

Återremissyrkande angående – Genomförandebeslut avseende projektering och produktion kaj- och kanalmursupprustning, Delsträcksgrupp 1

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Ärendet återremitteras till Stadsbyggnadsnämnden som får i uppdrag att i samverkan med övriga berörda nämnder, grundligt beakta andra alternativa trafiklösningar som bättre möter Göteborgs framtida trafikbehov på ett ansvarsfullt och ekonomiskt hållbart sätt. Fokus bör vara på lösningar som bättre kan hantera de effekter en omläggning medför.

Yrkandet

Den planerade renoveringen av kanalmurarna ställer stora krav på att trafikflöden och infrastruktur i Göteborg inte påverkas negativt under hela byggtiden. Eftersom renoveringsarbetet förväntas pågå under flera år, är det av största vikt att stadens trafiksystem förblir funktionellt och effektivt för invånare, näringsliv och besöksnäring.

En noggrann helhetsbedömning krävs för att hitta den mest effektiva och framtidssäkra lösningen för stadens trafiksystem. För att möjliggöra renoveringsarbetet krävs att omläggningen och utbyggnaden av spårvägsnätet i centrala Göteborg redan är på plats. Arbetet är beroende av en fungerande spårvägsinfrastruktur, och Allélänken är en av de föreslagna lösningarna.

Dock innebär Allélänken betydande konsekvenser för stadens kulturarv och kulturmiljöer, projektet kan inte rättfärdigas ur ett hållbarhets- och bevarandeperspektiv. Det riskerar också att leda till längre restider, högre trafikbelastning på alternativa vägar och fler trafikstockningar i centrala Göteborg. Vidare hotar projektet att allvarligt påverka ett av stadens mest värdefulla gröna områden. Ett stort antal träd tas bort eller riskerar att skadas, vilket innebär ett allvarligt ingrepp i den ekologiska balansen och stadens miljömässiga hållbarhet. Bevarandet av de värden som tidigare generationer byggt upp, både kulturhistoriskt och naturmässigt, är av största vikt. Projektet måste genomföras utan att dessa värden äventyras och utan att stadens gröna lunga förstörs.

För att undvika de negativa konsekvenserna av Allélänken bör en ny och mer grundlig bedömning genomföras. Fokus bör ligga på att utveckla hållbara lösningar som bättre kan hantera de effekter som en omläggning medför. Tidigare föreslagna alternativa projekt, såsom Operalänken, bör beaktas mer ingående. Detta är avgörande för att säkerställa att Göteborgs trafiksystem även fungerar långt in i framtiden.

Tilläggsyrkande angående – Genomförandebeslut avseende projektering och produktion av kaj- och kanalmursupprustning, delsträckegrupp 1.

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Varje politiskt beslut som berör projekt Kaj och kanalupprustning måste i sitt beslutsunderlag belysa hur Göteborgs framtida kollektivtrafik kommer att påverkas och hur en kaj- och kanalupprustning kan samordnas med nödvändiga investeringar och utvecklingsinsatser för att möjliggöra en planskild kollektivtrafik i Göteborg.

Yrkandet

Göteborg genomför just nu flera investeringar i både infrastruktur och kollektivtrafik. Samtidigt som kaj- och kanalupprustningen behövs för att säkerställa stabilitet och hållbarhet i stadsmiljön, är det viktigt att den inte begränsar möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken framöver.

En modern och kapacitetsstark kollektivtrafik är viktig för Göteborgs utveckling och hållbarhet. I flera europeiska städer har investeringar i planskild kollektivtrafik, exempelvis underjordiska spårvagnstunnlar eller tunnelbanesystem, visat sig vara en framgångsrik strategi för att skapa ett smidigt och effektivt trafiksystem. Om Göteborg i framtiden ska utveckla ett liknande system är det klokt att ta hänsyn till detta redan nu, när beslut fattas om kaj- och kanalupprustningen.

Att i detta skede bortse från möjligheten att förbereda för en framtida planskild kollektivtrafik vore kortsiktigt och riskerar att stoppa eller försvåra en sådan utveckling. Om en tunnelbanelösning eller en underjordisk spårvägstunnel skulle bli aktuell längre fram, kommer den behöva passera kanalen. Då är det bättre att redan nu utreda och planera för detta, snarare än att hantera kostsamma ombyggnationer senare.

Därför anser vi att varje politiskt beslut som rör projekt Kaj- och kanalupprustningen måste innehålla en analys av hur Göteborgs framtida kollektivtrafik påverkas och hur upprustningen kan samordnas med nödvändiga investeringar för en modern, planskild kollektivtrafik.

**Tilläggsyrkande
Särskilt yttrande**

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet
Centerpartiet

2025-03-10

Tilläggsyrkande angående genomförandebeslut avseende projektering och produktion kaj- och kanalmursupprustning, delsträcksgrupp 1.

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Följande ska tas i beaktning i det fortsatta arbetet:
 - Det är av vikt att kaj- och kanalmursupprustningen tar höjd för flera alternativ till spårvägsutbyggnad. Utöver att bevaka framdriften för Allélänken ska upprustningen inte förhindra eller försvåra för en eventuell Operalänk. I den mån det är möjligt inom ramen för projektet ska inte heller framtida planskildhet av spårvagnsnätet omöjliggöras.
2. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Det är väsentligt att kaj- och kanalmursupprustningen förhåller sig till flera möjliga scenarier vad gäller det framtida behovet av infrastruktur. Det framgår i tjänsteutlåtandet att man för stadsmiljönämndens del konstaterar att den planerade upprustningen är beroende av framdriften av den föreslagna spårvägsutbyggnaden i form av Allélänken. Vi ser det som lika viktigt att man i detta ärende i stort, inklusive det aktuella genomförandebeslutet, även tar den föreslagna Operalänken i beräkning. Stadsmiljönämnden bör utöver beslutsprocessen för Allélänken även följa den respektive processen för en potentiell Operalänk, vilken bör belysas i framtida tjänsteutlåtanden.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-29

Ärendenummer SLK-2024-01043

Handläggare

Eric Roos

Telefon: 031-368 04 06

E-post: eric.roos@stadshuset.goteborg.se

Genomförandebeslut avseende projektering och produktion av kaj- och kanalmursupprustning, delsträckegrupp 1

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Genomförande av projekt Kaj och kanalmursupprustning, delsträckegrupp 1, i enlighet med stadsmiljönämndens förslag och med en projektbudget om 280 mnkr (prisnivå 2024), varav 40 mnkr utgör riskreserv, godkänns.
2. Kommunfullmäktiges uppdrag 2023-04-27 § 25 att senast i samband med ett kommande genomförandebeslut för ett första delprojekt eller delsträcksgrupp återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen, antecknas och förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2023-04-27 § 25 om en planeringsinriktning för det samlade upprustningsbehovet av kajer, kanalmurar och kopplade anläggningar längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen. I enlighet med kommunfullmäktiges inriktningsbeslut har stadsmiljönämnden beslutat om förslag till genomförande av en första etapp, delsträckegrupp 1, samt överlämnat en återslagrapportering avseende status i planeringen i förhållande till beslutad planeringsinriktning för upprustningen som helhet.

Stadsfastighetsnämnden föreslår ett genomförande av en första delsträckegrupp som avser "Kaj vid packhusplatsen" samt "Kanalmur längs Norra Hamngatan" till en projektbudget motsvarande 280 mnkr i 2024 års prisnivå. Särskilda utmaningar och risker avser hantering av utformningen för att bibehålla den historiska läsbarheten i Stora Hamnkanalen och tekniskt genomförande i delar som påverkas av närheten till Götatunneln.

Vad avser uppföljningen av kaj- och kanalmursupprustningen som helhet bedömer stadsmiljönämnden att åtgärderna fortsatt kan hanteras inom ramen för det tidigare fattade inriktningsbeslutet. En förutsättning för framdriften i kommande etapper är dock att det sker en utbyggnad av spårvägsnätet i centrala staden för att kunna avlasta och föra om trafiken under upprustningsskedet.

Stadsledningskontoret gör inga andra bedömningar än stadsbyggnadsnämnden, utan föreslår att kommunfullmäktige beslutar i enlighet med nämndens förslag.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Föreslagen lösning för genomförande av delsträckegrupp 1 av kaj- och kanalmursupprustningen föreslås genomföras till en projektbudget om 280 mnkr (2024 års prisnivå), varav 40 mnkr avser utrymme för riskreserv. Delar av åtgärderna kommer att åtgärdas av Trafikverket inom ramen för deras återställande för Västlänken. Merkostnaderna för att uppgradera återställningen i enlighet med lösningen i detta förslag finns inarbetade inom ramen för de 280 mnkr.

Belastningen för verksamheten beräknas till en genomsnittlig årlig kapitalkostnad om cirka 4,7 mnkr per år. Övriga drift-, tillsyns- och skötselkostnader påverkas endast marginellt i förhållande till kostnaderna för den befintliga anläggningen.

Åtgärden finns inarbetad i nämndens långsiktiga investeringsplanering som ligger till grund för investeringsbudget 2025-2029, där även investeringsrelaterade kostnader för delsträckegruppen omhändertas.

Extern medfinansiering bedöms kunna sökas och till delar beviljas för utpekade översvämningsåtgärder på upp till 10 mnkr. Därutöver finns det eventuellt möjlighet att söka viss, men i sammanhanget marginell, finansiering för de kulturhistoriska åtgärderna.

