

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-02-10

Ärendenummer SMF-2025-00012

Handläggare

Lovisa Berg

Telefon: 031-368 24 08

E-post: lovisa.berg@stadsmiljo.goteborg.se

Inriktningsbeslut gällande åtgärd för Kungsportsbron

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden antar inriktningsbeslut för åtgärden Kungsportsbron 1480-1032-1 inför framtagande av förslagshandling och systemhandling.

Sammanfattning

Kungsportsbron uppfördes 1899 och brons tekniska livslängd har passerats. Bärigheten har reducerats till BK3 (max 37,5 tons bruttovikt). Västrafik har i dag dispens för att använda kollektivtrafikfältet på Kungsportsbron med begränsad hastighet, vilket medför en begränsning i kollektivtrafiknätet. För att på sikt fortsätta tillåta kollektivtrafik på bron behöver bärigheten höjas. Aktuell åtgärd syftar till att tillgodose kapacitet i Kungsportsbron för BK4-laster (max 74 tons bruttovikt). Åtgärden omfattar att riva befintlig bro och ersätta den med en ny brokonstruktion. Befintlig gestaltning ska bibehållas i enlighet med bevarandeprogrammet. Trolig lösning är att den nya bron utförs som en betongbro, som utvändigt kläs in med sten likt befintlig bro och att befintliga stenräcken och övrig utsmyckning återanvänds och återmonteras. Att byta bron beräknas kosta 220 miljoner kronor (prisnivå 2023) och ta 10 år från planering till genomförande, varav bron bedöms vara avstängd under cirka två år. Stadsmiljöförvaltningen avser att ta fram en förslagshandling och systemhandling för att klargöra förutsättningarna för att riva befintlig brokonstruktion och bygga en ny Kungsportbro. Bedömd totalkostnad kan komma att justeras då systemhandlingen färdigställts. Stadsmiljöförvaltningen har ett kontrollmättningsprogram på Kungsportsbron. I dagsläget finns det inget som tyder på att ytterligare åtgärder behöver göras innan en ny bro är på plats.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bedömd totalkostnad för åtgärden beräknas till 220 miljoner kronor (prisnivå 2023), vilket omfattar ett riskpåslag om 30 % för oförutsedda kostnader, risker och osäkerheter. Redovisade kostnader ska betraktas som riktkostnader, då de i nuläget är baserade på grova antaganden med tillhörande osäkerheter vilka bedöms stora. Prissättningen för kostnadsbedömningen har genomförts med hjälp av viktning mot aktuella marknadspriser för material samt erfarenhetsvärden från projekt med liknande komplexitet i Göteborgs stadsmiljö.

Kostnadsbedömningen är gjord med följande antaganden:

- Antagna betongvolymen förutsätter en kontinuerlig platsgjuten plattbro, upplagd på nya fristående landfästen och ett nytt mellanstöd.

- De geotekniska förutsättningarna är ej utredda, men grundläggningsmetoden antas till pålgrundläggning med stödpålar i betong.
- Befintlig sten på bron demonteras/sågas och återmonteras för att återskapa brons befintliga utseende.
- Återställning av beläggningar likt befintlig utseende.
- Trafik för Paddan ska kunna pågå under produktionstiden.
- Tillfällig gång- och cykelbro anläggs vid sidan.
- Schaktmassor transporteras till deponi och klassas som MKM-FA
- Biltrafik och kollektivtrafik (buss och spår) leds om till andra sträckor under produktionstiden.
- 70 meter dubbelspår rivs och återställs.

Kostnader som inte inkluderats i bedömningen är kostnader för tillfälliga kollektivtrafikåtgärder, ersättningstrafik i kollektivtrafiken under byggtiden och kostnader för åtgärder på angränsande hållplats.

Bedömd totalkostnad kan komma att justeras då systemhandlingen färdigställts. Kostnad för framtagande av förslagshandling och systemhandling beräknas till cirka 30 miljoner kronor (prisnivå 2023).

Åtgärden återfinns i Investeringsplan för Stadsmiljönämnden 2025 under investeringsområde Reinvestering Byggnadsverk. Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor samt tillfällig gång- och cykelbro finansieras genom kommunbidraget. Förhandling med Västtrafik kan komma att bli aktuellt avseende kollektivtrafikrelaterade kostnader.

Med en ränta på 2,5 % beräknas kapitalkostnaden totalt bli 432 miljoner kronor. Genomsnittlig kapitalkostnad per år för åtgärden beräknas till cirka 8,6 miljoner kronor på 70 år.

Bytet av Kungsportsbron möjliggör en mer hållbar och långsiktig drift och underhåll, vilket leder till lägre driftkostnader och längre livslängd på infrastrukturen. I projektet ingår att ta fram en uppskattad årlig driftkostnad. Med en ny bro bedöms kostnaderna för drift- och underhåll i ett inledande skede bli lägre än i dag, för att i slutet av anläggningens livslängd ligga i nivå med dagens drift- och underhållskostnader.

