

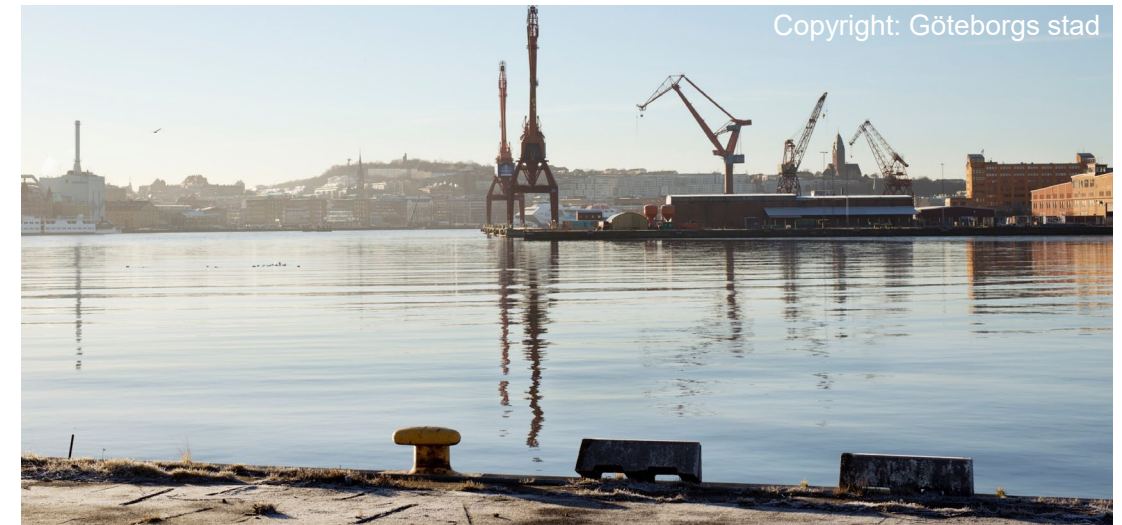
Information om Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj

Information i exploateringsnämnden 18 november 2024

Johanna Lennmalm, exploateringsförvaltningen
Marie Rörstad, stadsbyggnadsförvaltningen
Susanne Wiberg, exploateringsförvaltningen

Agenda

1. Övergripande projektinformation
2. Samhällsekonomisk analys och kostnad
3. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning och förslag till beslut



Övergripande projektinformation

Status i projektet

Detaljplan

- Samrådet är avslutat - synpunkter tas omhand
- Fokus på framtagande av granskningshandlingar
- Beslut om granskning planeras Q2-2025

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet

- Fokus på teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning
- Inlämning planerad till Q2-2025