Inom ramen för åtgärden kommer upprustning och separering ske av det allmänna VA-nätet inom arbetsområdet. Åtgärderna kommer att utföras av stadsmiljönämnden men finansieras separat inom ramen för kretslopp och vattennämndens ordinarie förnyelseverksamhet.

Åtgärderna för kanalmursupprustningen som helhet kommer att påverka näringsidkare, regionen som kollektivtrafikhuvudman och eventuellt övriga verksamheter inom staden. Fortsatt samverkan med berörda parter är en förutsättning för att mildra och minimera de negativa ekonomiska konsekvenserna ur ett bredare samhällsekonomiskt perspektiv avseende påverkan på exempelvis handeln, tillgänglighet och restider.

Bedömning ur ekologisk dimension

Stadsledningskontoret har inget särskilt att lyfta utöver de perspektiv som stadsmiljönämnden lyfter, utan kan konstatera att denna typ av åtgärder medför negativ påverkan på miljön då det har stora inslag av bland annat betongarbeten och att nämnden fortsatt behöver vara aktiv inom de ekonomiska ramarna i val av metoder och material för att minimera miljöpåverkan.

Omhändertagande och utbyte av förorenade massor innebär över tid en minskad total miljöbelastning i området och minskar befintliga riskerna för människa och miljö. Omdaning skapar möjligheter att omfördela yta och funktion till förbättrade förutsättningar för gång- och cykel och för platsskapande åtgärder, men kan även möjliggöra för en ökad krontäckning på platsen.

Bedömning ur social dimension

Åtgärderna bedöms kunna ge ökade ytor för vistelse i den utpekade geografin vilket kan ge förutsättningar för en mer attraktiv stadsmiljö och ge möjlighet för göteborgarna att möta vattnet. Upprustade miljöer och sänkta hastighetsbegränsningar på Norra Hamngatan förväntas ge förutsättningar för en upplevd ökad trygghet.

Föreslagen lösning med byte till granitbeklädnad i kanalen kommer att påverka den historiska läsbarheten av platsen. Återställande av krönstenar och pollare bedöms mildra de negativa konsekvenserna för kulturmiljön.

Utöver vad som framgår av stadsmiljönämndens underlag bedömer stadsledningskontoret att kommunikationen och samverkan med verksamma, boende och besökare under planering och genomförande är avgörande för att skapa förståelse och acceptans för åtgärderna för så väl delprojektet som för kanalprogrammets genomförande som helhet.

Bilagor

1. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2023-04-27 § 25
2. Stadsmiljönämndens handlingar 2024-10-25 § 176

Ärendet

Ärendet avser ställningstagande kring stadsmiljönämndens förslag 2024-10-25 § 176 att gå vidare med ett genomförande av kaj- och kanalmursupprustning för en första delsträckegrupp inom programmet för kanalmursupprustning längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen.

Ärendet avser även återrapportering och uppföljning av planeringsinriktningen för det samlade kanalmursprogrammet och programmets inriktning som helhet.

Beskrivning av ärendet

Kanalmurarna längs Stora Hamnkanalen och Fattighusån är i stort behov av upprustning i närtid då det föreligger risk för ras som skulle kunna innebära betydande konsekvenser för anläggningar och funktioner utmed kanalens sträckning.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-04-27 § 25, utöver godkännande av tidigare givna uppdrag, om en fortsatt planeringsinriktning för det samlade upprustningsbehovet enligt nedan.

- Inriktningarna enligt punkterna a-e för den fortsatta planeringen av upprustning av kanalmurarna längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns:
 - a. Aktuella kanalmurar och broar rustas upp till en sådan standard att konstruktionerna säkerställs för ytterligare 120 år.
 - b. Kulturmiljön bevaras samtidigt som ett attraktivare stadsrum skapas längs kanalen och framkomligheten för gående och cyklister förbättras.
 - c. Klimatanpassningsåtgärder inom aktuellt geografiskt område inkluderas för att bidra till att skydda staden fram till år 2070.
 - d. Arbetet ska planeras för att genomföras under en 20-årsperiod till cirka år 2043.
 - e. Arbetet ska planeras för att genomföras med en ekonomisk ram om 4,5 till 5 mdkr i 2020 års prisnivå.
- Stadsmiljönämnden får i uppdrag att senast i samband med ett kommande genomförandebeslut för ett första delprojekt eller delsträcksgrupper återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen.
- Stadsmiljönämnden får i uppdrag att aktivt söka extern finansiering för att minska den samlade ekonomiska belastningen för Göteborgs Stad.

Kanalmursprogrammet avser upprustningsåtgärder utmed sträckan på bilden nedan och omfattar översiktligt:

- Upprustning av kanalmurar längs Stora Hamnkanalen och Fattighusån
- Kajmur mellan Casinobryggan och Stora Bommens bro
- Reinvesteringsåtgärder på Tyska bron, Fontänbron, Fredsbron, Drottningbron och Kvarnbron
- Renovering av sluss vid Drottningtorget
- Skydds-/slussport vid Stora Hamnkanalen samt delvis höjning av murar

- Skapa ett attraktivare stadsrum längs kanalen och förbättrad framkomligheten för gående och cyklister



Stadsmiljönämnden har därefter fortsatt planeringen i enlighet med beslutad planeringsinriktning och beslutade 2024-10-25 § 176 om förslag till ett första genomförandebeslut samt återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag.

Stadsmiljönämnden beslutade enligt nedan:

1. Stadsmiljönämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar om genomförande av Delsträckgrupp 1 för upprustning av kanalmurarna i enlighet med stadsmiljönämndens förslag, med en projektbudget om 280 miljoner kronor (prinsnivå 2024) – varav 40 miljoner kronor avser riskreserv för stadsmiljönämnden att besluta om.
2. Stadsmiljönämnden föreslår att kommunfullmäktige förklarar uppdraget om att senast i samband med ett kommande genomförandebeslut för ett första delprojekt eller delsträcksgupper återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen, kommunfullmäktige 2023- 04-27 § 25, för fullgjort.

Förslag till genomförandebeslut för delsträckegrupp 1

Stadsmiljönämnden har valt att dela upp genomförandet av kanalmursupprustningen i fem delsträcksgupper, som var och en i sig utgör ett antal enskilda projekt/åtgärder.



Beskrivning av föreslagna åtgärder och förslag till genomförandebeslut framgår av stadsmiljönämndens bilagda handlingar.

Nedan beskrivs översiktligt en sammanfattning av stadsmiljönämndens förslag till genomförandebeslut.

Stadsmiljönämnden har valt att gå fram med förslag till genomförande av två sträckningar som ett första steg av upprustningen, vilka avser ”Kaj vid packhusplatsen” samt ”Kanalmur längs Norra Hamngatan” i enlighet med skiss nedan.



Stadsmiljönämndens bedömning är att prioriterad delsträckgrupp är en lämplig första grupp att utreda då bedömningen är att tillståndprocessen vad gäller vattenverksamhet är kortare än för övriga sträckor samt att trafiken kan ledas om utan alltför stora störningar under byggtiden. Erfarenheter från den första delsträckgruppen kan därefter användas till de mer komplicerade sträckorna.

För delsträckgruppen har fem projektmål definierats i linje med tidigare beslutad planeringsinriktning och för att omhänderta beroenden till annan pågående infrastrukturplanering i staden. Mål och förvaltningens bedömning av att nå målpuppfyllelse sammanfattas nedan.

Renovering med 120 års livslängd med tydlig hänsyn till kulturmiljövärdena

Kajkonstruktionen dimensioneras enligt de krav som finns för 120 års livslängd. Föreslagen lösning innebär att befintlig kaj och kanalmurar rivs och byggs upp igen med ny spont och med ny beklädnadsmur. Som alternativ till spont för att höja stabiliteten har påldäck prövats i genomförandestudien. Åtgärden har valts bort på grund av att schaktarbetena blir mer omfattande och innebär en större omgivningspåverkan i utförandeskedet samt att det ändå behövs tillfällig spont för att undvika bland annat grundvattenpåverkan. Spont bedöms som en mer kostnadseffektiv lösning.

Hänsyn tas till kulturmiljön genom att bland annat återanvända krönsten och belysningsstolpar och att använda nya material som harmonierar med befintliga material i övrigt. Den nya beklädnadsstenen av granit kommer att få en stenindelning som är likt den befintliga kanalmuren av sandsten samt få en bearbetad yta, som stämmer överens med kanalmuren mellan Kämpebron och Fontänbron som renoverades 2015.

Viss försvagning bedöms därmed ske av värdebärande delar, som den befintliga sandstenen och dess tillhörande patina som idag ger en historisk läsbarhet av 1860-talets omdaning av "stadens finrum" vid Stora Hamnkanalen där sandstenen utgör en av delarna i den genomtänkta arkitektoniska gestaltningen. Val av ny beklädnad motiveras dels av att granitsten är ett tåligare material och att det även använts under samma tidsperiod som när den ursprungliga gestaltningen uppfördes. Den befintliga sandstenen bedöms dessutom inte möjlig att se i de mått som krävs på grund av de stora sprickbildningar som uppstått i stenen.

Stadsmiljönämndens bedömning är att det finns en förståelse kring att sandstenen inte kan återanvändas och har samrätt med kulturförvaltningen och Länsstyrelsen vilken beklädnadssten som ska gälla mellan Packhusplatsen och Drottningtorget.

