



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.

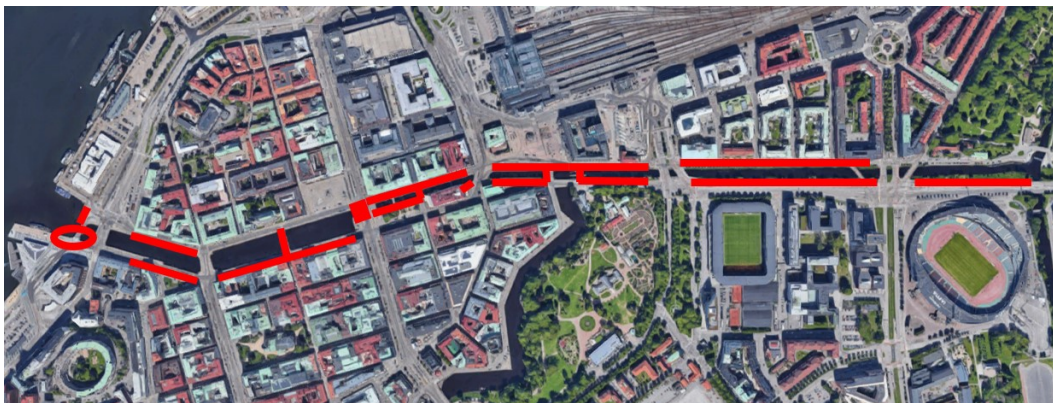
Beskrivning av ärendet

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 trafikinämnden 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 trafikinämndens 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 | 31-35 | DSG 3 Norra Hamngatan, Södra Hamngatan |
| 28-32 | DSG 2 Ullevigatan, delar av S Hamngatan | 37-43 | Fontänbron |
| | | | DSG 4 Drottningtorget, Stampgatan |
| | | 33-36 | DSG 5 Skyddsport mynning Stora Hamnkanalen |

Hållbar stad – öppen för världen

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 översvänningsriskerna 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