Genomförandestudie

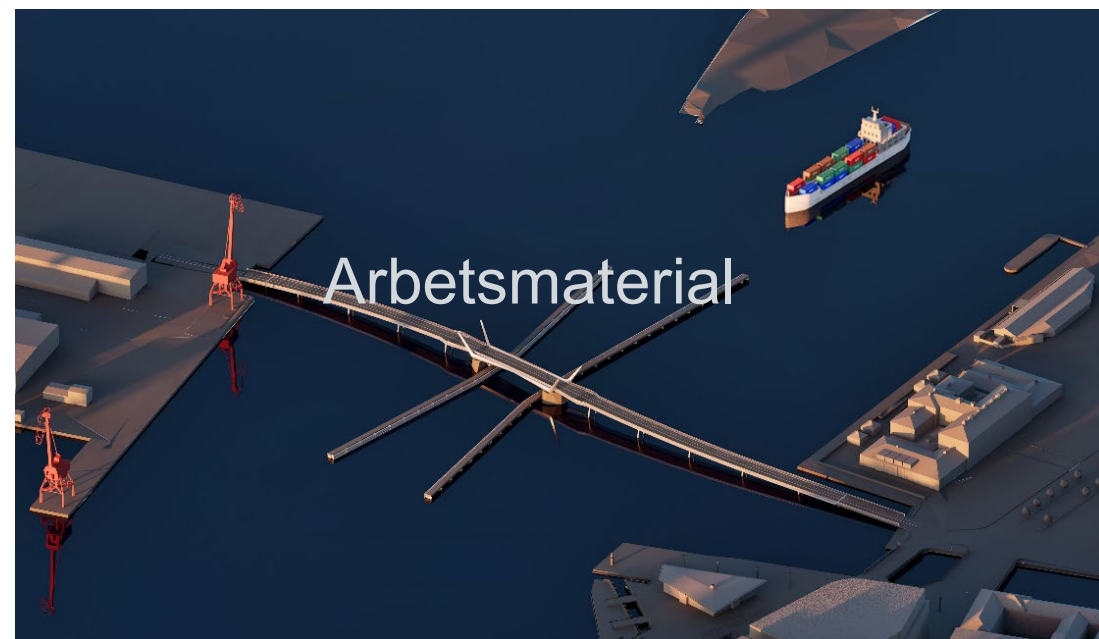
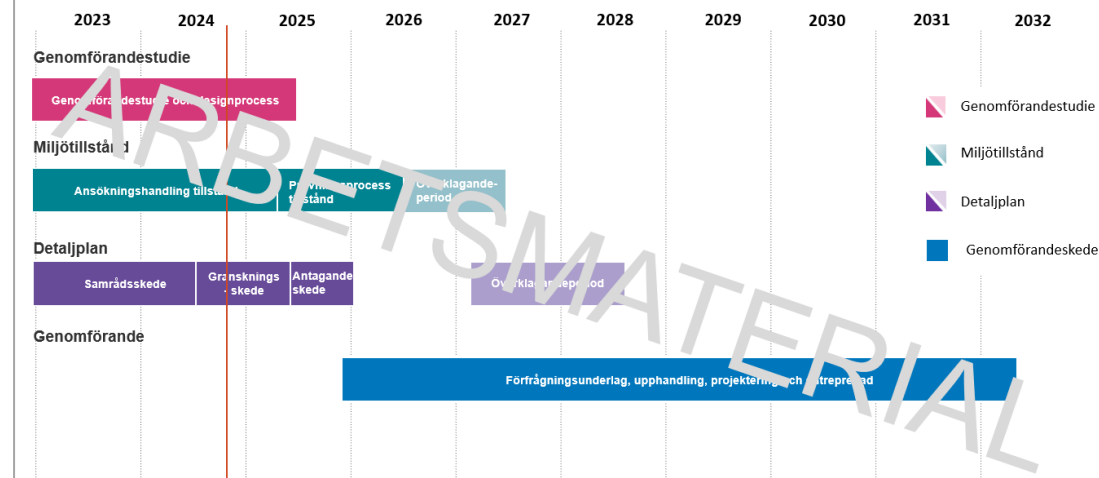
- Fokus på bygg- och konstruktionsfrågor, sjöfartsfrågor och ekonomi

Designprocess

- Designprocess har genomförts under våren 2024
- Designkonceptet är inkluderat i kostnadsbedömningen
- Inriktningsbeslut för designkoncept planeras Q1-2025

Tidplan och processer

2024-11-13



Synpunkter från samråd, urval *

* Cirka 60 inkomna synpunkter/yttranden

Påverkan på riksintresse kommunikation, farled

- Inte utgöra ytterligare ett hinder i farleden för sjöfarten
- Framkomlighet, öppningar och sjösäkerhet