Etablering av högvattenskydd för kajen vid Packhusplatsen

Genom att återställa och höja högvattenskyddet mellan Stora Bommens bro och Stora Tullhuset bedöms översvänningsriskerna till följd av högvatten minska. Att bygga ett påbyggnadsbart högvattenskydd är ett alternativ till att bygga full höjd direkt. Detta anses dock endast rimligt om en påbyggnad bedöms behöva ske innan år 2050, då den tekniska livslängden på underliggande mur annars uppnåtts innan påbyggnad behöver ske.

Verka för möjligheten att bygga "Gång- och cykelbro Packhuskajen – Hugo Hammars kaj" i framtiden

Kajen utformas med något lägre höjd för att inte försvåra för gång- och cykelbron och dimensioneras för laster som är anpassade efter kända specifikationer för bland annat den planerade gång- och cykelbron. Högvattenskydd byggs visserligen även där bron förutsätts ansluta, men de anpassas för att kunna demonteras på ett sådant sätt att det underlättar en framtida bro.

Verka för möjligheten att realisera strategierna i "Stadsmiljöplan inom Vallgraven" i kommande skeden

Då en utbyggnad i linje med den tidigare trafiknämndens beslutade stadsmiljöplan avseende bland annat gång- och cykelkopplingar, inte fungerar trafikalt med de omkringliggande trafikala förutsättningarna som råder i dag omfattar förslaget i stället temporära åtgärder.

Förslaget förhindrar inte att åtgärderna i stadsmiljöplanen utförs i senare skede. Ett slutligt trafik- och utformningsförslag för Delsträckgrupp 1 geografi planeras tas fram och genomföras inom ramen för Delsträckgrupp 2, när Västlänkens arbeten vid Stora Hamnkanalen är färdigställda.

Den förändring som sker i och med aktuellt projekt, i avvaktan på utbyggnad av Delsträckgrupp 2, är att parkering längs Norra Hamngatan på sidan närmast Stora Hamnkanalen utgår. Ytan reserveras i stället till platsskapande åtgärder så som exempelvis möblering eller markmålning. Därtill föreslås att Norra Hamngatan efter genomförande tillfälligt regleras om till hastighetsbegränsningen 30 km/h.

Möjliggöra för Kretslopp och vatten att sanera vatten- och avloppsledningar inom utbredningsområdet

Förslaget som tagits fram i genomförandestudien inkluderar rivning eller igenfyllning av befintliga kombinerade ledningar och installation av separerade ledningar för dag-, respektive spillvatten. Förslaget har tagits fram i samverkan med Kretslopp och vatten. Åtgärderna finansieras till största del av Kretslopp och vatten i enlighet med de generella avtal som finns mellan förvaltningarna men utförs av stadsmiljöförvaltningen på uppdrag av Kretslopp och vatten.

Genomförande och färdigställande bedöms kunna ske inom 3 år från det att beslut fattas om genomförande. Tidplanen förutsätter dock att bland annat att överenskommelser med Trafikverket vad avser samordning av arbeten inom samma geografi samt påverkan på Götatunneln kan tecknas enligt plan och att miljödom beviljas och att bygglov för de väsentliga förändringar av miljön som förslås godkänns. Dialog med Trafikverket pågår, arbetet med miljötillstånd har pågått parallellt med genomförandestudien medan bygglov avses sökas under detaljprojekteringen.

Åtgärderna i enlighet med stadsmiljönämndens förslag kalkyleras till 240 mnkr i 2024 års prisnivå. Cirka 170 mnkr avser entreprenadarbeten medan övriga medel avser projektering, detaljerad planering, investeringsrelaterade driftkostnader och övrig projektadministration. 40 mnkr föreslås avsättas som riskreserv som initialt inte tilldelas projektorganisationen utan ska hanteras av stadsmiljönämnden i särskild ordning.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att föreslagen projektbudget för Delsträckgrupp 1 utgör en skälig del av inriktningsbeslutets projektram för helheten. Meterkostnaden för Delsträckgrupp 1 bedöms som rimlig, den är kanske något väl tilltagen, men bedöms inte oskäligt hög. Kortare sträckor, såsom delsträckgrupp 1, medför en högre meterkostnad än vad stadsmiljöförvaltningen bedömer att meterkostnaden till för de länge delsträckorna.

De främsta riskerna för betydande avvikelser knutet till kalkylerade projektutgifter löses ut främst om Trafikverket (som har servitut kring Götatunneln) inte godkänner vald metod och en ny metod som inkluderar injektering i berg måste arbetas fram. Därutöver knyts ekonomiska risker till om oförutsedda hinder i marken stöts på, som exempelvis kan innebära ytterligare stora arkeologiska undersökningar.

Årlig genomsnittlig kapitalkostnadseffekt uppgår till ca 4,7 mnkr (prisnivå 2024) för de utpekade åtgärderna, med utgångspunkt i nuvarande internräntenivå.

Stadsmiljönämnden bedömer att den årliga driftkostnaden för drift, tillsyn och skötsel inte påverkas väsentligt, utan snarare bör leda till minskade kostnader i förhållande till idag, framför allt under den första perioden av konstruktionens livslängd.

Stadsmiljönämnden har utrett möjliga medfinansieringar, främst från statligt håll och kan konstatera att det finns möjligheter till viss medfinansiering för högvattenskydd, i storleksordningen 10 mnkr via Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Även Länsstyrelsen har vissa bidragsmöjligheter för kulturhistoriska miljöer, vilka i dagsläget rör byggnader. Länsstyrelsen uppmanar dock kommunen att aktivt söka bidrag för att få det prövat. I sammanhanget rör det sig dock om marginella bidrag i förhållande till reinvesteringen som helhet.

Uppföljning av kanalmursprogrammet som helhet

I samband med inriktningsbeslutet fick stadsmiljönämnden i uppdrag att i samband med ett kommande genomförandebeslut för en första delsträckegrupp återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen.

I nämndens bilagda handlingar till detta ärende redovisas en fördjupad status per målområde från inriktningsbeslutet. Sammantaget gör stadsmiljönämndens bedömning att det i dagsläget inte finns behov av att revidera planeringsinriktningen för upprustningen som helhet. Fördjupningen av kunskap genom de första genomförandestudierna för Delsträckegrupp 1 och förnyad succesivkalkyl för hela programmet pekar fortsatt på att de samlade åtgärderna kan genomföras inom ramen för det beslutade ekonomiska spannet.

Nämnden lyfter ett par justeringar och förutsättningar för programmet som helhet som påverkar framdrift och bedömningar. Det avser bland främst:

- På delar av sträckningen avses genomförandet frångå konstruktioner som ska hålla för 120 år. Det gäller främst träpallisader i sträckningen Folkungabroarna-Dämnet. Här bedöms det både kostnadseffektivt och att de kulturhistoriska värdena kan bibehållas genom att byta ut träpallisaderna vid 2–3 tillfällen under en 120-årsperiod.
- Som nämnts ovan innebär planerat utbyte av ytbeklädnader i Stora Hamnkanalen, från befintlig sandsten till granit, en borttagning av värdebärande delar som försvagar den historiska läsbarheten. Stadsmiljönämnden bedömer dock att kulturmiljön kommer att kunna bevaras men att det fortsatt kommer att krävas avvägningar mellan påverkan på kulturhistoriska värden, kostnader och kraven kring stabilitet och översvämningssäkring.
- Genomförandetiden om ca 20 år för hela programmets åtgärder förutsätter att det sker en utbyggnad av spårväg i Allénstråket utifrån de projektets föreslagna planeringsinriktning.
- Vad avser genomförandeplanen för hela programmet har mindre justeringar genomförts i förhållande till beslutad planeringsinriktning. Tidigare indelning av åtgärds paket i fyra delsträckegrupper planeras i dagsläget i fem etapper, där genomförandet av skyddsport i stora hamnkanalens mynning har lyfts ut till en separat femte delsträckegrupp. Prioriteringen av delsträckegrupperna har förtydligats, där stadsmiljönämnden planerar att börja med de sträckor som inte kräver att nya spårlösningar finns på plats för att kunna genomföra renoveringarna.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret delar stadsmiljönämndens bedömning att kommunfullmäktige ska ges möjlighet att ta ställning till genomförandebeslut för åtgärden, då det ligger i linje med tidigare fattat inriktningsbeslut.

I likhet med stadsmiljönämnden bedömer stadsledningskontoret att flera av de kommande delsträckegrupperna kommer att kräva ställningstagande på kommunfullmäktigenivå.

Stadsledningskontoret förutsätter att det i samband med dessa förslag till genomförandebeslut görs en motsvarande statusuppdatering för programmet som helhet och en värdering om det krävs reviderade ställningstagande kring planeringsinriktningen för programmet som helhet.

Stadsledningskontoret kan konstatera att stadsmiljönämndens förslag till genomförande för delsträckegrupp 1 ligger i linje med den tidigare beslutade planeringsinriktning. Kontoret föreslår därmed kommunfullmäktige att besluta i enlighet med stadsmiljönämndens förslag.

