

Göta älvbron – så här kan man också göra

Om en dryg månad avgör mark- och miljööverdomstolen i Svea hovrätt om Göteborgs trafikkontor får börja bygga den nya Hisingsbron som ska ersätta Göta älvbron. GP:s arkitekturskribenter Ola Nylander och Mark Isitt tycker bägge att förslaget ska få nej men av olika anledningar.

Behåll bron – flytta trafiken

Den nya Hisingsbron är varken hög eller låg och har inga fördelar, men många nackdelar. Fast det finns ett listigt sätt att få både en hög och en låg bro till priset av en, skriver Ola Nylander.

Debatten om Hisingsbron har till stor del handlat om det ska vara en hög eller låg bro. Brobygget är överklagat av Ale kommun och ytterligare sju kommuner runt Vänern som anser att båttrafiken mellan Vänern och Göteborg inte kommer fungera med den föreslagna utformningen.

En hög bro har den fördelen att den inte behöver öppnas för normalstora båtar. Sjöfarten och städerna med Vänerhamnar vill av den anledningen ha en bro som är minst 17 meter hög. En låg bro, tre till fyra meter hög, är bättre för andra transporter. Alla som cyklat över nuvarande Göta Älvbron vet att det är jobbigt och tar tid. Göteborgs stad vill ha en låg bro som är bekväm för gående och cyklister.

NACKDELARNA MED EN hög bro är också att det behövs långa ramper för att få acceptabel lutning så att bilar och spårvagnar kan ta sig över. Ramperna ockuperar mark där det istället borde byggas bostäder och verksamheter.

Nackdelarna med en låg bro är att den behöver öppnas ofta då båtar ska passera. En vanlig föreställning i brodebatten är att broöppningar innebär besvär för båttrafiken. Men det är fel. Problemet är att varje broöppning orsakar totalstopp i kollektivtrafiken. Alla bussar och spårvagnar mellan Hisingen och fastlandet måste stanna vid broöppning. En låg bro som behöver öppnas många gånger per dag fungerar inte om staden ska lyckas med målsättningen att öka resandet med kollektivtrafiken. Varje broöppning innebär i princip kaos och förseningar.

En ny bro över Göta älv ska alltså svara upp mot många önskemål. Den nya Hisingsbron, som Göteborgs trafikkontor nu väntar på att få bygga, är tolv meter hög, med en hög- och sänkbar mittdel som lyfts

upp till 28 meter när en båt ska passera.

Tyvärr är detta en dålig lösning för både sjöfarten och Göteborgs stad. Den nya Hisingsbron kommer att behöva öppnas för Vänerbåtarna och nästan alla andra båtar också. Samtidigt kräver en tolv meters bro långa ramper på båda sidor av älven. Den föreslagna Hisingsbron är varken en låg eller hög bro, Den har många nackdelar, men inga fördelar.

DET SOM BEHÖVS är en hög bro för sjöfarten och en låg bro för Göteborgs stad. Och varför inte göra båda delarna? En minst 17 meter hög bro där spårvagnar och bussar kan köra och som inte behöver öppnas för Vänerbåtarna. Och samtidigt bygga en låg bro, fyra meter hög, bekväm för bilar, gående och cyklister och utan ramper. En enkel lågbro som kan öppnas ofta för passerande båtar, utan att ge störningar i kollektivtrafiken. Det är en lösning med respekt för både sjöfarten och Göteborgs utveckling.

Göteborg behöver många nya broar över älven. Brotätheten i Köpenhamn, är dubbelt så hög och London har fyra gånger så många broar.

DET FINA FÖR Göteborg är att den höga bron redan finns – nuvarande Göta älvbron. En fortsatt användning av Göta älvbron som buss- och spårvagnsbro löser brofrågan. Vänerbåtarna är sedan länge anpassade till Göta älvbron 19,5 meters höjd. De tekniska problemen med Göta älvbron har utretts och härrör sig främst från den påbyggnad med två extra körfält som gjordes 1958. Bron blev för tung.

En spårvagnsbro behöver inte sex körfält. Därför kan de extra, yttre, körfälten tas bort. Bron återges sin forna form och tyngd. Göta älvbron har stått i 80 år och kan med rätt underhåll och användning fort-

sätta vara bro i 100 år till, eller mer. Argumenten att den dessutom är vacker och en del av Göteborgs historia väger också tungt för många göteborgare. Om ramper och påfarter för biltrafiken tas bort kan Göta älv bron integreras i bebyggelsen i nya Frihamnen, likväl som vid Nils Ericsonsterminalen.

MED EN BEVARAD Göta älvbro kan den nya Hisingsbron utformas som en endast fyra meter hög klaffbro. En enkel och billig brotyp som inte behöver ramper. Det innebär en enorm ekonomisk fördel i jämförelse med den komplicerade tolv meters bro trafikkontoret vill bygga.

Det behövs fler nya broar över älven. Brotätheten i Köpenhamn, är dubbelt så hög och London har fyra gånger så många broar. Fler broar över älven är viktigt för Göteborgs utveckling.