Påverkan på riksintresse kulturmiljö

- Inordning i älv- och stadsrummet
- Materialval, utformning och gestaltning

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

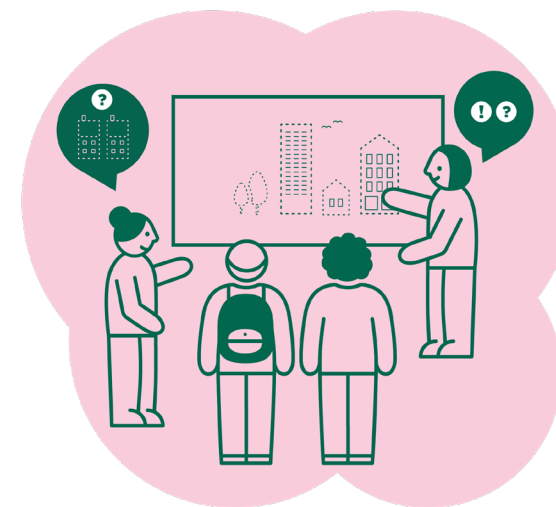
- Påverkan på Vänersjöfarten
- Äventyrande av nytta med anläggande av slussarna i Trollhättan

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Hälsa och säkerhet

Påverkan på annan sjöfart, bland annat turistsjöfarten i Göteborg

Tillgänglighet för alla



Copyright: Göteborgs stad

Projektets fortsatta bedömning

- Bro i aktuellt läge bedöms inte påverka öppningstiderna på Hisingsbron.
- Möjligt att hitta lämplig hantering för förorenade massor och sediment.
- Risken för ett långtgående verksamhetsansvar kvarstår och anses inte påverkas nämnvärt av ett gott projektgenomförande.
- Möjligheten att erhålla tillstånd för vattenverksamhet i enlighet med miljöbalken är fristående från risken med verksamhetsansvar.
- Projektet har pågående dialoger med intressenter, bland annat gällande sjöfartens behov och möjliga lösningar diskuteras.
- Gång- och cykelbron bedöms fortsatt inte påtagligt skada riksintressen.