Stadsledningskontoret konstaterar även att stadsmiljönämnden återrapporterar status för planeringen av programmet som helhet i enlighet med tidigare fattade inriktningsbeslut. Stadsmiljönämnden delar stadsmiljönämndens bedömning att de ställningstagande och förtydliganden kring planeringsstatus inte föranleder några behov av reviderat inriktningsbeslut. Kontoret föreslår därmed att uppdraget förklaras fullgjort i enlighet med stadsmiljönämndens förslag.

Stadsmiljönämnden lyfter i sitt ärende att stora delar av den planerade upprustningen har tydliga beroenden till framdriften av föreslagen spårvägsutbyggnad i Alléstråket. Föreslagen planeringsinriktning ligger för beslut i kommunstyrelsen 2025-02-05, se ärende SLK-2024-01021.

En redovisad förutsättning och betydande osäkerhet kopplat till Allélänken avser behovet av statlig medfinansiering vid ett eventuellt genomförande. Stadsledningskontoret förutsätter att stadsmiljönämnden återkommer med en fördjupad uppföljning och förslag till hantering, vid eventuella förändringar i Allestråket av betydelse för framdriften samt vid betydande förskjutningar i projektet. I övrigt anser stadsledningskontoret att nämnden kan återkoppla väsentliga förändringar kring förutsättningarna för framdriften i programmet inom ramen för den ordinarie uppföljningen.

Stadsledningskontoret kan konstatera att det fortsatt är av yttersta vikt att kanalmursupprustningen hanteras i en tydlig samverkan med interna verksamheter inom staden, men att ett betydande fokus läggs på att samverka och kommunicera med externa aktörer som kommer att påverkas väsentligt under hela upprustningstiden. Det gäller både den fortsatta dialogen med Trafikverk och Västra Götalandsregionen, men inte minst med verksamhetsutövare, medborgare och andra verksamma som vistas eller besöker den påverkande geografin under hela genomförandet.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör



Inriktningsbeslut avseende upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen

§ 25, 0488/21

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kommunfullmäktiges uppdrag 2021-09-16 § 28 till trafiknämnden att i samverkan med kommunstyrelsen, byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och övriga berörda samordna fem fördjupningsuppdrag innan vidare inriktningsbeslut kan tas, förklaras fullgjort.
2. Inriktningarna enligt punkterna a-e för den fortsatta planeringen av upprustning av kanalmurarna längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns:
 - a. Aktuella kanalmurar och broar rustas upp till en sådan standard att konstruktionerna säkerställs för ytterligare 120 år.
 - b. Kulturmiljön bevaras samtidigt som ett attraktivare stadsrum skapas längs kanalen och framkomligheten för gående och cyklister förbättras.
 - c. Klimatanpassningsåtgärder inom aktuellt geografiskt område inkluderas, för att bidra till att skydda staden fram till år 2070.
 - d. Arbetet ska planeras för att genomföras under en 20-årsperiod, till cirka år 2043.
 - e. Arbetet ska planeras för att genomföras med en ekonomisk ram om 4,5 till 5 mdkr i 2020 års prisnivå.
3. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att senast i samband med ett kommande genomförandebeslut för ett första delprojekt eller delsträcksgrupper återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen.
4. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att aktivt söka extern finansiering för att minska den samlade ekonomiska belastningen för Göteborgs Stad.

Tidigare behandling

Återemitterat den 16 september 2021, § 28.

Handling

2023 nr 61.

Yrkanden

Hans Arby (C), Karin Pleijel (MP), Robert Hammarstrand (S) och Emma Öman (V) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Toni Orsulic (M), Jörgen Knudtzon (KD), Patrik Höstmad (D) och Eva Flyborg (L) yrkar bifall till förslaget från M, D, L och KD i kommunstyrelsen.

Emma Altenhammar (SD) yrkar att ärendet ska återremitteras i enlighet med förslaget från SD i kommunstyrelsen.

Propositionsordning

Ordföranden ställer först propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för ärendets avgörande idag och Nej för ärendets återremiss.”

Omröstningen utfaller med 72 Ja mot 9 Nej. Hur var och en röstar framgår av bilaga 11.

Propositionsordning

Ordföranden ställer herefter propositioner på kommunstyrelsens förslag och yrkandet från Toni Orsulic m fl och finner att kommunstyrelsens förslag har bifallits. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till kommunstyrelsens förslag. Nej för bifall till yrkandet från Toni Orsulic m fl”.

Omröstningen utfaller med 43 Ja mot 29 Nej. 9 ledamöter avstår från att rösta. Hur var och en röstar framgår av bilaga 12.

Reservation

Ledamöterna från SD reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna yrkandet.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsmiljönämnden



Dag för justering

2023-05-11

Vid protokollet

Sekreterare

Lina Isaksson

Ordförande

Aslan Akbas

Justerande

Håkan Eriksson

Justerande

Margareta Broang

Justerande

Lisbeth Sundén Andersson



§ 176 Ärendenummer SMF-2024-01307

Genomförandebeslut för Delsträckgrupp 1 samt uppföljning av inriktningsbeslut gällande Kanalmursprogrammet

Beslut

1. Stadsmiljönämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar om genomförande av Delsträckgrupp 1 för upprustning av kanalmurarna i enlighet med stadsmiljönämndens förslag, med en projektbudget om 280 miljoner kronor (prisivå 2024) – varav 40 miljoner kronor avser riskreserv för stadsmiljönämnden att besluta om.
2. Stadsmiljönämnden föreslår att kommunfullmäktige förklarar uppdraget om att senast i samband med ett kommande genomförandebeslut för ett första delprojekt eller delsträcksgrepp återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen (KF 2023-04-27, § 25) för fullgjort.

Tidigare behandling

Stadsmiljönämnden 2024-09-25 § 140

Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande

Stadsmiljöförvaltningens presentation visad för stadsmiljönämnden 2024-09-25

Yttrande från Centerpartiet 2024-10-25 (protokollsbilaga 1 § 176)

Yrkanden

Kristoffer Filipsson (C), Toni Orsulic (M), Joakim Larsson (MP), Karin Karlsson (V), Roshan Yigit (S), Leslie Thorén (SD), Peter Hedberg (KD) och Anders Torwald (D) yrkar bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Propositionsordning

Ordföranden finner att det endast finns yrkanden om bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande och finner bifall till tjänsteutlåtandet.

Protokollsanteckning

Kristoffer Filipsson (C) anmäler inkommet yttrande från Centerpartiet (protokollsbilaga 1 § 176)

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-08-26

Ärendenummer SMF-2024-01307

Handläggare

Lovisa Berg

Telefon: 031-368 24 08

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

Genomförandebeslut Delsträckgrupp 1, Kaj- och kanalmur

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar om genomförande av Delsträckgrupp 1 för upprustning av kanalmurarna i enlighet med stadsmiljönämndens förslag, med en projektbudget om 280 miljoner kronor (prisnivå 2024) – varav 40 miljoner kronor avser riskreserv för stadsmiljönämnden att besluta om.
2. Stadsmiljönämnden föreslår att kommunfullmäktige förklarar uppdraget om att senast i samband med ett kommande genomförandebeslut för ett första delprojekt eller delsträcksgupper återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen (KF 2023-04-27, § 25) för fullgjort.

Sammanfattning

Kanalmurarna längs Stora Hamnkanalen och Fattighusån är i behov av upprustning i närtid då det föreligger risk för ras som skulle föranleda mycket stora konsekvenser. Kommunfullmäktige har behandlat inriktningsbeslut för kanalmursupprustningen och stadsmiljöförvaltningen har tagit fram en genomförandestudie för en första delsträckgrupp som omfattar de två delområdena ”Kaj vid Packhusplatsen” samt ”Kanalmur längs Norra Hamngatan”. Föreslagen lösning innebär att befintliga kaj- och kanalmurar rivs, för att sedan byggas upp igen med en ny konstruktion i samma läge samt kläs med en ny beklädnadssten av grå-röd granitsten. Parkering längs Norra Hamngatan på sidan närmast Stora Hamnkanalen utgår. Ytan reserveras i stället till platsskapande åtgärder så som exempelvis möblering eller markmålning. Därtill kommer Norra Hamngatan efter genomförandet föreslås att tillfälligt regleras om till hastighetsbegränsningen 30 km/h. Förvaltningen föreslår en projektbudget för Delsträckgrupp 1 på 280 miljoner kronor (2024 års prisnivå), varav 40 miljoner kronor utgör riskreserv för stadsmiljönämnden att besluta om.

Arbetet med kanalmursupprustningen är omfattande och komplext, och förändringar i genomförandeplanen sker fortlöpande allteftersom kunskapen fördjupas och omgivande faktorer och förutsättningar förändras. Stadsmiljöförvaltningen ser i dagsläget inte något behov av att revidera de inriktningar för kanalmursupprustningen som kommunfullmäktige tagit beslut om.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En kostnadsanalys enligt successivprincipen har genomförts för delområdena ”Kaj vid Packhuskajen” och ”Kanalmur längs Norra Hamngatan”, vilka ingår i Delsträckgrupp 1.

Västlänken ansvarar för, och finansierar, återställande av kanalmuren inom sitt arbetsområde vid Stora Hamnkanalen. För att få en helhet och samma standard som kanalmurarna runt om Västlänkens arbetsområde kommer projektet lämna förutsättningar till Trafikverket, vilka innebär högre krav på återställningen vad gäller förstärkningsåtgärder, kulturmiljö och höjd på murarna. Trafikverkets merkostnader finansieras av aktuellt projekt.

