastfartyg. Flertalet arbetsfartyg, servicefartyg respektive tur- och charterbåtar. Samtliga segelbåtar.
Möjligt med möte för yrkessjöfarten	Göta älvbron: Nej Hisingsbron: Nej	Ja
Avstånd mellan anläggningarna	Avstånd: 2,2 km (1,2 nm). Gångtid för sjöfarten: omkring 15 minuter.	

5. Samverkansregler

Samverkansreglerna för Hisingsbron och Marieholmsbroarna beskrivs nedan.

Generella förutsättningar

- Broöppning ska påbörjas i – ur ett säkerhetsperspektiv – tillräckligt god tid innan fartygets passage. Säkerhetsmarginalen kan utökas beroende på rådande förhållanden.
- Vid risk för betydande störningar i trafiksystemet (järnvägstrafik, sjöfart, kollektivtrafik och vägrafik) eller infrastrukturen (broanläggningar, slussar) ska broöppning ske enligt särskilda arbetsrutiner.
- Vid force majeure ska broöppning ske enligt särskilda arbetsrutiner.

Samverkansregler Yrkessjöfart

Tabell 2. Samverkansregler Yrkessjöfart.

# Samverkansregler Yrkessjöfart		
Hisingsbron	Y1	Broöppning ska medges, under hela året och dygnet, efter anrop från fartyget i god tid enligt arbetsrutin, med undantag för spärrtider enligt Y2.
	Y2	Helgfria vardagar kl. 06:00-09:00 och kl. 15:00-18:00 medges ingen broöppning.
	Y3	Fällbar masttopp och radioantenn ska fällas om passage under bron därigenom görs möjlig.
	Y4	Fartyget ska uppge vilket öppningsläge som fordras för en säker passage (gäller om fler än ett öppningsläge införs).
Marieholmsbroarna	Y5	Broöppning ska medges, under hela året och dygnet, efter anrop från fartyget i god tid enligt arbetsrutin, så snart det finns tillgänglig tidslucka i den aktuella tågtrafiken.
	Y6	Utifrån den enligt Y5 planerade broöppningen ska fartygspassagen enligt arbetsrutin inkluderas i den aktuella produktionsplanen för tågtrafik. Yrkesfartyget ska därmed planeringsmässigt hanteras som ett planerat tåg.
	Y7	Med tillgänglig tidslucka avses tillräcklig tidsrymd mellan två tågrörelser för att genomföra en säker broöppning av Marieholmsbroarna. Hur lång tid som krävs för säker broöppning bedöms utifrån aktuella förutsättningar för varje enskild passage, i dialog enligt arbetsrutin.
	Y8	Med omkring 30 minuters framförhållning ska den enligt Y5 planerade broöppningen bekräftas, efter anrop från fartyget och i dialog enligt arbetsrutin.
	Y9	Inför den enligt Y8 planerade broöppningen ska tidpunkt för broöppning återbekräftas av tågtrafikledningen enligt arbetsrutin.

Generellt	Y10	När så är helhetsmässigt lämpligt ska – i dialog mellan broförare och fartyg – möten mellan två fartyg planeras till att ske vid Marieholmsbroarna. Möten vid Hisingsbron är inte möjligt.
	Y11	Vid tillfällen där flera fartyg har behov av broöppning vid Hisingsbron och/eller vid Marieholmsbroarna inom en kortare tidsperiod, ska – när så är helhetsmässigt lämpligt och i dialog mellan broförare och fartyg – antingen kolonnkörning eller separation av fartyg tillämpas. Med kolonnkörning avses att två fartyg (men inte fler) vid samma öppning passerar vid Hisingsbron respektive vid Marieholmsbroarna. Med separation av fartyg avses att två fartyg tidsmässigt separeras. Syftet med kolonnkörning eller separation av fartyg är att kunna hålla en minsta tid mellan två broöppningar vid Hisingsbron, då det under dagtid behövs omkring 20-30 min mellan två broöppningar för att kunna avveckla köbildning inom kollektivtrafiken.
	Y12	Anläggningsägarna ska i god tid enligt arbetsrutin samråda med Sjöfartsverket om underhåll och andra aktiviteter som påverkar tillgängligheten för sjöfarten.

Samverkansregler Fritidssjöfart

Tabell 3. Samverkansregler Fritidssjöfart.

# Samverkansregler Fritidssjöfart		
Hisingsbron	F1	Broöppning medges året runt på fasta tider, mellan kl. 05:00 och 22:00. Helgfria vardagar kl. 06:00-09:00 och kl. 15:00-18:00 medges ingen broöppning.
	F2	Broöppning medges vid minst fem fasta tillfällen, varav minst fyra fasta tillfällen dagtid (kl. 09:00–19:00). Vid dessa tillfällen ska broöppning medges om minst en fritidsbåt efterfrågar öppning.
	F3	Mellan kl. 22:00 och 05:00 ska broöppning kunna medges på begäran, efter anrop.
	F4	Vid de fasta tiderna sker broöppning så snart som de aktuella fritidsbåtarna kan genomföra en säker passage med kort broöppningstid.
	F5	Öppningstiden kan vid behov enligt arbetsrutin begränsas till åtta (8) minuter för en broöppning. Vid sådana tillfällen ska ny broöppning kunna ske inom 20-30 minuter.

Marieholmsbroarna	F6	Broöppning ska medges, under hela året och dygnet, efter anrop från fritidsbåt, så snart det finns tillgänglig tidslucka i den aktuella tågtrafiken.
	F7	Broöppning ska därutöver vid behov kunna ske tidsmässigt samordnat med de fasta öppningstiderna för Hisingsbron. Minst en öppning ska garanteras mellan 30-60 minuter före de fasta öppningstiderna för Hisingsbron, detta för att säkerställa att nedströms trafik hinna till Hisingsbron i god tid för att hinna passera under den fasta öppningstiden.
	F8	Öppningstiden kan – när så är helhetsmässigt lämpligt – begränsas till längden av den aktuella tidsluckan i den aktuella tågtrafiken. Vid sådana tillfällen ska ny broöppning kunna ske så snart det åter finns tillgänglig tidslucka i den aktuella tågtrafiken.
Generellt	F9	Yrkessjöfart i närheten kan komma att inväntas, och har då företräde.
	F10	Fritidsbåtar får – i dialog mellan broförare och fartyg enligt arbetsrutin – vid broöppning för yrkessjöfarten passera i samband med ett yrkesfartyg. Vid Hisingsbron gäller detta även utanför angivna fasta öppningstider. Öppningstiden kan vid behov enligt arbetsrutin begränsas till åtta (8) minuter för en broöppning.