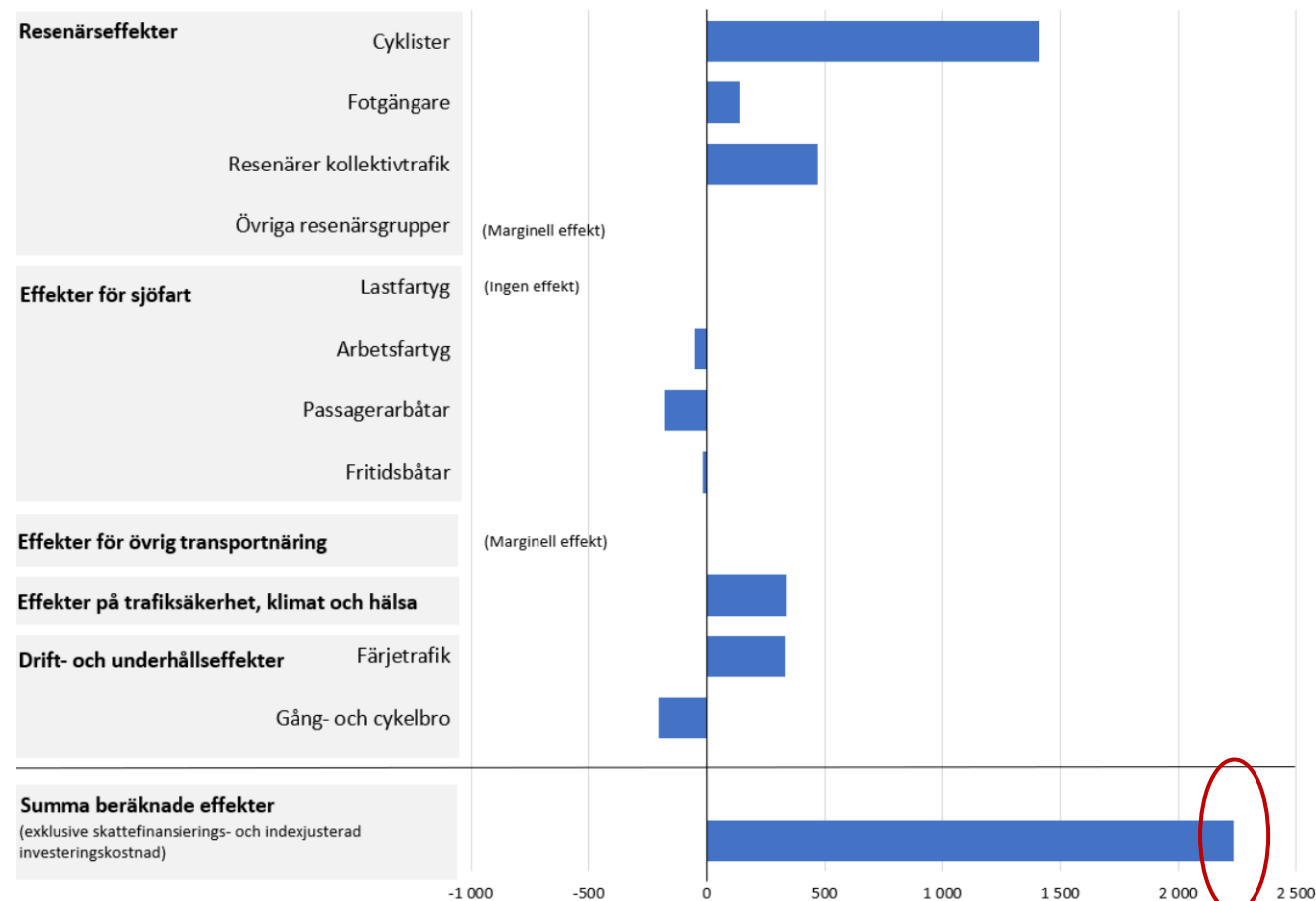
Samhällsekonomisk analys och kostnad

Bakgrund

- Kommunfullmäktige beslutade 2021-09-16 om att ge uppdrag att planera för en gång- och cykelbro över Göta älv:
 - Total projektram om maximalt 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå.
 - Investeringen bedömdes stå i proportion till den samhällsekonomiska nyttan som var grund för projektramen.
 - Projektet ansvarar för att rapportera väsentliga avvikelser eller förändrade förutsättningar.
- Ny kostnadsbedömning och ny samhällsekonomisk bedömning har tagits fram som visar på ökade nyttor och ökade kostnader.

En samhällsekonomiskt lönsam investering

- Nyttorna är betydligt större än vid tidigare bedömning.
- De största positiva nyttoeffekterna är resenärseffekter med en väsentlig tidsbesparing för cyklister under arbetspendlingens högtrafik.
- Onyttor uppstår för de fartyg som kan komma att behöva vänta på broöppning.
- Kvalitativa nyttor har tillkommit i analysen, bland annat kopplat till stadsutveckling och stadsliv över älven.
- Den samhällsekonomiska nyttan uppgår till 2 200 miljoner kronor. Projektet är lönsamt om investeringskostnaden underskrider 1 700 miljoner kronor.
- Nyttanalysen utgår från att färjelinje 287 slutar trafikera medan linje 286 fortsätter att trafikera.

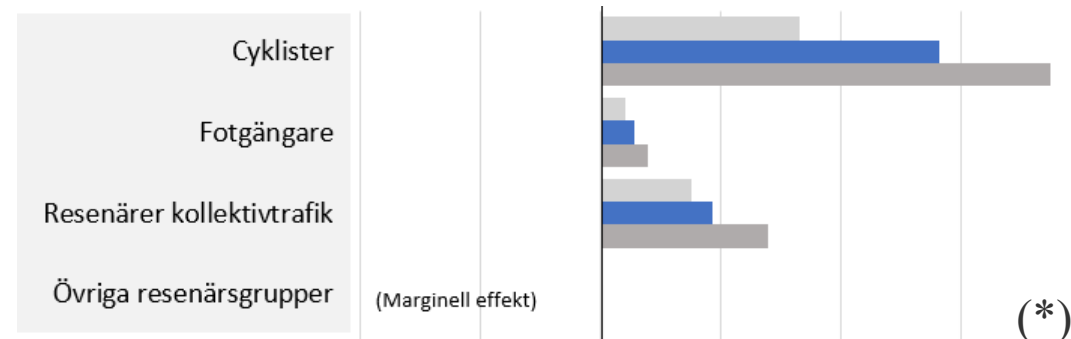


Den samhällsekonomiska nyttan uppgår till 2 200 miljoner kronor.