Med stöd i kostnadsanalysen föreslår förvaltningen en projektbudget på 280 miljoner kronor (2024 års prisnivå), varav 40 miljoner kronor utgör riskreserv för Delsträckgrupp 1.

De två främsta ekonomiska riskerna som identifierats är att:

- Framtagen teknisk löning vid Götatunneln inte godkänns av Trafikverket (som har servitut kring Götatunneln) och en ny metod som inkluderar injektering i berg måste arbetas fram.
- Oförutsedda hinder i marken stöts på, vilka medför en arkeologisk undersökning.

Åtgärden återfinns i *Investeringsplan för stadsmiljönämnden 2021–2025 – budget 2024* som ett namngivet projekt. Investeringsrelaterade driftkostnader kommer att uppstå för exempelvis hantering av förorenade massor (deponi), rivning och arkeologi. Investeringsrelaterade driftskostnader bedöms utgöra 15 miljoner kronor av projektbudgeten.

Genomsnittlig kapitalkostnad för åtgärden bedöms till cirka 4,7 miljoner kronor per år i 100 år, beräknat på en internränta på 2,25 procent. Kapitalkostnaden finansieras genom kommunbidraget.

Med reinvesteringen följer minskade kostnader för drift- och underhåll under den första perioden av konstruktionernas livslängd. Bland annat behöver inte dykinspektioner och mätningar utföras lika ofta som i dag.

Projektbudget	280 miljoner kronor (prisnivå 2024)	
Planering, miljö, genomförandestudie	20	En del av planeringsarbetet är förberedande även för kommande etapper, framför allt arbete kopplat till miljötillstånd. Projektet har per juni 2024 haft ett utfall om 9,5 miljoner kronor.
Projektering	15	
Mark- och anläggningsarbeten, inkl. projektunika åtgärder	170	Cirka 20 miljoner kronor avser finansiering av Trafikverkets merkostnader.
Investeringsrelaterade driftkostnader	15	
Projektadministration	20	
Riskreserv	40	Riskreserven är en reserv som finns för att hantera icke identifierade händelser som kan uppkomma i projektet. Stadsmiljöförvaltningen föreslår att stadsmiljönämnden bemyndigas att fatta beslut om att ianspråkta riskreserven.
Årlig kapitaltjänstkostnad	4,7 miljoner kronor	

Kommunfullmäktige har gett stadsmiljönämnden i uppdrag att aktivt söka extern finansiering till upprustningen av kanalmurarna för att minska den samlade ekonomiska belastningen för Göteborgs Stad. Stadsmiljöförvaltningen har haft en inledande dialog med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som kan ge statsbidrag för naturolyckor. Bidrag kan lämnas till upp till 60 procent av bidragsberättigade kostnader. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att de bidragsberättigade kostnaderna för högvattensskyddsåtgärder vid Packhuskajen och stabilitetsåtgärder uppgår till, i storleksordningen, 10 miljoner kronor. Stadsmiljöförvaltningen avser att ansöka om medfinansiering från MSB. Stadsmiljöförvaltningen har även haft dialog med länsstyrelsen som kan ge bidrag till kulturhistoriska miljöer. En första bedömning av länsstyrelsen är att kanalmurarna inte är bidragsberättigade då bidraget främst är riktat till byggnader. Länsstyrelsen uppmanar stadsmiljöförvaltningen att skicka in en ansökan om bidrag för att pröva frågan formellt. Den potentiella intäkten är dock i sammanhanget liten, i storleksordningen några hundra tusen kronor.

Älvkantsskyddet som byggs vid "Kaj vid Packhusplatsen" är en del av högvattenskyddet för Göta älv. I framtiden beräknas vattnet i älven stiga och om inga åtgärder görs kommer det att innebära stora kostnader i form av skador för både staden och fastighetsägare.

I samband med genomförandet av Delsträckgrupp 1 kommer Kretslopp- och vattennämnden ha kostnader för omläggningar av ledningar och anpassning till dagens

VA-standard i form av separering. Kostnadsprognos för dessa åtgärder finns med i Kretslopp och vattens underlag till långsiktig investeringsplan och genomförandebeslut kommer lyftas till Kretslopp- och vattennämnden under hösten.

Bedömning ur ekologisk dimension

Entreprenaden, med bland annat stora inslag av betongarbeten, har en negativ påverkan på miljön. Arbete pågår med att minska påverkan genom exempelvis att använda material såsom stål, asfalt och betong med mindre koldioxidavtryck.

Projektet förväntas bidra positivt till miljömålen genom att omfördela yta för parkeringsplatser till yta för platsskapande åtgärder samt genom en omreglering av Norra Hamngatan till hastighetsbegränsningen 30 km/h. Gång- och cykeltrafikens attraktivitet och tillgänglighet bedöms öka som följd av den sänkta hastighetsbegränsningen. Därtill bedöms översvämningsriskerna till följd av högvatten minska genom att högvattenskyddet mellan Stora Bommens bro och Stora Tullhuset återställs och höjs. Kanalmurarna kommer höjas vid Residensbron för att få en bättre anslutning utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

I projekteringsfasen ska det studeras om det är möjligt att anpassa den nya ledningsdragningen så att det lämnas en fri yta i marken vid Kämpebron. Som en klimatåtgärd skulle stadsmiljöförvaltningen i framtiden kunna plantera en grupp av 2–3 träd på platsen.

I samband med schakt kommer förorenade massor att avlägsnas och ersättas med godkända massor, vilket minskar den totala miljöbelastningen av föroreningar på området samt minskar befintliga risker för människa och miljö.

Bedömning ur social dimension

Det goda mikroklimatet på Norra Hamngatan med sol över större delen av dygnet tas tillvara genom ökad yta för vistelse längs Stora Hamnkanalen, vilket bidrar till en attraktivare stadsmiljö och göteborgarnas önskan om att möta vattnet.

Renoverade kaj- och kanalmurar ger ett mer omhändertaget intryck, vilket bidrar till platsens ökade trygghetsupplevelse. Dock kommer den unika karaktären som kanalrummet har idag att förändras när kanalmuren av sandsten med dess patina ersätts med en ny beklädnadsmur av granitsten. Återställande av exempelvis krönstenar och pollare mildrar negativa konsekvenser på kulturmiljön och dess utpekade kulturhistoriska värden som är relevanta för den historiska läsbarheten av platsen.

En sänkt hastighetsbegränsning på Norra Hamngatan ökar den upplevda tryggheten för barn, äldre, gående och cyklisterna samt minskar risken för allvarliga olyckor.

Ärendet

Stadsmiljöförvaltningen avser med detta ärende besvara kommunfullmäktiges uppdrag att återkomma med en uppföljning av Kanalmursprogrammets inriktning som helhet, och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen samt föreslå stadsmiljönämnden att föreslå kommunfullmäktige anta ett genomförandebeslut för en första delsträckgrupp.

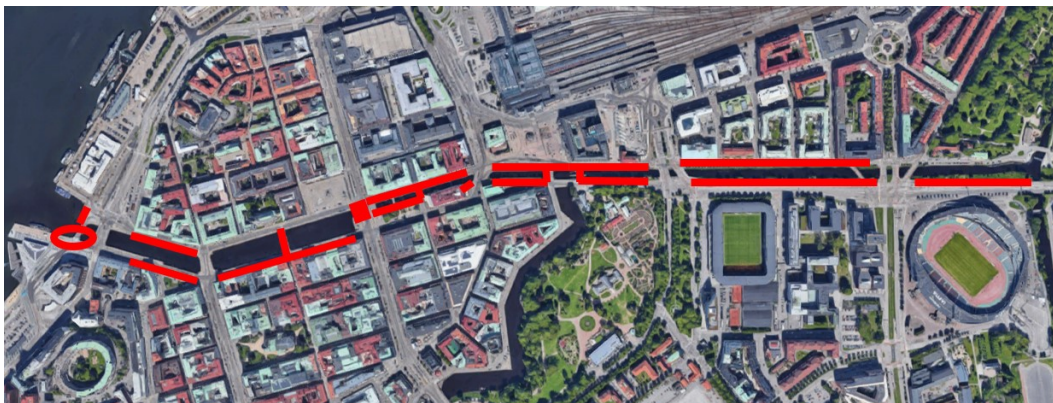
Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige har beslutat om inriktning för kanalmursupprustning

Kanalmurarna längs Stora Hamnkanalen och Fattighusån är i behov av upprustning i närtid då det föreligger risk för ras som skulle föranleda mycket stora konsekvenser.

Kommunfullmäktige har behandlat inriktningsbeslut för kanalmursupprustningen (2023-04-27 § 25, 0488/21) och beslutade enligt nedan:

1. Kommunfullmäktiges uppdrag 2021-09-16 § 28 till trafiknämnden att i samverkan med kommunstyrelsen, byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och övriga berörda samordna fem fördjupningsuppdrag innan vidare inriktningsbeslut kan tas, förklaras fullgjort.
2. Inriktningarna enligt punkterna a–e för den fortsatta planeringen av upprustning av kanalmurarna längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns:
 - a. Aktuella kanalmurar och broar rustas upp till en sådan standard att konstruktionerna säkerställs för ytterligare 120 år.
 - b. Kulturmiljön bevaras samtidigt som ett attraktivare stadsrum skapas längs kanalen och framkomligheten för gående och cyklister förbättras.
 - c. Klimatanpassningsåtgärder inom aktuellt geografiskt område inkluderas, för att bidra till att skydda staden fram till år 2070.
 - d. Arbetet ska planeras för att genomföras under en 20-årsperiod, till cirka år 2043.
 - e. Arbetet ska planeras för att genomföras med en ekonomisk ram om 4,5 till 5 mdkr i 2020 års prisnivå.
3. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att senast i samband med ett kommande genomförandebeslut för ett första delprojekt eller delsträcksgupper återkomma till kommunfullmäktige med en uppföljning av programmets inriktning som helhet och med en fördjupad beskrivning av genomförandeplan och eventuella behov av förändringar i inriktningen.
4. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att aktivt söka extern finansiering för att minska den samlade ekonomiska belastningen för Göteborgs Stad.