En låg och enkel ny Hisingsbro innebär att det blir gott om pengar över till att renovera och förstärka Göta älvbron. Göteborgs stad får på så sätt två broar till kostnaden för en.



Ola Nylander
Arkitekt och professor

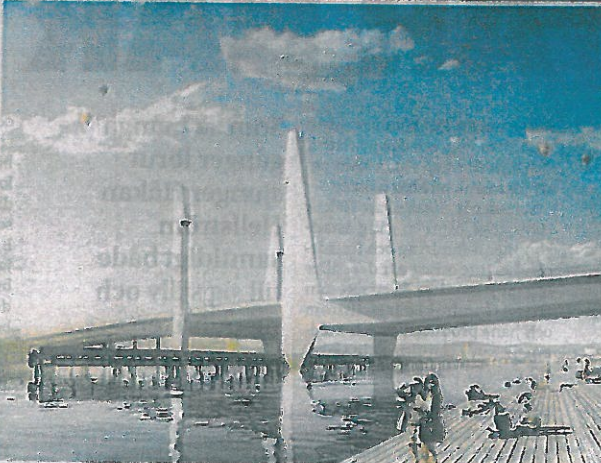
Fakta: Göta älvbron

■ Göta älvbron invigdes 26 november 1939. Den ersatte Hisingsbron från 1874, en låg bro med svängbar mittdel.

■ Den drygt 900m långa bron var inledningsvis 4-filig. Göta älvbron var en manifestation av Göteborgs stads spetskunskap inom teknik och arkitektur. Nils Einar Eriksson var arkitekt för den nya bron och ESAB, ett av de så kallade svenska snilleföretagen, svetsade ihop stål balkarna i bron med sin patenterade uppfinning med elsvetsning.

■ 1955-1958 breddades bron med två körfält och cykelbanor och fick dagens utseende.

■ Göta älvbron var länge den enda fasta förbindelsen över älven. 1966 byggdes Älvsborgsbron, 1968 Tingstadstunneln och 1978 Angeredsbron.



FEL LÖSNING! Varför bygga en bro som är både för hög och för låg, undrar GP:s Mark Isitt vill ha den i en ny tunnel under älven, medan Ola Nylander föreslår Göta skick så kan den hålla i 100 år till". Detta kombineras med en låg och enkel bro

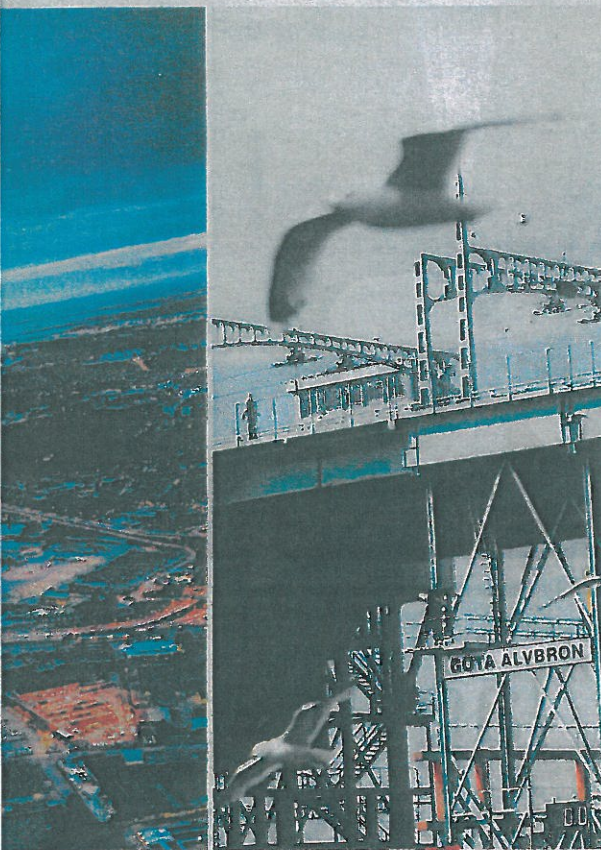


BILD: ARIK ABEL ELISABETH ALVENBY; ARPEGGIO OCH KAMERAREPORTAGE arkitekturskribenter. Deras förslag är att ge kollektivtrafiken en egen gräddfil: älvbron! "Tar man bort de tillbyggda körfälten och återställer bron i ursprungsövers älven. På bilden syns också gamla Hisingsbron som revs 1968.

Gräv ner vagnarna i stället

Varför göra sig ovän med åtta grannkommuner genom att bygga en bro som är sex meter för låg? Satsa på en tunnel för kollektivtrafiken i stället och en gång- och cykelbro över älven, skriver Mark Isitt.