En säker och tillförlitlig bro stöder stadens ekonomiska aktivitet. Dagens bro är nedklassad i bärrighet och kan inte stödja tunga transporter, vilket påverkar den dagliga rörelsen av varor och människor inom staden och kan störa andra system som är beroende av transportvägar. Genom att byta ut bron säkerställs att tunga transporter kan passera utan hinder, vilket förbättrar transportkapaciteten och säkerställer en stabil och funktionell infrastruktur för staden.

Bedömning ur ekologisk dimension

För att på sikt fortsätta tillåta kollektivtrafik på bron behöver bärrigheten höjas. Genom att förbättra bärrigheten och stabiliteten på bron, ökar framkomligheten för alla typer av trafik, inklusive kollektivtrafik som i dag kör med reducerad hastighet över bron. Detta gör att kollektivtrafiken kan bli mer tillförlitlig och effektiv, vilket stärker kollektivtrafikens attraktivitet och funktionalitet. En ny bro kan minska trafikstockningar

genom ett bättre trafikflöde, vilket i sin tur kan förbättra den lokala luftkvaliteten och minska buller.

Bedömning ur social dimension

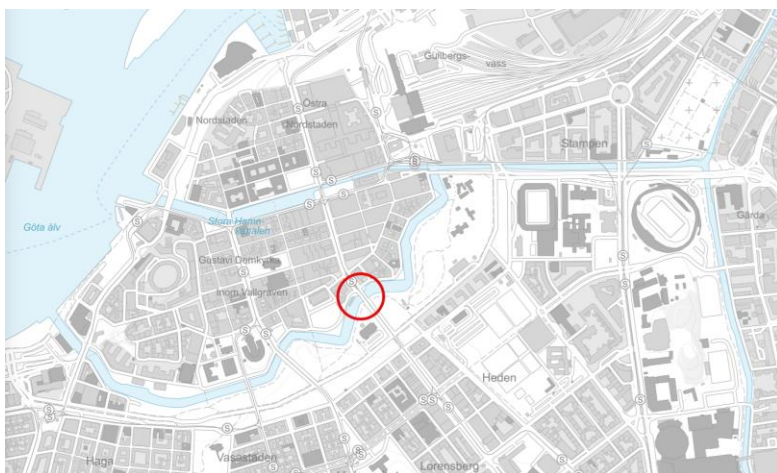
Åtgärden bidrar till en mer funktionell och säker stadsmiljö, vilket indirekt skapar en mer attraktiv och hälsosam livsmiljö för både boende och besökare.

Ärendet

Enligt stadsmiljönämndens delegationsordning ska stadsmiljönämnden fatta inriktningsbeslut, genomförandebeslut och beslut om ekonomiska avvikelser för investeringsprojekt med en totalkostnad för samtliga skeden överstigande 20 miljoner kronor. Åtgärden ”Kungsportsbron 1480-1032-1” har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om 220 miljoner kronor (prisnivå 2023) varför inriktningsbeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

Kungsportsbron (konstruktionsnummer 1480-1032-1) är belägen i den norra änden av Kungsportsavenyn där den ansluter till Östra Hamngatan i centrala Göteborg. Bron uppfördes 1899 och kompletterades 1984 med ett nytt tak på kulverten mellan de två stenvälven och en ovanliggande betongplatta i kollektivtrafikstråket.



Översiktsbild



Vy från öst/nordöst, 2020

Bron har totalt fyra körfält varav de två mittförlagda utgörs av körfält innehållande spår för kollektivtrafik, där även bussar trafikerar. Mellan färdriktningarna finns en upphöjd mittseparering. Längsgående körfält i båda färdriktningarna nyttjas av övrig motorfordonstrafik. Närmast broräckena på båda sidorna bron finns gångbanor för fotgängare. Cyklister hänvisas till blandtrafik i körbanan med motorfordonstrafiken.



Vy från syd/sydöst

Bron innefattas av Riksintresse för kulturmiljövärden – Staden inom vallgraven med parkbältet och ingår även i Göteborgs Bevarandeprogram – Inom vallgraven 1 och Nordstaden 2

Den tekniska livslängden för bron har passerats. Kungsportsbron har fått sin bärighet reducerad till BK3, vilket innebär att fordon som trafikerar bron maximalt får ha en bruttovikt på 37,5 ton. Västtrafik har i dag dispens för att använda kollektivtrafikfälten på Kungsportsbron med begränsad hastighet, vilket medför en begränsning i kollektivtrafiknätet. För att på sikt fortsätta tillåta kollektivtrafik på bron behöver bärigheten höjas. Det angränsande vägnätet till bron har idag en högre bärighetsklass än vad Kungsportsbron har. Brons lägre bärighet utgör en begränsande faktor för vilka färdvägar den tunga trafiken kan ta inom Vallgraven. En högre bärighetsklass kan underlätta bygglogistiken vid exploatering inom Vallgraven.