Karta över inriktningsbeslutets omfattning.

En första delsträckgrupp är utredd

Stadsmiljöförvaltningen har tagit fram en genomförandestudie för en första delsträckgrupp som omfattar de två delområdena ”Kaj vid Packhusplatsen” samt ”Kanalmur längs Norra Hamngatan”.



Utredningsområde för genomförandestudien. Kanalmuren mellan Stora Bommens bro och Residensbron ingår inte i det aktuella området, utan omhändertas av en senare delsträckgrupp.

Delsträckgruppen har bedömts vara en lämplig första grupp att utreda då stadsmiljöförvaltningen bedömt att tillståndprocessen vad gäller vattenverksamhet är kortare än för övriga sträckor samt att trafiken kan ledas om utan alltför stora störningar under byggtiden. Erfarenheter från den första delsträckgruppen kan därefter användas till de mer komplicerade sträckorna.

Gamla murar i behov av upprustning

Kanalmuren längs Norra Hamngatan bedöms vara byggd i mitten eller slutet av 1800-talet och kajen vid Packhusplatsen är troligtvis byggd i slutet av 1800-talet. Grundläggningen som bär upp murarna utgörs av pålar och rustbädd som delvis har ruttnat. Det gör att murarna i värsta fall kan rasa ut i kanalen. Det skulle innebära att

gatorna innanför murarna inte skulle kunna trafikeras. De murar som är uppbyggda av sandsten har också problem med att sandstenen och bruksfogar vittrar sönder med tiden. Detta förhållande i kombination med trafiklasten som överstiger de laster som murarna en gång byggdes för gör att kanalmurarna måste rustas upp för att risk för allvarlig skada på sikt ska undvikas. Både Norra Hamngatan och Packhusplatsen har dessutom otillfredsställande stabilitet för befintliga förhållanden enligt dagens normer och regelverk.

Fem projektmål har satts upp för Delsträckgrupp 1:

- Renovering med 120 års livslängd med tydlig hänsyn till kulturmiljövärdena.
- Högvattenskydd för kajen vid Packhusplatsen.
- Verka för möjligheten att bygga "Gång- och cykelbro Packhuskajen – Hugo Hammars kaj" i framtiden.
- Verka för möjligheten att realisera strategierna i "Stadsmiljöplan inom Vallgraven" i kommande skeden.
- Möjliggöra för Kretslopp och vatten att sanera vatten- och avloppsledningar inom utredningsområdet.

Föreslagen lösning

Föreslagen lösning innebär att befintliga kaj- och kanalmurar rivs, för att sedan byggas upp igen med en ny konstruktion i samma läge samt kläs med en ny beklädnadsmur av grå-röd granitsten. Den nya beklädnadsstenen av granit kommer att få en stenindelning som är likt den befintliga kanalmuren av sandsten samt få en bearbetad yta, som stämmer överens med kanalmuren mellan Kämpebron och Fontänbron som renoverades 2015. Vid kanalmuren längs Norra Hamngatan återmonteras krönstenar av röd bohusgranit med enstaka bevarade förtöjningsringar, dagvattenrännor av röd bohusgranit, trappor med var sin förtöjningsring, stenpollare med kätting emellan, markbeläggning av äldre gatsten i olika storlek och äldre belysningsstolpar. Vid kajen längs Packhusplatsen återmonteras krönstenar av röd bohusgranit, äldre gatsten i bågform och eventuellt en stenpollare som sitter längst ut på kajen. Vid Packhusplatsen kommer ett översvämningsskydd, likt de befintliga intill, att integreras i den nya kajens bakkant.

Området närmast bakom konstruktionerna föreslås att skiftas ut med lättfyllning i form av skumglas vilket innebär att pågående sättningar kommer minska. Marknivån återställs bakom kajen vid Packhusplatsen och markförstärkningen dimensioneras för att klara nya marknivåer anpassade till kommande projekt på och kring Packhusplatsen.

De omkringliggande trafikala förutsättningarna som råder i dag, med bland annat Västlänkens arbetsområde vid Stora Hamnkanalen, begränsar möjligheten att göra större förändringar i gaturummet vid kanalmursrenoveringen. Nya gång- och cykelkopplingar i enlighet med stadsmiljöplanen skulle vid avslutad byggnation inte ge fungerande trafiklösningar. Ett slutligt trafik- och utformningsförslag för Delsträckgrupp 1s geografi planeras tas fram och genomföras inom ramen för Delsträckgrupp 2, när Västlänkens arbeten vid Stora Hamnkanalen är färdigställda.

Den förändring som sker i och med aktuellt projekt, i avvaktan på utbyggnad av Delsträckgrupp 2, är att parkering längs Norra Hamngatan på sidan närmast Stora Hamnkanalen utgår. Ytan reserveras i stället till platsskapande åtgärder så som exempelvis möblering eller markmålning. Därtill kommer Norra Hamngatan efter genomförandet föreslås att tillfälligt regleras om till hastighetsbegränsningen 30 km/h.

I projekteringsfasen ska det undersökas om det är möjligt och lämpligt att återställa den breda trappan mellan Hovrätten och Residensbron som vid ett tidigare tillfälle fyllts igen. En återställning av trappen skulle kunna bidra med ökad vattenkontakt och ökade vistelsevärden till Packhusplatsen som med återställandeprojektet efter Västlänken för Kvarnbergsetappen kommer att få en ny utformning. Därtill ska det utredas om det är möjligt att anlägga bryggor för att skapa en kanalpromenad med syfte att lyfta attraktiviteten i centrum och skapa en destination. Ett eventuellt utförande av dessa åtgärder är inte upptagna i den föreslagna budgeten för Delsträckgrupp 1.

Inga avsteg från Teknisk handbok krävs med föreslagen lösning.

Alternativa lösningar

Som alternativ till spont för att höja stabiliteten har pådäck prövats i genomförandestudien. Åtgärden har valts bort på grund av att schaktarbetena blir mer omfattande och innebär en större omgivningspåverkan i utförandeskedet samt att det ändå behövs tillfällig spont för att undvika bland annat grundvattenpåverkan. Spont bedöms som en mer kostnadseffektiv lösning.

Att bygga ett påbyggnadsbart högvattenskydd är ett alternativ till att bygga full höjd direkt. Detta anses dock endast rimligt om en påbyggnad bedöms behöva ske innan år 2050 då den tekniska livslängden på underliggande mur annars uppnåtts innan påbyggnad behöver ske.

Ett års byggnation

Produktionen beräknas pågå under ett år och vara färdigställd cirka tre år efter att kommunfullmäktige antagit genomförandebeslutet. Stadsmiljöförvaltningen har tidigare arbetat utifrån förutsättningen att länsstyrelsen bedömer att det räcker med en anmälan om vattenverksamhet men har under sommaren fått besked om att förvaltningen behöver ansöka om en miljödom, vilket medför en förskjutning av planerad byggstart med cirka ett år.

Konsekvenser under byggtiden

De planerade åtgärderna bedöms medföra en begränsad miljöpåverkan under byggtiden i form av bland annat masshantering, grumling, utsläpp av länshållningsvatten och buller. Åtgärder för att mildra miljö- och klimatpåverkan under byggskedet planeras.

Vibrationsalstrande arbeten förväntas förekomma i närhet till bostadsbebyggelse. En riskinventering och en riskanalys görs i detaljprojekteringsskedet för att minska påverkan. Arbetet kommer också att medföra buller. Projektet kommer att få riktvärden att hålla sig inom från länsstyrelsen/miljödomstolen. Information till berörda boende och verksamheter anses vara av betydande vikt under byggtiden.

Genomgående trafik längs Norra Hamngatan planeras att ledas om under genomförandet, medan gång- och cykeltrafik med målpunkter längs Norra Hamngatan fortsatt ska kunna trafikera gatan. Vid "Kaj vid Packhusplatsen" planeras all trafik kunna trafikera likt idag, med undantag för godstransporter till Stenpiren som planeras ledas om via Skeppsbrons spårområde i stället för att trafikera Stora Bommens bro.

Uppföljning av programmets inriktning

Nedan följer en lägesbeskrivning av de beslutade inriktningarna för planeringen av upprustning av kanalmurarna längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen:

- a. Aktuella kanalmurar och broar rustas upp till en sådan standard att konstruktionerna säkerställs för ytterligare 120 år.