6. Beskrivning av samverkansprocess för uppföljning och vidareutveckling

Över tid behöver samverkansreglerna kunna anpassas till förändrade förutsättningar och behov inom samtliga trafikslag, förändrade regelverk, tekniska möjligheter, utvecklingen av infrastrukturen samt stadsutvecklingen i Göteborg.

En förutsättning för denna samverkansprocess är att uppföljning sker över tid, detta avseende *uppföljningsindikatorer* respektive *fokusområden*. Uppföljningsindikatorerna syftar till att ge kunskap om hur trafiksituationen kring Göta älv i Storgöteborg utvecklas år för år, men även hur samverkansreglerna fungerar i praktiken. Fokusområdena syftar till att ge kunskap om kommande, mer långsiktiga förändringar som på olika sätt kan komma att påverka trafiksituationen kring Göta älv i Storgöteborg och därigenom förändra förutsättningarna för samverkansreglerna enligt denna överenskommelse.

Förändringar av samverkansreglerna – inom ramen för miljödomen för Hisingsbron – och samverkansprocessen 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.

I bilaga avsnitt B5 (tabell 2 respektive 3) beskrivs de uppföljningsindikatorer och fokusområden som kommer att tillämpas initialt. Över tid kan ytterligare, kompletterade, uppföljningsindikatorer och fokusområden införas om behov finns.

Roller och ansvar i processen

Processen för uppföljning och vidareutveckling ska genomföras i samverkan mellan parterna och utifrån följande roller och ansvar (se vidare avsnitt 8):

- *Beredningsgruppen* består av representanter från samtliga parter och sammanträder normalt i en mötesserie om minst fyra (4) möten per kalenderår.
- *Styrgruppen* består av representanter från samtliga parter och sammanträder normalt minst en (1) gång per kalenderår. Vardera part ska representeras av person i beslutsmässig befattning som innehar mandat att företräda parten i samtliga frågor. För Göteborgs Stad, Trafikverket och Västtrafik tillsätts med fördel samma funktioner som ingår i det styrande rådet för Trafik Göteborg. Styrgruppen ska också ha representation från Trafik Göteborg.
- Styrgruppen beslutar om en *sammankallande part*. Under tiden som prövotidsutredningen för miljödomen för Hisingsbron pågår (vilket innebär upp till fem (5) år från att bron tagits i anspråk) är Trafikkontoret Göteborgs Stad sammankallande part.

Översiktlig beskrivning av processen

Processen för uppföljning och vidareutveckling ska genomföras i samverkan mellan parterna och ske i nedanstående steg:

1) Datainsamling

Omfattar insamling, sammanställning och analys av *uppföljningsindikatorer* för föregående kalenderår och genomförs i respektive parts linjeorganisation. Sammanställningen ska kunna presenteras för beredningsgruppen senast vid utgången av februari varje år.

Varje part ansvarar för att definiera hur respektive indikator ska mätas och rapporteras. Detta behöver ske i god tid inför att mätningar/datainsamling påbörjas, vilket behöver ske senast när samverkansreglerna börjar tillämpas (se avsnitt 9). För de indikatorer där så är möjligt och relevant behöver ett startvärde tas fram, i syfte att kunna beskriva värdet för en indikator för tiden före och efter att Hisingsbron tas i anspråk. Startvärdet bör avse helåret 2020 eller 2019. Rapportering till sammankallande part ska sedermera ske i ett format enligt överenskommelse, som möjliggör en effektiv sammanställning för sammankallande part.

2) Årsrapport och behovsanalys av eventuella förändringar

Arbetet sker i beredningsgruppen och omfattar framtagning av utkast till årsrapport gällande trafiksituationen kring Göta älv, med fokus på broarna i Göteborg, baserat på *uppföljningsindikatorer* och *fokusområden*. Vidare sker analys av behovet av eventuella förändringar av samverkansreglerna samt framtagning av beslutsunderlag avseende sådana förändringar och/eller erforderligt beredningsarbete inför sådana förändringar. Beslutsunderlaget ska inkludera konsekvensanalys av föreslagna förändringar samt förslag på angreppssätt, resursbehov, kostnader och tider för beredningsarbetet.

Vid mindre justeringar av samverkansreglerna, där påverkan på andra intressen inte föreligger, kan beredningsgruppen efter beslut i konsensus föreslå för respektive anläggningsägare att genomföra sådana justeringar. Styrgruppen ska då informeras.

3) Beslutsprocess

Styrgruppen beslutar om att fastställa årsrapporten och huruvida föreslagna förändringar av samverkansreglerna ska genomföras.

4) Kommunikation

Omfattar att färdigställa och tillgängliggöra årsrapporten för interna och externa intressenter. Särskild kommunikationsinsats kan göras vid beslutade förändringar av samverkansreglerna.

Publiceringen av årsrapporten ska ske senast vid utgången av november varje år. Uppgifter sammanställda *uppföljningsindikatorer* avseende trafikutvecklingen kring Göta älv genom Göteborg ska kunna tillgängliggöras senast vid utgången av mars varje år.

7. Utveckling av samverkansregler avseende riksintressena järnväg och sjöfart vid Marieholmsbroarna

Under framtagandet av denna överenskommelse har parterna genom en gemensam analys insett behovet av att utveckla samverkansreglerna specifikt för de riksintressen (allmän farled och järnvägsanläggning) som möts vid Marieholmsbroarna. Parterna inser att en potentiell intressekonflikt kan föreligga i relativ närtid, där en i första hand ökad järnvägstrafik på Hamnbanan och Bohusbanan potentiellt kan försvåra öppningsmöjligheterna för sjöfarten på den allmänna farleden Vänern, Göta älv/Trollhätte kanal.