Aktuell åtgärd syftar till att tillgodose kapacitet i Kungsportsbron för BK4-laster (max 74 tons bruttovikt). Åtgärden omfattar att riva befintlig bro och ersätta den med en ny brokonstruktion. Befintlig gestaltning ska bibehållas i enlighet med bevarandeprogrammet. Trolig lösning är att den nya bron utförs som en betongbro, som utvändigt kläs in med sten likt befintlig bro och att befintliga stenräcken och övrig utsmyckning återanvänds och återmonteras.

En ny bro dimensioneras för att ha en teoretisk livslängd på upp till 120 år, vilket ger en hållbar och långvarig lösning med minimal risk för driftstörningar och omfattande underhåll. Att byta bron beräknas kosta 220 miljoner kronor (prisnivå 2023) och ta 10 år från planering till genomförande, varav bron bedöms vara avstängd under cirka två år. Tidplanen om 10 år inkluderar ett risktillägg om 35 %, det vill säga två och ett halvt år.

Översiktsplanen pekar ut att stadslivsstråket Korsvägen – Avenyn – Östra Hamngatan särskilt behöver värnas och stärkas utifrån höga flöden av gående och ur handelsperspektiv. Stadsmiljöförvaltningen har i samråd med stadsbyggnadsförvaltningen bedömt att befintliga bredder är tillräckliga. Däremot ska anslutningarna till bron ses över. Exempelvis är anslutningen mot Paddans biljettförsäljning en plats där flödet behöver trimmas.

Stadsmiljöförvaltningen avser att ta fram en förslagshandling och systemhandling för att klargöra förutsättningarna för att riva befintlig brokonstruktion och bygga en ny Kungsportbro.

För att bibehålla kulturmiljön krävs avsteg från Teknisk handbok vad gäller CE-märkta broräcken och belyningsstolpar.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen har övervägt att förstärka befintlig bro men bedömer att det är väldigt osäkert om det alternativet är genomförbart. Förstärkningsalternativet förlänger överbyggnadens livslängd men inte grundläggningens, vars livslängd är passerad. Det är troligt att grundläggningen inte klarar den lastökning som förstärkningen medför. Därtill leder troligen förstärkningen till en höjning av farbanan, vilket ger en påverkan mot räcken och spårvagnsspår som måste hanteras.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att aktuell åtgärd väl möter åtgärdens syfte, det vill säga att tillgodose kapacitet i Kungsportsbron för BK4-laster. Ett brobyte ger en långsiktig

lösning och möjliggör en konstruktion som uppfyller både dagens och framtida krav, inklusive BK4.

Projektet bedöms ha en hög komplexitetsnivå. Den strategiska betydelsen av åtgärden är hög vad gäller bland annat att möjliggöra för fortsatt kollektivtrafiktrafikering, möjliggöra för exploatering inom Vallgraven och värna brons betydelse för kulturmiljön i området. Ändring av eller tillägg till Kungsportsbron innebär en risk för påtaglig skada av riksintresset. Länsstyrelsen och kulturförvaltningen har i inledande samtal betonat vikten av brons betydelse för kulturmiljön. En fortsatt dialog är viktig för ett bra genomförande av projektet. Under byggtiden kommer närliggande verksamheter och trafikering att påverkas. Kollektivtrafik och fordon behöver troligen ledas om till platser som inte är dimensionerade för detta, vilket riskerar att skapa störningar. För fotgängare och cyklister är planen att upprätta en tillfällig gång- och cykelbro för omledning. Hur trafiken ska ledas om kommer att studeras i den fortsatta planeringen då trafikföringsprinciper kommer att tas fram. Samordning med andra projekt kommer krävas och det finns komplicerade tidsberoenden, främst med Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen. Troligen kommer en miljödom krävas för att få genomföra projektet. Samarbete med bland annat stadsbyggnadsförvaltningen, kulturförvaltningen, länsstyrelsen, exploateringsförvaltningen och Västrafik kommer att krävas.

Stadsmiljöförvaltningen har ett kontrollmättningsprogram på Kungsportsbron. I dagsläget finns det inget som tyder på att ytterligare åtgärder behöver göras innan en ny bro är på plats.

För att klargöra förutsättningarna för projektet och arbeta vidare med planeringen av utbytet av Kungsportsbron föreslår stadsmiljöförvaltningen stadsmiljönämnden att anta inriktningsbeslut för åtgärden Kungsportsbron 1480-1032-1 inför framtagande av förslagshandling och systemhandling. Nämnden kommer att få ta ställning till projektet igen när genomförandebesluts lyfts av förvaltningen inför start av projektering och produktion.

Josefine Johansson

Anders Ramsby

Avdelningschef
Planering och investering

Förvaltningsdirektör