Det finns två sträckor längs Ullevigatan, som inte utgörs av regelrätta kanalmurar utan av träpalissader. Dessa är Stampbroarna-Folkungabroarna respektive Folkungabroarna-Dämnet. Konstruktionstypen träpalissad dimensioneras inte för 120 års livslängd utan för 40 års livslängd. Stabiliteten på sträckan mellan Stampbroarna och Folkungabroarna är undermålig, vilket innebär att träpalissaden planeras att ersättas av en kraftigare spont för att klara trafiklasterna. Detta blir särskilt viktigt ifall det byggs spårväg på sträckan. Sponten dimensioneras för 120 års livslängd och ligger därmed inom ramen för dimensioneringskraven i inriktningsbeslutet. På sträckan Folkungabroarna-Dämnet är det god stabilitet. Stadsmiljöförvaltningens bedömning i dag är att befintlig träpalissad bör ersättas med en ny träpalissad. Detta då det är mer ekonomiskt fördelaktigt att under 120-årsperioden byta ut träpalissaden 2–3 gånger än att byta konstruktionstyp. Att bevara träpalissaden med intilliggande slänt värnar också om kulturmiljön då det ger uttryck för den ängsmark som varit.

Resterande kanalmurar planeras att rustas upp till en sådan standard att konstruktionerna säkerställs för ytterligare 120 år. Gällande broarna är renoveringsbehovet i dagsläget inte helt klarlagt. Stadsmiljöförvaltningen kommer att göra avvägningar vad gäller åtgärdsbehov och kostnad.

- b. Kulturmiljön bevaras samtidigt som ett attraktivare stadsrum skapas längs kanalen och framkomligheten för gående och cyklister förbättras.

Genom borttagandet av värdebärande delar, såsom sandstenen med dess tillhörande patina, uppstår en fragmentisering och försvagning av den historiska läsbarheten av 1860-talets stora omdaning av ”stadens finrum” vid Stora Hamnkanalen eftersom sandstenen utgör en av delarna i den genomtänkta arkitektoniska gestaltningen. Valet av ny beklädnadsmur av granitsten motiveras av att stensorten använts historiskt både i olika murar inom vallgraven (fast med olika ytbearbetning) och vid samma tidpunkt under 1800-talet, då den stora omdaning av Stora Hamnkanalen och Packhuskajen utfördes. Valet av granitsten motiveras även av att det är en hårdare och därmed tåligare sten. Den befintliga sandstenen är inte möjlig att såga i de mått som krävs på grund av de stora sprickbildningar som uppstått i stenen. Stadsmiljöförvaltningen upplever att länsstyrelsen och kulturförvaltningen visat förståelse för att sandstenen inte kan återanvändas. Stadsmiljöförvaltningen har samrått med länsstyrelsen och kulturförvaltningen om vilken beklädnadssten som ska gälla mellan Packhusplatsen och Drottningtorget.

Pollare, smågatsten, krönsten och belysning kommer att återmonteras och de två befintliga trapporna kommer att återställas utmed Norra Hamngatan.

Upprustningen kommer medföra konsekvenser för utpekade kulturhistoriska värden. Det kommer krävas avvägningar mellan påverkan på kulturhistoriska värden och den kravställning som finns vad gäller stabilisering av gator och översvänningsåtgärder genom hela planeringsprocessen för programmet. Stadsmiljöförvaltningen bedömer dock att kulturmiljön kommer att kunna bevaras.

För att ge stöd till arbetet med återställning av gatumiljöerna i arbetet med kanalmurarna har stadsbyggnadsförvaltningen i *Inriktning cykel och gång till Kanalmursprogrammet* tagit fram medskick kring cykel, gång och vistelse som utgår från redan befintliga ställningstaganden som finns. Förslagen inkorporerar också utformning för delen vid Brunnsparken som bygger på borttagen spårvagnstrafik på Norra Hamngatan vid Nordstan på lång sikt. Stadsmiljöförvaltningen arbetar för att efterfölja medskicken inom upprustningens geografi.

- c. Klimatanpassningsåtgärder inom aktuellt geografiskt område inkluderas, för att bidra till att skydda staden fram till år 2070.

Skyddsportar planeras att utföras vid Stora Hamnkanalens mynning. Alternativet till skyddsportar är slussportar, vilka är dyrare. Slussfunktionen bedöms heller inte vara aktuell då framför allt Paddan-båtar inte kan trafikera vid de korta perioder slussportarna är stängda samt att de vid högre vattenstånd i kanalerna inte kommer under de flesta broarna. Det bedöms heller inte lämpligt att trafikera älven med turister vid oväder. Vid Packhusplatsen kommer högvattenskyddet mellan Stora Bommens bro och Stora Tullhuset att höjas. Skyddsporten och höjning av högvattenskyddet vid Packhusplatsen utgör komponenter i Högvattenskyddsprogrammet men finansieras av kanalmursupprustningen.

Samverkan pågår med Kretslopp och vatten vad gäller skyfallshantering.

Ett ökat inslag av grönska med träd i rader eller grupper eller andra planteringar och dagvattenbäddar kan bidra till ett svalare lokalklimat vilket minskar effekterna vid värmeböljor. Krontäckningsgraden inom Vallgraven är idag endast 3,5 procent, men den historiska stadskärnans gator och torg har potential att rymma mer grönska. I samband med utredningen av blågröna klimatanpassningsåtgärder behöver tåligheten avseende kulturmiljön samt utrymmet under mark främst kopplat till ledningar utredas på respektive plats, bland annat inom ramen för kanalmursprogrammet.

- d. Arbetet ska planeras för att genomföras under en 20-årsperiod, till cirka år 2043.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer fortsatt genomförandetiden till cirka 20 år. Tidplanen bygger på att Spårväg i Alléstråket byggs och är färdigställd i enlighet med den tidplan som presenteras i det vägvalsbeslut som stadsbyggnadsnämnden godkänt, det vill säga att spårvägslinken kan trafiköppnas inom tio år från inriktningsbeslut.

- e. Arbetet ska planeras för att genomföras med en ekonomisk ram om 4,5 till 5 mdkr i 2020 års prisnivå.

En kostnadsanalys enligt successivprincipen gjordes för hela åtgärdens omfattning i juni. Utifrån resultatet bedöms åtgärden fortsatt kunna rymmas inom den ekonomiska ramen. Fler kostnadsanalyser kommer att utföras under arbetets gång.

Fördjupad beskrivning av programmets genomförandeplan

Arbetet är omfattande och komplext, och förändringar i genomförandeplanen sker fortlöpande allteftersom kunskapen fördjupas och omgivande faktorer och förutsättningar förändras. De tre viktigaste faktorerna för genomförandeplaneringen är:

- Omledning av kollektivtrafik
- Åtkomst till vatten genom godkänd anmälan av vattenverksamhet eller miljödom
- En god kommunikation och samverkan

Stadsmiljöförvaltningen följer noga beslutsprocessen för Spårväg i Alléstråket. Därtill är en arbetsgrupp för spår och trafik uppstartad för att både titta på helheten och sträcka för sträcka samt bedöma vilka alternativ som finns. Arbetsgruppen består av representanter från Västtrafik, stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen.

Den miljöjuridiska kompetensen har förstärkts och är viktig för den fortsatta strategisk planeringen och rådgivningen för att få de miljötillstånd som krävs. Parallellt med Delsträckgrupp 1:s miljötillståndprocess pågår en miljötillståndprocess för resterande sträckor.

En bättre och fördjupad nulägesbild av konstruktionernas status behövs för att kunna göra strategiska vägval i genomförandeplaneringen. Utredningar är på gång att tas fram för, i första hand, Södra Hamngatan, Fontänbron och Ullevigatan.

I inriktningsbeslutet beskrevs arbetet delas in i fyra delsträckgrupper (DSG):



Programmets föreslagna indelning i fyra delsträcksgupper visualiseras genom de svarta ramarna. Färgerna på delsträckorna inom respektive delsträcksgupp anger graden av påverkan på kollektivtrafiken, ju mörkare desto större påverkan. Gul cirkel avser skydds- eller slussportar för högvattenskydd.

Planeringen bygger idag på fem delsträcksgupper med preliminära genomförandetider:

KMP Planerade DelSträckGrupper, Version 3,0



26-28 DSG 1 Norra Hamngatan och Packhuskajen

28-32 DSG 2 Ullevigatan, delar av S Hamngatan

31-35 DSG 3 Norra Hamngatan, Södra Hamngatan

37-43 DSG 4 Drottningtorget, Stampgatan

Hållbar stad – öppen för världen

33-36 DSG 5 Skyddsport mynning Stora Hamnkanalen

För att klara genomförandetiden med renoverade kanalmurar till cirka 2043 planerar stadsmiljöförvaltningen att börja med de sträckor som inte kräver att nya spårlösningar finns på plats när kanalmurarna renoveras.

Stadsmiljöförvaltningen planerar att starta upp en genomförandestudie för Delsträckgrupp 2 under våren 2025. Delsträckgrupp 2 planeras omfatta del av Södra Hamngatan, Slussplatsen mitt emot Drottningtorget, Ullevigatan samt utbyggnad av gång- och cykelväg längs Norra Hamngatan.

Hantering av kommande genomförandebeslut

Stadsmiljöförvaltningen föreslår att kommande genomförandebeslut för kanalmursupprustningen inte per automatik lyfts till kommunfullmäktige för antagande utan endast om investeringen faller under ramen för ägarstyrda investeringar. Det innebär att stadsmiljönämnden kan anta genomförandebeslut för delsträckor som klassas som verksamhetsstyrda investeringar.

I det framtagna förslaget *Göteborgs Stads riktlinje för hantering av ägarstyrda investeringar* klassificeras de investeringar inom nämnder som bedöms vara av principiell beskaffenhet samt de investeringar med en monetär omslutning som överstiger 5 200 prisbasbelopp (vilket 2024 innebär cirka 300 miljoner kronor) som ägarstyrda investeringar. Riktlinjen är ännu inte godkänd av kommunfullmäktige.

Utöver att delsträckan behöver klassas som en verksamhetsstyrd investering för att stadsmiljönämnden ska kunna anta genomförandebeslutet krävs att inriktningsbeslutets ramar bedöms hålla för genomförandet av samtliga delsträckor. Om inriktningsbeslutets ramar inte bedöms hållas behöver ett reviderat inriktningsbeslut antas av fullmäktige.

Uppföljning till kommunfullmäktige föreslås ske enligt ordinarie hantering. I dagsläget innebär ordinarie hantering att de delar som fått genomförandebeslut följs upp två gånger per år, vid delårsbokslut samt i årsrapporteringen. De delar som endast omfattas av inriktningsbeslutet har ingen särskild rapportering mot kommunfullmäktige.

Kommunfullmäktige ska ges möjlighet att ta ställning till reviderade inriktnings- och genomförandebeslut av ägarstyrda investeringar vid bedömda väsentliga avvikelser i förhållande till tidigare fattade investeringsbeslut.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att de fem projektmålen uppfylls genom föreslagen lösning. Måluppfyllnaden motiveras nedan:

- *Renovering med 120 års livslängd med tydlig hänsyn till kulturmiljövärdena.*
Kajkonstruktionen dimensioneras enligt de krav som finns för 120 års livslängd och hänsyn tas till kulturmiljön genom att bland annat återanvända krönsten och belysningsstolpar och att använda nya material som harmonierar med befintliga material i övrigt.
- *Högvattenskydd för kajen vid Packhusplatsen.*
Genom att återställa och höja högvattenskyddet mellan Stora Bommens bro och Stora Tullhuset bedöms översvåmningsriskerna till följd av högvatten minska.
- *Verka för möjligheten att bygga Gång- och cykelbro Packhuskajen – Hugo Hammars kaj i framtiden.*
Kajen utformas med något lägre höjd för att inte försvåra för gång- och cykelbron och dimensioneras för laster som är anpassade efter kända specifikationer för bland annat den planerade gång- och cykelbron. Högvattenskydd byggs visserligen även där bron förutsätts ansluta, men de anpassas för att kunna demonteras på ett sådant sätt att det underlättar en framtida bro.

- *Verka för möjligheten att realisera strategierna i Stadsmiljöplan inom Vallgraven i kommande skeden.*

Då en utbyggnad i linje med stadsmiljöplanen, avseende bland annat gång- och cykelkopplingar, inte fungerar trafikalt med de omkringliggande trafikala förutsättningarna som råder i dag omfattar förslaget i stället temporära åtgärder. Förslaget förhindrar inte att åtgärderna i stadsmiljöplanen utförs i senare skede.

- *Möjliggöra för förvaltningen Kretslopp och vatten att sanera vatten- och avloppsledningar inom utredningsområdet.*

Förslaget som tagits fram i genomförandestudien inkluderar rivning eller igenfyllning av befintliga kombinerade ledningar och installation av separerade ledningar för dag-, respektive spillvatten. Förslaget har tagits fram i samverkan med Kretslopp och vatten. Åtgärderna finansieras till största del av Kretslopp och vatten i enlighet med de generella avtal som finns mellan förvaltningarna men utförs av stadsmiljöförvaltningen på uppdrag av Kretslopp och vatten.

Med genomförandestudien till grund bedömer stadsmiljöförvaltningen att projektet är genomförbart under följande förutsättningar:

- Att en överenskommelse träffas med Västlänken/Trafikverket angående hur arbetena kan samordnas där arbetsområdena överlappar i Stora Hamnkanalen.
- Att en överenskommelse träffas med Trafikverket som förvaltare av Götatunneln rörande den tekniska lösningen för renoveringen av kanalmuren.
- Att miljödom godkänns.
- Att bygglov beviljas för renoveringen av kanalmurar och kaj då det omfattar byte av beklädnadssten och viss höjjustering, vilket bedöms som en väsentlig förändring.

Dialog och samordning pågår med Trafikverket. Arbeta med miljötillstånd har pågått parallellt med genomförandestudien och fortsätter under projekteringsskedet. Bygglov avses sökas under detaljprojektering.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att föreslagen projektbudget för Delsträckgrupp 1 utgör en skälig del av inriktningsbeslutets projektram för helheten. Meterkostnaden för Delsträckgrupp 1 bedöms som rimlig, den är kanske något väl tilltagen men inte oskäligt hög. Kortare sträckor, såsom Delsträckgrupp 1, medför en högre meterkostnad än vad stadsmiljöförvaltningen bedömer att meterkostnaden för länge sträckor kommer landa på.

Mot bakgrund av projektets måluppfyllnad och att förutsättningarna för projektets genomförande bedöms realiserbara föreslår stadsmiljöförvaltningen att stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om genomförande av Delsträckgrupp 1 för upprustning av kanalmurarna i enlighet med stadsmiljönämndens förslag.

Stadsmiljöförvaltningen ser i dagsläget inte något behov av att revidera inriktningsbeslutet. Stadsmiljöförvaltningen anser att en reinvestering av träpalissaden längs Ullevigatan på sträckan mellan Folkungabroarna och Dämmet ligger inom ramen för uppdraget, även om konstruktionen endast säkerställs för ytterligare 40 år. Detta då stadsmiljöförvaltningen bedömer att dagens konstruktionstyp är den mest lämpliga på aktuell sträcka.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att förvaltningen med aktuellt ärende gör en uppföljning av programmets inriktning som helhet, ger en fördjupad beskrivning av genomförandeplanen samt värderar behovet av förändringar i inriktningen. Stadsmiljöförvaltningen föreslår därmed att stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige förklara uppdraget för fullgjort.

Genom att låta stadsmiljönämnden besluta om genomförandet av delsträckgrupper som klassas som verksamhetsstyrda investeringar menar stadsmiljöförvaltningen att besluten hanteras på rätt nivå. I dagsläget är det en delsträckgrupp som stadsmiljöförvaltningen bedömer skulle kunna falla under ramen för verksamhetsstyrda investeringar, Delsträckgrupp 5. Detta innebär att det, enligt dagens planering, är ett genomförandebeslut som möjligen lyfts till stadsmiljönämndens för godkännande.

Arbetet har hittills krävt mycket samordning med andra förvaltningar och aktörer. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att ett fortsatt stort fokus på samverkan, dialog och kommunikation kommer vara en framgångsfaktor för genomförandet av arbetet med upprustningen av kanalmurarna.

Josefine Johansson

avdelningschef
planering och investering

Anders Ramsby

direktör
stadsmiljöförvaltningen

Yttrande

Centerpartiet

2024-10-24

Nr 7

Yttrande angående genomförandebeslut Delsträckgrupp 1, Kaj- och kanalmur

Arbetet med kanalmursrenoveringen är komplext och innebär omfattande investeringsmedel. Just därför är det väsentligt att projektet planeras på ett sådant sätt att även andra nyttor kan skapas och delfinansieras av kanalmursarbetet.

Av tjänsteutlåtandet framgår att en sådan nytta skulle kunna vara 2–3 träd vid Kämpebron genom att anpassa kommande ledningsdragnings. Mot bakgrund av den låga kronträckningsgraden i områden anser vi att detta bör beaktas inom hela Delsträckgrupp 1, inklusive Norra Hamngatan. Är det möjligt så bör ledningsdragningsarna inte omöjliggöra exempelvis en framtida trädrad längsmed Norra Hamngatan.

Vidare framgår det av tjänsteutlåtandet att gatuutformningen behöver vara temporär på grund av Västlänkens arbetsområde vid Stora Hamnkanalen. Först inom ramen för Delsträckgrupp 2 kan ett slutligt trafik- och utformningsförslag tas fram för Delsträckgrupp 1. Som tillfällig lösning föreslår tjänsteutlåtandet att hastigheten sänks till 30 km/h och att en sida av parkeringar längs Norra Hamngatan tas bort. Centerpartiet menar att utgångspunkten för de temporära åtgärderna bör vara att se dem som ett unikt tillfälle att tillfälligt testa och utvärdera möjliga åtgärder och inslag till arbetet med den permanenta utformningen i Delsträckgrupp 2. Syftet med det kan i bästa fall bli att öka och påskynda uppfyllelsen av stadens miljö-, klimat- och trafikmål. Utöver de temporära åtgärder som tjänsteutlåtandet föreslår skulle det exempelvis kunna handla om att testa en cirkulationsplan i mindre skala som kan skapa ökad yta för vistelse eller andra åtgärder som bedöms kunna öka stadens måluppfyllelse. Fungerar åtgärden väl kan det utgöra ett viktigt underlag inför det senare arbetet med den permanenta utformningen.

Slutligen vill Centerpartiet lyfta vikten av att dokumentet *"Inriktning cykel och gång till Kanalmursprogrammet Medskick till GFS 2023-10-16"* blir en utgångspunkt för att säkerställa nyttorna för gång- och cykel i det fortsatta programarbetet.