Tunnlar dryper. Är kalla och mörka. Broar är en utsträckt hand. Vänliga och välkomnande. Och politiker är opinionsmedvetna, vill visa handlingskraft. De vill röstfiska från det där brokrönet, klippa band, hurra för Göteborg på 400-årsdagen, göra high five med Göta Lejons cheerleaders, förena nord och syd, fattig och rik, visa att Göteborgsandan lever – *Se och städa, i den här staden får vi saker och ting gjorda!*

Symbolkraften är så stark att ingen kommunpolitiker lyckats motstå den. Under det decennium som en ny Göta älvförbindelse diskuterats har tunnelalternativet knappt kommit på tal. Man har pratat läge för bron, pratat höjder på bron, pratat trafikslag på bron. Men ingen har någonsin ratat bron.

ARKITEKTEN BAKOM NUVARANDE Göta älvbron är Nils Einar Eriksson. Hans namn är knivigt att komma ihåg, men hans verk är lättare: Konserthuset, Park Avenue Hotel, Centrumhuset vid Kopparmärra, Folkets hus på Järntorget, Guldhedens vattentorn, tegelhuset med stora guldlockan vid Brunnsparken...

Göta älvbron designade han samtidigt som han ritade Sollidensenen på Skansen. Bron invigdes 1939 och är därmed 77 år gammal. 50 år yngre än Eiffeltornet, en annan fascinerande plockepinnkonstruktion – som ingen planerar att riva, så vitt jag vet.

Trafikkontoret hävdar att Erikssons Göta älvbro måste ersättas före jubileumsåret 2021. Längre än så håller den inte. Professorer vid Chalmers har ifrågasatt beräkningarna – Om den är så farlig, varför får vi då köra där idag? – men oavsett hur det ligger till med hållfastheten är en ny älvförbindelse en god idé.

Över Göta älvbron dunderar i dag 28 000 fordon per dygn och fler

kommer det att bli. Att tillåta en sådan Mad Max-invasion, rakt in i hjärtat av 1600-talsstaden, vore rent stadsfientligt.

Däremot är det aktuella broförslaget av ondo. Inte den danska designen – även om de där Ullevipplynerna känns lite väl insmickrande – utan dess höjd. 13,5 meter istället för dagens 19,5.

Varje meter på höjden ger 25 meter i land, brukar det heta, något som ger den nya Götaälvbron en nätt liten 300-meterssvans på vardera älvstranden. Inte så värst välkomnande.

VI HAR ALLA hört vad denna sexmeterssänkning innebär för sjöfarten och kommunerna vid Göta älv och Vänern. De skräddarsydda fartygen – sätt en baby på styrhytten och bron stryker den över hjässan – kommer inte längre kunna passera utan broöppning och broöppning är förbjudet mellan sex och nio och 15 och 18 och industrierna tvingas därmed vänta på sina transporter.

Ale, Götene, Gullspång, Lidköping, Vänersborg, Kristinehamn, Mariestad och Karlstad har alla överklagat broförslaget till Mark- och miljööverdomstolen.

I dessa kommuner betraktas göteborgare numera som översittare. Vilket är illa nog, att Göteborgs politiker sätter sin stads anseende på spel. Och till vilken nytta? Visst, en sänkt bro underlättar gång- och cykeltrafiken mellan älvstränderna, den för medborgarna närmare var-

andra. Men sex meter? Är det verkligen skäl nog för en grannfejld?

Istället borde ambitionen vara att skapa en konfliktfri förbindelse. Både på tvären och på längden. Och då finns det bara två saker att göra.

Dels bygga en gång- och cykelbro. Rak som en spång, runt fem meter hög, från kajkant till kajkant, en sömlös förlängning av det existerande gatusystemet. Vill ett fartyg förbi öppnas lemmarna med det samma – sjöfarten har alltid företäde.

Dels anlägga en tunnel. Avsedd endast för kollektivtrafik – bilarna smysas bäst in bakvägen, längre uppströms, via Maricholmstunneln (klar nästa år).

Då behöver ingen vänta på sin tur, varken fartygen eller kollektivtrafiken.

MÄN UNDRAR FÖRSTAS, om nu lösningen är så enkel, om nu varken sjöfarten eller Västtrafik vill ha en lägre bro, varför har då Göteborgs stad insisterat? Om gång- och cykeltrafikanterna ändå måste upp på en höjd som motsvarar ett femvåningshus (utan hiss), hur kommer det sig att politikerna redan lagt miljoner på projekteringen? Bara arkitektutövningen hade ju en prispoäng på 2,6 miljoner. Pengar i sjön om Mark- och miljööverdomstolen säger nej.

På trafikkontoret pekar man på plånboken. En bro är dyr, förklarar man, men en tunnel är tre gånger dyrare.

Men det är inte hela sanningen. En rättvis kalkyl inkluderar också exploateringsvärdet på den mark som frigörs när ramper och viadukter och refuger försvinner. Och även om en tunnelmykning också kräver sin plats så är broar mer skrymmande. Varje meter på höjden ger 25 meter i land, brukar det heta, något som ger den nya Götaälvbron en nätt liten 300-meterssvans på vardera älvstranden.

Inte så värst välkomnande.



Mark Isitt
Arkitekturskribent