Beräkningsgrunder och känslighetsanalys

- 17 500 cyklister bedöms använda bron per dag år 2050.
- Nyttanalysen påverkas bland annat av:
 - Hur ofta bron kommer att öppnas.
 - Behovet av öppningar under arbetspendlingens högtrafik.
 - Planerbara öppningar enligt tidtabell istället för fri öppning på anrop.
- Nyttanalysen utgår från att:
 - Last- och statsfartyg ges fri öppning på anrop.
 - Fritidsbåtar ges öppning på tidtabell.
 - Övrig yrkessjöfart ges öppning enligt separat tidtabell.
- Tidtabellseffekterna i nyttanalysen är beräknade på den säkra sidan och det finns potential att öka nyttan i framtiden.

Resenärseffekter



Känslighetsanalys av resenärseffekter, nyttor, bron.

- **Huvudscenario – blått (17 500 cyklister)**
- Sampers basprognos – ljusgrå (10 000 cyklister)
- Sampers hållbarhetsscenario – mörkgrå (21 200 cyklister)

(*) 500 mnkr per skalstreck i figuren

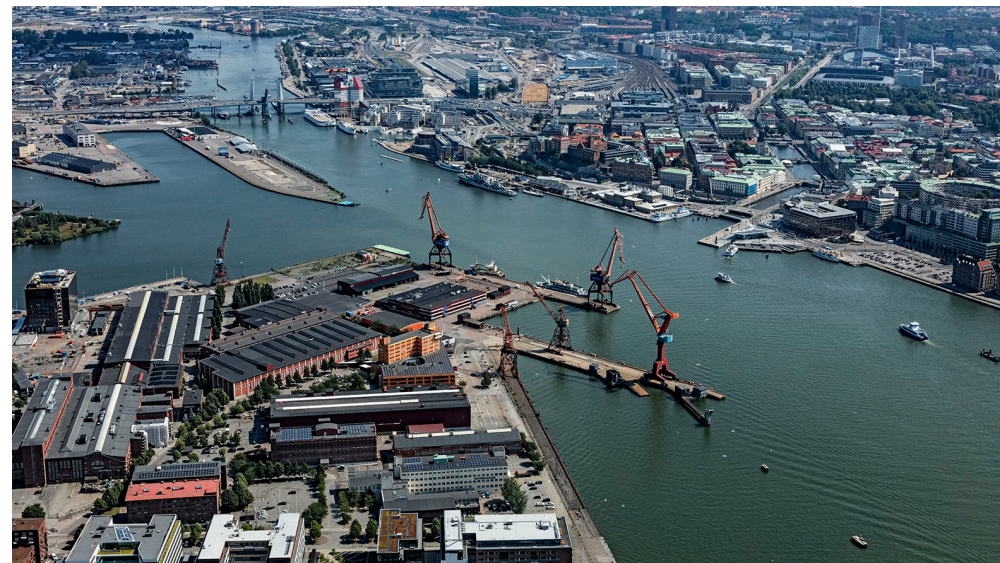
Ny kostnadsbedömning

- En ny kostnadsbedömning har nyligen genomförts enligt succesivmetoden.
- Kostnadsbedömningen visar behov av en ny projektram om 1 200 miljoner kronor för att säkerställa projektet.
- Fördelningen är 1 000 miljoner kronor grundkostnad och 200 miljoner kronor för risk och osäkerhet.