Därför är Sjöfartsverket och Trafikverket överens om att utan fördröjning tillsätta en separat arbetsgrupp, för att i första hand vidareutveckla nuvarande samverkansregler Y5-Y9, såsom beskrivna i avsnitt 5. Tills vidare gäller dessa samverkansregler med sina befintliga skrivningar.

Arbetet ska drivas med fokus på hur båda dessa riksintressen kan samexistera inom ramen för nuvarande miljödömd, samt framtida miljödömd, för Hisingsbron. En första avrapportering ska kunna göras till styrgruppen under 2020.

8. Parternas åtaganden

Parterna åtar sig att:

- Tillse för att erforderlig förankring av samverkanreglerna sker i den egna organisationen, samt säkerställa att samverkansreglerna efterlevs.
- Tillse att erforderliga arbetsrutiner tas fram i samverkan och implementeras hos respektive part.
- Ansvara för insamling och sammanställning av uppföljningsindikatorer samt bevaka fokusområden, enligt ansvarsfördelning i bilaga avsnitt B5.
- Tillsätta resurser och medverka i beredningsgruppen respektive styrgruppen.
- Tillsätta resurser för att bereda och genomföra de förändringar av samverkansreglerna som styrgruppen beslutar att genomföra.

Sammanställande part åtar sig härutöver att:

- Sammankalla till möten med beredningsgruppen respektive styrgruppen.
- Sammanställa de analyser av *uppföljningsindikatorer* som framtagits av respektive part.
- Sammanställa utkast till årsrapporten.
- Sammanställa beslutsunderlag till styrgruppen.
- Färdigställa, tillgängliggöra och publicera årsrapporten.

Trafikverket och Sjöfartsverket ansvarar för att tillsätta resurser för att genomföra insatser avseende punkt 7.

8.1 Ekonomi

Varje part bär de egna kostnader som uppstår inom ramen för denna överenskommelse. Det gäller kostnader för anställd personal, inhyrda konsulter, investering och förvaltning av anläggningstillgångar och andra övriga kostnader.

Under tiden som provotidsutredningen för miljödomen för Hisingsbron pågår (vilket innebär upp till fem (5) år från att bron tagits i anspråk) är Trafikkontoret Göteborgs Stad sammankallande part och bär de kostnader som detta åtagande innebär.

I de fall att en kostnad uppstår gällande förändringar av samverkansreglerna som inte tydligt kan hänföras till en viss part, bör denna kostnad delas mellan berörda parter enligt separat överenskommelse.

9. Giltighetstider

Denna överenskommelse gäller från och med dagen för undertecknande av samtliga parter och tills vidare.

Samverkansreglerna ska börja tillämpas när Hisingsbron tas i anspråk. Med detta avses dagen när Trafikkontoret Göteborgs Stad övertar trafikansvaret för Hisingsbron och trafikstart sker för allmän trafik.

Ändringar i, eller tidsbegränsade undantag från, denna överenskommelse får göras om samtliga parter är överens härom. Alla ändringar ska göras skriftligen för att vara gällande.

Part äger rätt att säga upp denna överenskommelse med tolv (12) månaders uppsägningstid. Uppsägning ska ske skriftligen till samtliga parter. När en part sagt upp överenskommelsen beslutar övriga parter hur innebörden av överenskommelsen fortsatt ska hanteras.

10. Tvist

Uppstår tvist om tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse ska, om tvisten inte kan lösas genom förhandling mellan parterna, denna avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Denna överenskommelse har upprättats i fyra likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Göteborg 20/10-2020
Ort och datum

Norrköping 2020/10/20
Ort och datum


Trafikverket, Region Väst
(Regional Direktör Jörgen Einarsson)


Sjöfartsverket
(Generaldirektör Katarina Norén)

Göteborg 2009.21
Ort och datum

Göteborg 2020-10-05
Ort och datum


Trafikkontoret, Göteborgs Stad
(Trafikdirektör Kristina Lindfors)


Västtrafik
(VD Lars Backström)

BILAGA

Bilaga till överenskommelse om gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning i form av samverkansregler för trafiksystemet kring Göta älv, med avgränsning Göteborg.

Version: 1.0 daterad 2020-06-25

Inledning

Denna bilaga syftar till att ge en fördjupad beskrivning av inom följande områden:

- B1. Fördjupad bakgrundsbeskrivning
- B2. Trafiksituation och arbetssätt i nuläget
- B3. Strategiska utgångspunkter för framtagning av samverkansregler version 1.0
- B4. Effekter av samverkansregler version 1.0 i kombination med Hisingsbrons brohöjd
- B5. Ansvarsfördelning för *utvärderingsindikatorer* och *fokusområden* kopplat till process för uppföljning och vidareutveckling

B1. Fördjupad bakgrundsbeskrivning

I stråket genom Göta älvdalen (från Göteborg till Vänersborg) löper farleden längs Göta älv (sjöfart), E45 (väg) och Norge/Vänerbanan (järnväg). På ett flertal platser korsas farleden av järnvägs- och vägbroar, där samtliga järnvägsbroar och ett flertal vägbroar kräver öppning vid fartygspassager. I Göteborg korsas Göta älv av tre öppningsbara broar: Marieholmsbroarna för järnväg (gods- och persontrafik), gång och cykel samt Göta älvbron för kollektivtrafik, vägtrafik samt gång och cykel. I dagsläget är Göta älvbron den enda älvförbindelsen för spårvagnstrafik. Trafiken på älven utgörs av yrkessjöfart till och från hamnar i älvstråket och kring hamnarna i Vänern samt fritidssjöfart med vidare koppling till Göta kanal och Dalslands kanal.

Den allmänna farleden Vänern, Göta älv/Trollhätte kanal (farled nummer 955) är utpekad som riksintresse för kommunikation och leder till flertalet hamnar i Vänern som också är utpekade som riksintressen. I stråket finns flertalet väg- och järnvägsanläggningar som på samma sätt är utpekade som riksintresse för kommunikation. Närmare Göteborg, och kopplat till denna överenskommelse, märks främst järnvägarna Hamnbanan och Bohusbanan (där järnvägsbroarna vid Marieholm ingår). Riksintressenas funktioner bevakas av Trafikverket i samråd med Länsstyrelsen.

Vad gäller riksintresset för friluftsliv fattar Naturvårdsverket beslut om landområden och Havs- och vattenmyndigheten beslut om vattenområden för nya och uppdaterade riksintresseområden för friluftsliv. Enligt gällande förteckning² över riksintressen för friluftsliv finns inga sådana områden i anslutning till Hisingsbron eller Marieholmsbroarna. De närmaste områdena uppströms är (Områdesnummer, Namn, Beslutsdatum):

² Lista över riksintressen för friluftsliv, 2020-01-28, hämtad från: naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Friluftsliv/Riksintressen-for-friluftsliv/

Överenskommelse Trafikslagsslagsövergripande samverkansregler
för trafik kring Göta älv – Storgöteborg, v1.0 2020-06-25

- FO 11_1, Göta älv - delområdet Vänersborg-Trollhättan, 2017-01-19
- FO 11_2, Göta älv - delområdet Lilla Edet-Älvängen, 2017-01-19
- FO 11_3, Göta älv - delområdet Göta och Nordre älv, 2017-01-19
- FO 11_4, Göta älv - delområdet Nordre älvs estuarium, 2017-01-19

I den nationella transportplanen 2018-2029 ingår byggnation av nya slussar i Trollhätte kanal, vilket möjliggör fortsatt kommersiell sjöfart på Göta älv under överskådlig tid.

Järnvägsbroarna vid Marieholm är en viktig förbindelse över Göta älv för järnvägstrafiken i Göteborg. För godstrafiken handlar det om Hamnbanan med koppling till Göteborgs hamn och industrier på västra Hisingen. För persontrafiken handlar det om Bohusbanan och trafik mot Stenungsund, Uddevalla och Strömstad. För att möta en ökad efterfrågan färdigställdes under 2016 en andra järnvägsbro vid Marieholm, belägen strax söder om den första.

Göta älvbron är en viktig förbindelse för kollektivtrafiken i Göteborg, där en broöppning kan ha betydande påverkan på kollektivtrafiken på ömse sidor älven. Under 2021 ersätts Göta älvbrons funktion av Hisingsbron. Hisingsbron har en lägre seglingsbar höjd och förändrar därigenom förutsättningarna för trafiken på och över Göta älv i Göteborg.

I maj 2016 tillkännagav Mark- och Miljööverdomstolen tillståndsdomen för Hisingsbron. I domen (M 8396-14, daterad 2016-05-04) fastslås lydelsen för villkor 15 till att:

- *Göteborgs kommun ska verka för att ett effektivt trafikledningssystem som omfattar samtliga trafikslag som trafikerar på och under bron införs för kommunikationsleden (farled 955), Göta älv, och är driftklart senast vid den tidpunkt då bron tas i anspråk.*

I deldomen från Mark- och Miljödomstolen (M 2557-13, daterad 2014-09-15) föreskrivs att:

Prövotid

Riksintresset sjöfart

Mark- och miljödomstolen skjuter enligt 22 kap. 27 § miljöbalken upp frågan om vilka villkor som ska gälla för att minska påverkan på farleden Göta älv.

U1. Under prövotiden ska Göteborgs kommun utreda påverkan på sjöfartsintresset. Uppföljning av påverkan på sjöfartsintresset ska ske genom studie av broöppningarnas påverkan på sjöfarten på Göta älv. Studien ska utföras och utformas i samråd med tillsynsmyndigheten, Sjöfartsverket och sjöfartsintresset.

Intill dess mark- och miljödomstolen beslutar annat, ska följande provisoriska föreskrift gälla.

P1. Broöppningar ska medge att minst 15 handelsfartyg kan passera Göta älv per dygn. Minst en bropassage ska garanteras per timma, undantaget kl. 06-09 och 15-18 helgfria vardagar.

Göteborgs kommun ska årligen till mark- och miljödomstolen redovisa relevant statistik om trafik på Göta älv, broöppningar mm och redovisa erfarenheter om trafiksituationen och trafikledningssystemet samt inom 5 år från att bron tagits i anspråk till mark- och miljödomstolen ge in prövotidsutredning avseende inverkan på riksintresset sjöfart och kommuns förslag till hur broöppningar ska ske.

I januari 2019 ingick Trafikverket, Sjöfartsverket, Göteborgs Stad och Västtrafik en överenskommelse om att etablera ett samverkansprogram för utvecklingen av en gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning för trafiksystemet kring Göta älv, med avgränsning Storgöteborg.

Ett av målen inom samverkansprogrammet var och är att:

- *Ta fram, förankra och besluta om gemensamma prioriteringsgrunder (spelregler) som ska gälla för trafik kring Göta älv, samt besluta om formerna för hur dessa prioriteringsgrunder (spelregler) ska utvärderas och uppdateras.*

Samverkansprogrammet ska i sitt arbete förhålla sig till de villkor som anges i miljödomen för Hisingsbron. Det är Göteborgs kommun genom Trafikkontoret som har ansvaret säkerställa att samtliga åligganden enligt miljödomen uppfylls och att rapportera villkorsuppfyllnad till tillsynsmyndigheten.

B2. Trafiksituation och arbetssätt

Samverkansreglerna version 1.0 utgår från den trafiksituation och det arbetssätt för broöppning som gäller för närvarande. Detta beskrivs i följande avsnitt.

Trafiksituation i nuläget (2018)

Nedan beskrivs översiktligt trafiksituationen 2018 för yrkessjöfarten, fritidssjöfarten, kollektivtrafiken samt järnvägstrafiken.

Yrkessjöfart

- I genomsnitt för helåret passerar 3,3 lastfartyg per dygn vid Hisingsbron och vid Marieholmsbroarna omkring 3,1 lastfartyg per dygn.
- Omkring 350 dygn per år passerar 0-7 lastfartyg per dygn vid de aktuella broarna.
- Omkring 15 dygn per år passerar 8 eller fler lastfartyg per dygn. Under senare år har som mest 11-12 lastfartyg passerat under ett och samma dygn.
- Lastfartygspassagerna sker till övervägande del oberoende av varandra.
- Lastfartygspassagerna sker relativt jämnt fördelat över hela året.
- Lastfartygspassagerna sker relativt jämnt fördelat över dygnet, vilket innebär att omkring hälften av passagererna sker mellan kl. 18:00 och 06:00.

Fritidssjöfart

- Passagerna sker i huvudsak mellan april och oktober.
- Majoriteten av passagererna sker under den dominerande semesterperioden.
- Passagerna sker till övervägande del oberoende av varandra.
- Passagererna sker främst dagtid, mellan kl. 12:00 och 18:00.
- Enligt senast tillgängliga statistik varierar antalet passerade segelbåtar enligt nedan:
 - Maj och september: omkring 10 segelbåtar per dygn
 - Juni och augusti: omkring 15-20 segelbåtar per dygn
 - Juli: omkring 30 segelbåtar per dygn

Kollektivtrafik (Göta älvbron/Hisingsbron)

- Kontinuerlig spårvagns- och busstrafik under hela dygnet, dock mindre nattetid.
- Sammantaget för ett vardagsdygn trafikeras broarna av fyra spårvagnslinjer och 26 busslinjer, med totalt omkring 800 respektive 3 000 rörelser över bron.
- Trafikeringen planeras och genomförs utifrån tidtabeller, som framarbetas och fastställs av Västtrafik.
- Sommartid (omkring mitten av juni till mitten av augusti) tillämpas sommartidtabell, vilket generellt innebär en lägre trafikering.
- Från kl. 05:00 till 23:00 är kollektivtrafiken tät eller mycket tät, vilket innebär att någon buss- eller spårvagnslinje passerar över bron varje till varannan minut.
- Högttrafik i synnerhet kl. 06:00-09:00 och 15:00-18:00.

Järnvägstrafik (Marieholmsbroarna)

- Kontinuerlig person- och/eller godstrafik under hela dygnet.
- Trafikeringen planeras och genomförs utifrån årliga tågplaner, som framarbetas och fastställs av Trafikverket. I november varje år publiceras tågplanen för kommande år.
- I praktiken leds trafikeringen av Trafikverkets tågtrafikledning, utifrån framtagna produktionsplan för det aktuella trafikdygnet.
- Drygt 200 tågrörelser i endera riktningen per dygn, vilket jämnt fördelat i genomsnitt skulle innebära en passage över Göta älv omkring var sjunde minut.
- Passagerarna är dock inte jämnt fördelade, vilket – enligt produktionsplanen – innebär att tider med tät trafik kan varvas med kortare eller längre tidsluckor.
- Högttrafik i synnerhet kl. 05:00-07:00 och 17:00-19:00.

Arbetssätt i nuläget

I nuläget (2019) sker öppningar av de aktuella broarna efter dialog mellan broförare på Göta älvbron, fartyget och Trafikverkets tågtrafikledning. Generellt sker första kontakt mellan fartyget och broföraren omkring 30 minuter innan broöppning efterfrågas. För öppning av Marieholmsbroarna anropar broföraren tågtrafikledningen och efterfrågar tid för öppning. Därefter sker ytterligare dialog mellan ovan aktörer in mot den faktiska öppningen. För fritidssjöfarten sker öppning efter behov.

Således bygger dagens arbetssätt på dialog mellan tre aktörer, där broföraren på Göta älvbron är i centrum. Generellt är framförhållningen kort.

B3. Strategiska utgångspunkter för framtagning av samverkansregler version 1.0

Samverkansreglerna version 1.0 tar utgångspunkt i de förutsättningar som gäller för de olika trafikslagen och vid de olika anläggningarna. Nedan styrande utgångspunkter som ligger till grund för de samverkansregler som beskrivs i Överenskommelsen punkt 5, som i sin tur behöver utformas till arbetsrutiner.

Samverkansreglerna version 1.0 är framtagna utifrån att:

- Samverkansreglerna är en kompromiss mellan flera olika intressen, där inget trafikslag kan ges oinskränkt prioritet. Utgångspunkten är att på bästa sätt beakta förutsättningarna för de olika intressena och utforma samverkansregler som minimerar de negativa effekterna för samtliga intressen.

Överenskommelse Trafikslagsslagsövergripande samverkansregler
för trafik kring Göta älv – Storgöteborg, v1.0 2020-06-25

- Miljödomen för Hisingsbron är en viktig utgångspunkt för samverkansreglerna. Den nivå på trafikering för yrkessjöfarten som ska vara möjlig enligt det provisoriska villkoret P1 avseende broöppning (att minst 15 handelsfartyg ska kunna passera per dygn) överstiger dock nuvarande trafikering, i synnerhet när det gäller genomsnittlig trafikering. Vidare är variationen per dygn inom yrkessjöfarten betydande. Samverkansreglerna anger därför inte att ett visst antal passager ska möjliggöras varje dygn eller att broöppning ska ske med en viss minsta regelbundenhet. Istället anger samverkansreglerna att broöppning vid Hisingsbron i huvudsak ska ske efter behov från yrkessjöfarten, förutom under de spärrtider som anges i miljödomen. Beroende på kösituationen på Hisingsbron kan det behövas upp till 20-30 minuters lucka mellan två broöppningar för att köerna på bron skall hinna avvecklas.
- Prövotidsvillkoret i miljödomen för Hisingsbron, som anger att minst 15 handelsfartyg ska kunna passera per dygn, minst en garanterad bropassage per timma samt spärrtider helgfria vardagar kl. 6-9 och kl. 15-18, är ett provisoriskt villkor under en provotid om 5 år. Efter inlämnad prövotidsutredning kommer Mark- och miljödomstolen att fastställa utformningen av slutligt villkor. De samverkansregler som tas fram i detta dokument, och i eventuella uppdateringar framöver, kommer att vara ett betydelsefullt underlag i prövotidsutredningen till Mark- och miljödomstolen.
- Samverkansreglerna behöver förhålla sig till den potentiella intressekonflikten mellan riksintressena järnväg och sjöfart, avgränsat till Marieholmsbroarna. Samverkansreglerna får inte äventyra de funktioner som dessa riksintressen utgör.
- Antalet lastfartygspassager varierar kraftigt, från noll till uppemot 11-12 passager under ett och samma dygn. Skillnaden mellan genomsnittligt antal passager (3,3 per dygn) och de dygn med uppemot 11-12 passager är tillika stor. Detta innebär att samverkansreglerna kan utgå från en genomsnittlig trafikering, men måste beakta att det kommer att finnas dygn med särskilt mycket yrkessjöfart. Den genomsnittliga trafikeringen innebär 0-7 fartygspassager under omkring 350 dygn om året.
- En generell utgångspunkt för samverkansreglerna är att bibehålla den relativt höga grad av flexibilitet som tillämpas för att framgångsrikt hantera dagens trafiksituation. Ökad reglering kommer – med dagens trafiksituation – orsaka ineffektivitet för flera intressenter, bland annat i form av kapacitetsintrång och minskade frihetsgrader. Vidare kräver ökad reglering också ökad planerbarhet och precision – jämfört med dagens arbetssätt – för i synnerhet yrkessjöfarten och järnvägstrafiken.
- Utgångspunkten innebär att vidareutveckla dagens befintliga arbetssätt, som bygger på dialog mellan broförare, fartyget och tågtrafikledningen, för att gemensamt kunna fatta helhetsmässigt lämpliga beslut utifrån aktuella förutsättningar. Vidareutvecklingen av arbetssättet består främst i arbetsrutiner för att öka den gemensamma kunskapen om förutsättningarna för det kommande trafikdygnet samt förbättra framförhållningen inför varje kommande broöppning.
- Vid Hisingsbron är kollektivtrafiken under stora delar av dygnet så tät att det i praktiken inte finns några tillgängliga luckor för broöppning som inte påverkar kollektivtrafiken. I miljödomen för Hisingsbron anges spärrtider, med syftet att under kollektivtrafikens högtrafiktimmor ge kollektivtrafiken full framkomlighet.
- Samverkansreglerna måste beakta att Hisingsbrons brohöjd innebär att i praktiken samtliga lastfartyg kommer att behöva broöppning och därmed planera efter Hisingsbrons spärrtider. Fartygen planerar sina rutter oberoende av varandra. Sammantaget kan detta innebära att dagens mönster med en relativt jämn fördelning

Överenskommelse Trafikslagslagsövergripande samverkansregler
för trafik kring Göta älv – Storgöteborg, v1.0 2020-06-25

av passager över dygnet förändras, och att flera fartyg i ökad utsträckning efterfrågar broöppning inom en kortare tidsperiod än idag. I de fallen att fartygen passerar slussarna i Trollhätte kanal uppstår en naturlig separation av fartygen med omkring 30 minuter.

- Samverkansreglerna måste beakta att Hisingsbrons brohöjd innebär att en betydligt större andel av de segelbåtar som passerar i stråket kommer att behöva broöppning. Eftersom segelbåtarna kan anlända helt fristående från varandra kan detta innebära en kraftig ökning av antalet öppningar av Hisingsbron jämfört med Göta älvbron. Detta gäller i synnerhet dagtid under semesterperioden, men även när endast en handfull segelbåtar önskar passera per dygn. Fritidssjöfarten behöver därför samordnas till ett antal förutbestämda öppningstider, där antalet kan variera beroende på säsong.
- Samverkansreglerna bör beakta att kollektivtrafikens sommartidtabell (med en generellt lägre trafikering) tidsmässigt sammanfaller med den semesterperiod där störst antal segelbåtar förväntas passera i stråket.
- Vid Marieholmsbroarna finns – tills skillnad från Göta älvbron/Hisingsbron – i produktionsplanen naturliga luckor i järnvägstrafiken. Vid de tillfällena att en sådan lucka överstiger tiden för en broöppningscykel (omkring 8 minuter) kan broöppning ske utan påverkan på järnvägstrafiken. Sådana luckor för broöppning finns med dagens trafiksituation tillgängliga under de flesta av dygnets timmar. Detta innebär att samverkansreglerna kan utgå från att broöppning primärt ska ske samordnat med tillgängliga luckor i järnvägstrafiken.
- Samverkansreglerna måste beakta att järnvägstrafiken vid Marieholmsbroarna sker utifrån fastlagda och kommunicerade tågplaner med lång framförhållning, där tågoperatörer har köpt kapacitet i form av tåglägen. Detta medan passager för yrkes- respektive fritidssjöfarten sker utan någon känd långsiktig planering och utan att någon part köpt kapacitet. Att med dessa förutsättningar införa ett visst antal förutbestämda passagemöjligheter för yrkessjöfarten kommer att kräva förmågan att timmar i förväg bestämma ankomsttid till bron. Givet den stora dygnvariationen inom yrkessjöfarten skulle en sådan reglering innebära att i förväg uppbokade passagemöjligheter – under vilka ingen järnvägstrafik kan planeras – i praktiken inte används. Samverkansreglerna version 1.0 förutsätter inte att tider för broöppning förbokas i järnvägens årliga tågplan, och inte heller att yrkessjöfarten med precision väsentligt kan öka sin framförhållning (med detta avses exempelvis att tid för broöppning skulle kunna förbokas 72 timmar före själva passagen).

B4. Effekter av samverkansregler version 1.0 i kombination med Hisingsbrons brohöjd

De samverkansregler version 1.0 som framgår av överenskommelsen punkt 6, i kombination med Hisingsbrons brohöjd, innebär konsekvenser för samtliga trafikslag, på det sätt som övergripande beskrivs i tabell B1.

Tabell B1: Effekter för respektive trafikslag av samverkansregler version 1.0 i kombination med Hisingsbrons brohöjd.

	Hisingsbron	Marieholmsbroarna
Generellt	Utvecklade arbetsrutiner innebär ökad gemensam kunskap om förutsättningarna för det kommande trafikdygnet samt förbättrad framförhållningen inför varje kommande broöppning. Ytterst leder detta till förbättrad förutsägbarhet för samtliga trafikslag.	
	Regelbunden uppföljning av samverkansreglernas tillämpning ger underlag för utvärdering av påverkan för samtliga intressenter.	
Kollektivtrafiken	Spärrtider angivna i miljödom kvarstår, som ger kollektivtrafiken full prioritet under högtrafiktimmarna (helgfria vardagar kl. 06:00-09:00 och 15:00-18:00).	-
	Ökad efterfrågan på broöppning utanför spärrtiderna. Med genomsnittlig trafikering för yrkessjöfarten kommer antalet broöppningar under dagtid att öka från omkring 0,5 till omkring 1,5 öppning. Öppningar för fritidssjöfarten sker vid förutbestämda tidpunkter, minst fem fasta tillfällen dagtid (kl. 09:00–19:00).	-
	Flest öppningar kan förväntas inträffa dagtid (kl. 9-19) under veckorna 26-32, med i genomsnitt totalt 5-7 öppningar. Denna period sammanfaller med sommartidtabell för kollektivtrafiken. Fler tillfällen med flera broöppningar på kort tid. Dock minst 20-30 minuter mellan två öppningar.	-

Järnvägstrafiken	-	Efterfrågan på broöppningar oförändrad. Järnvägstrafiken enligt produktionsplanen har företräde. Broöppning sker vid tillgängliga tidsluckor där järnvägstrafiken enligt produktionsplanen inte påverkas.
	-	Krav att för fritidssjöfarten garantera minst en öppning mellan 30-60 minuter före de fasta öppningstiderna för Hisingsbron/Göta älvbron.
Yrkessjöfarten	Förändrade planeringsförutsättningar, minskad flexibilitet jämfört med idag. Påverkan på yrkessjöfarten och Sjöfartsverket (lotsplaneringsverksamheten) utifrån dessa förändrade planeringsförutsättningar kan i nuläget inte preciseras. Uppföljning kommer att ske i enlighet med de uppföljningsindikatorer som framgår av avsnitt B5.	Utvecklade arbetsrutiner ger ökad kännedom och transparens om tillgängliga tidsluckor för broöppning för kommande trafikdygn.
	I praktiken samtliga lastfartyg behöver broöppning och behöver därför planera rutter med beaktan av spärrtiderna på Hisingsbron. Fartyg som idag passerar Göta Älvbron utan broöppning under spärrtider, kommer framöver att behöva planera rutter med beaktan av spärrtiderna på Hisingsbron. Spärrtiderna motsvarar två perioder á tre timmar helgfria vardagsdygn. Övrig tid (82 % av veckans timmar) öppnas Hisingsbron efter anrop från fartyget i god tid enligt arbetsrutin.	Utvecklade arbetsrutiner ger ökad framförhållning inför kommande broöppning.
		Utvecklade arbetsrutiner för uppföljning ger underlag för att bedöma behovet av ökad reglering mellan riksintressena för järnväg och yrkessjöfart.

Fritidssjöfarten	Styrning till fasta öppningstider. Tydliga planeringsförutsättningar, men minskad flexibilitet jämfört med idag. Väsentligt ökad andel segelbåtar som behöver broöppning, och som därför planera resan med beaktan av de fasta öppningstiderna.	Ingen förändring gentemot dagsläget. Broöppning sker vid tillgängliga tidsluckor där järnvägstrafiken enligt produktionsplanen inte påverkas.
	Kan innebära väntetider inför nästa öppningstillfälle. Kan innebära väntetid i de fallen att yrkessjöfarten ska inväntas.	Garanti om minst en öppning mellan 30-60 minuter före de fasta öppningstiderna för Hisingsbron/Göta älvbron.

B5. Ansvarsfördelning för uppföljningsindikatorer och fokusområden kopplat till process för uppföljning och vidareutveckling

I nedan tabeller sammanställs de uppföljningsindikatorer och fokusområden, samt ansvarsfördelning, som i ett första steg ska följas upp och bevakas i enlighet med processen för uppföljning och vidareutveckling (se avsnitt 6, punkt 1 och 2).

Det bör noteras att över tid kan ytterligare, kompletterade, uppföljningsindikatorer och fokusområden införas om behov finns.

Tabell B2: Ansvarsfördelning för utvärderingsparametrar (UI).

#	Uppföljningsindikator (årsvis uppföljning)	Ansvarig part
UI1	Broöppningar vid Hisingsbron respektive Marieholmsbroarna, uppdelat efter typ av sjöfart (Yrkessjöfart eller Fritidssjöfart) • Antal broöppningar. • Längd på broöppningar. • Tider för broöppningar (över dygnet, över veckan, över året). • Genomsnittligt antal broöppningar och spridning (max antal broöppningar).	Trafikkontoret Göteborgs Stad, delvis genom PoNF (brologgen)
UI2	Fartygspassager (Yrkessjöfart) vid Hisingsbron respektive Marieholmsbroarna • Antal passager. • Tider för passager (över dygnet, över veckan, över året). • Genomsnittligt antal passager och spridning (max antal passager). • Antal dagar med trafik utanför genomsnittet (mer än 0-7 passager). • Antal dagar med särskilt många passager (t.ex. över 10).	Trafikkontoret Göteborgs Stad, delvis genom PoNF (brologgen)

	• Antal tillfällen med möten mellan fartyg, kolonnkörning eller separation av fartyg (tillämpning av samverkansregel Y11).	
UI3	Passager (Fritidssjöfart) vid Hisingsbron respektive Marieholmsbroarna • Antal passager sammantaget. • Antal passager, uppdelat på de fasta öppningstiderna. • Antal passager, uppdelat per timma från kl. 22:00 till 05:00. • Antalet tillfällen där extra broöppning för fritidssjöfarten behövs, d.v.s. öppning mellan två fasta öppningstider. • Antal tillfällen som Hisingsbron behöver stängas beroende på att maxtiden har uppnåtts. <i>Kvalitativ bedömning</i> • Rätt antal fasta öppningstider? • Ligger öppningstiderna på rätt tider? • Behövs särskild hantering under högsommarperioden?	Trafikkontoret Göteborgs Stad, delvis genom PoNF (brologgen)
UI4	Förtöjningsplatser för fritidssjöfarten vid Hisingsbron • Antal förtöjningsplatser för fritidsbåtar på ömse sidor Hisingsbron. • Bedömning av huruvida antalet förtöjningsplatser är tillräckligt för båtar som väntar på nästa broöppning.	Trafikkontoret Göteborgs Stad, delvis genom PoNF
UI5	Järnvägstrafik över Marieholmsbroarna (mäts genom stickprov för representerbara trafikdygn) • Antal passager för persontrafik respektive godstrafik. • Tider för passager över dygnet. • Tillgängliga luckor för broöppning (utifrån utförd trafik).	Trafikverket, genom VO Trafik
UI6	Väntetider och förseningar för yrkessjöfarten (vid Hisingsbron respektive Marieholmsbroarna) • Antal tillfällen, samt storlek på avvikelsen, som yrkesfartyg – vid tillämpning av samverkansregel Y1 – ej får broöppning på önskad passagetid vid Hisingsbron utanför angivna spärrtider (samverkansregel Y2). • Antal tillfällen, samt storlek på avvikelsen, som yrkesfartyg – vid tillämpning av samverkans regel Y5 och Y8 – får en avvikelse mellan önskad och verklig/tilldelad passagetid vid Marieholmsbroarna. • Antal timmars försening för handelsfartyg orsakade av spärrtider. Detta mäts som skillnaden mellan den tid som fartyget efterfrågar lots och den tid som lots anvisas utifrån att behöva anpassa resan till spärrtiderna.	Sjöfartsverket

UI7	Efterfrågan av broöppning för yrkessjöfart under spärrtid vid Hisingsbron • Antal tillfällen där öppning av Hisingsbron under spärrtid efterfrågas från yrkessjöfarten. • Översiktlig dokumentation över orsak till varför broöppning efterfrågades under spärrtid. • Utfall – medgavs broöppning eller inte? • Översiktlig beskrivning av den potentiella konsekvensen för fartyget, sett till hela resan. • Översiktlig beskrivning av konsekvenser för kollektivtrafiken.	Trafikkontoret Göteborgs Stad, delvis genom PoNF (brologgen) Sjöfartsverket Västtrafik
UI8	Förändrad gångtid – utifrån förändrad lotstid – för yrkessjöfarten på Göta älv mellan Göteborg och Lilla Edet • Förändring av lotstid mellan Tångudden, Göteborg och som längst till Ström sluss i Lilla Edet (båda riktningar). • Med fördel bör i förekommande fall även kommenteras påverkan på lotstiden från andra faktorer än broöppningar genom Göteborg (t.ex. tekniska störningar i slussar).	Sjöfartsverket
UI9	Avstängningar av Göta älv genom Göteborg • Antal dagar då passage på Göta älv genom Göteborg inte är möjlig eller begränsas på grund av avstängningar för älvtrafiken relaterat till byggnation, rivning och underhåll av aktuella broar genom Göteborg	Sjöfartsverket
UI10	Särskilda händelser och eventuella incidenter och olyckor • Antal tillfällen då broöppning ej kan genomföras enligt samverkansreglerna på grund av särskilda händelser (exempelvis större trafikpåverkande evenemang). • Förekomst av eventuella incidenter och olyckor (exempelvis teknikfel i infrastrukturen eller tekniskt fel på fartyget), med beskrivning av typ av händelse, med orsak och konsekvens samt vidtagna åtgärder.	Trafikkontoret Göteborgs Stad, genom PoNF Sjöfartsverket

Överenskommelse Trafikslagsslagsövergripande samverkansregler
för trafik kring Göta älv – Storgöteborg, v1.0 2020-06-25

Tabell B3: Ansvarsfördelning för fokusområden (FO).

#	Fokusområden (årsvis uppföljning)	Ansvarig part
FO1	Eventuellt behov att utveckla samverkansreglerna avseende riksintressena järnväg och sjöfart vid Marieholmsbroarna Innehåll utformas av den arbetsgrupp som tillsätts i enlighet med avsnitt 8	Arbetsgrupp med Trafikverket och Sjöfartsverket tillsätts i enlighet med avsnitt 8
FO2	Större planerade trafikpåverkande investerings- och underhållsprojekt med koppling till älvförbindelserna i Storgöteborg	Trafik Göteborg
FO3	Eventuellt behov av att införa specifika uppföljningsindikatorer avseende konsekvenser för kollektivtrafiken - Utvärdera behovet - Precisera vid behov relevanta mått och mätmetoder	Västtrafik
FO4	Eventuellt behov att ur ett vägtrafikperspektiv inkludera Jordfallsbron i samverkansreglerna för Storgöteborg Beskriva och följa upp trafiksituationen, särskilt trafiksäkerhet och köbildning under högtrafik, med risk för köbildning i anslutning till E6 och E45	Trafikverket
FO5	Eventuella nya förbindelser över Göta älv i Göteborg - Lindholmsförbindelsen (lokalisering, tidsperspektiv) - GC-förbindelser (lokalisering, tidsperspektiv)	Trafikkontoret Göteborgs Stad
FO6	Miljödomar - Fortsatt process för miljödom för Hisingsbron - Process för miljödomar för eventuella nya Ytterligare förbindelser	Trafikkontoret Göteborgs Stad
FO7	Innebörd och tidsperspektiv gällande eventuellt ny Väneröverenskommelse	Trafikverket Sjöfartsverket
FO8	Följa Vänersjöfartens utveckling över tid, avseende bl.a. trafikering (antal fartyg) och godsvolymer	Sjöfartsverket
FO9	Framdrift, dimensionering och tidsperspektiv för nya slussar i Trollhätte kanal	Trafikverket Sjöfartsverket