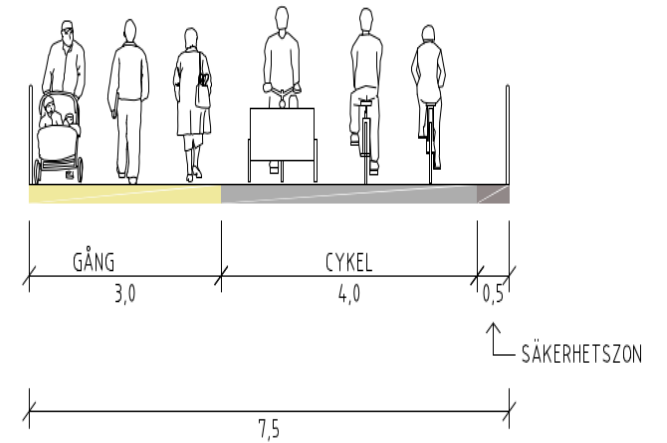
Orsaker till kostnadsförändringarna

- Uppdimensionering av bro och ledverk på grund av nya myndighetskrav avseende godssjöfarten som i framtiden planeras trafikera Göta älv.
- Provisorisk farled under byggtiden
- Areaökning i kostnadsbedömningen av bron
- Krav på mer avancerade tekniska system
- Kostnaderna för de tidiga skedena är större än vid den tidigare uppskattade budgeten på grund av ökade krav i tillståndsprocesserna.



Möjligheter att närma sig planeringsramen

- Projektet arbetar löpande med de mest kostnadseffektiva åtgärderna som kan uppfylla kraven på projektet.
- Resultatet är ett välgestaltat, kostnadseffektivt och tekniskt genomförbart förslag.
- Möjliga kostnadsbesparande åtgärder att utreda vidare har identifierats under hösten 2024:
 - Smalare gångbana på bron.
 - Smalare gång- och cykelbana på land.
 - Ändrad räckesutformning, luta räcke utåt.
 - Ingen effektbelysning.
 - Ingen konst.
- Åtgärderna medför konsekvenser på brons funktion, kvalitet, användbarhet samt tidigare politiska beslut.
- Kostnadsbesparingen för åtgärderna begränsas till storleksordningen 30 miljoner kronor i 2020 års prisnivå.
- Bedömningen är att det inte är möjligt att nå den planerade ramen på 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå.



Konsekvenser av respektive åtgärd återfinns i tjänsteutlåtande och PM.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning och förslag till beslut



Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

- Förvaltningen bedömer att det finns ett konkret, välgestaltat, kostnadseffektivt och tekniskt genomförbart förslag till broutformning.
- Den nya samhällsekonomiska analysen visar på betydligt högre nyttor än i tidigare bedömning. Bron är en samhällsekonomisk lönsam investering och nyttorna överstiger kostnaderna med 500 miljoner kronor.
- Förvaltningen bedömer att investeringens kostnadsram bör utökas för att möjliggöra ett genomförande av bron.
- Beslut om en utökad projektram möjliggör fortsatt arbete med bibehållen, funktion, kvalitet och nyttoeffekt.
- Förvaltningen bedömer att de kostnadsbesparande åtgärderna inte bör genomföras på grund av dess påverkan på funktion, kvalitet, användbarhet och att de inte går i linje med tidigare fattade politiska beslut samt innebär en kostnadsbesparing på omkring 30 miljoner i 2020 års prisnivå.
- Bron är en viktig del i stadsutvecklingen i Göteborg och en bärande del i att stadskärnan ska kunna växa över älven och bidra till en mer sammankopplad, nära och robust stad.



Göteborgs
Stad

Förslag till beslut i december 2024

- Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om en reviderad projektram till maximalt 1200 miljoner kronor i 2020 års prisnivå.

Kontaktuppgifter:

Johanna Lennmalm

johanna.lennmalm@exploatering.goteborg.se

Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad

Marie Rörstad

marie.rorstad@stadsbyggnad.goteborg.se

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

Susanne Wiberg

susanne.wiberg@exploatering.goteborg.se

Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad