

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2026-05-20

Ärendenummer EXF-2026-00556

EXN 2026-06-15

Handläggare

Christer Niland

Telefon: 0728-567390

E-post: christer.niland@exploatering.goteborg.se

## Prioriteringar i investeringsportföljen 2026

### Förslag till beslut

I exploateringsnämnden:

Exploateringsnämnden godkänner förvaltningens förslag till prioriteringar i investeringsportföljen:

- a. Exploateringsnämnden påbörjar inte genomförandestudie för Bangårdsförbindelsen under år 2026 (EXF-2023-01092).
- b. Exploateringsnämnden påbörjar inte genomförandestudie för Kajparken under år 2026 (stadsutvecklingsförslag i tidigt skede).
- c. Exploateringsnämnden beslutar inte om genomförande för gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj under år 2026 (EXF-2023-01093).

### Sammanfattning

Exploateringsnämndens investeringsportfölj består av projekt för planering och genomförande av infrastrukturinvesteringar. Investeringsvolymen ökar 2026 och kommande år. Då exploateringsförvaltningens driftsbudget för år 2026 är oförändrad jämfört med 2025 års budget krävs beslut om prioriteringar i portföljen.

Ökningen 2026 och kommande år beror dels på att kommunfullmäktige har fattat planeringsbeslut eller exploateringsnämnden inriktningsbeslut för sex nya investeringsprojekt under 2025 och 2026, dels på att fler projekt, i enlighet med förvaltningens investeringsnominering, går från planeringsskedet och in i projekterings- och byggskede.

Av investeringsportföljens projekt bedömer förvaltningen att Bangårdsförbindelsen, Kajparken och Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är minst tidskritiska och minst kostsamma att förskjuta i tid. Projekten har inte några tydliga beroenden till andra projekt och kräver inte ytterligare externa överenskommelser för att senareläggas. Därefter bedömer förvaltningen det möjligt att förskjuta Citybuss Backastråket etapp Gåsagången och Spårväg Lindholmen – Eriksberg. Dock krävs överenskommelser inom Sverigeförhandlingen och viss fördyring bedöms sannolik. Den ekonomiska effekten bedöms ta längre tid. Resterande projekt i investeringsportföljen bedömer förvaltningen som mycket kostsamma och tidskritiska att förskjuta i tid.

Om exploateringsnämnden fattar beslut enligt förvaltningens förslag bedöms volymen inom investeringsportföljen kunna balanseras inom driftbudgeten för 2026. Vid oförändrad eller minskad driftbudget 2027 kommer ytterligare prioriteringar att behövas.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Om exploateringsnämnden fattar beslut enligt förvaltningens förslag bedöms volymen inom investeringsportföljen kunna balanseras inom driftbudgeten för 2026.

Vid oförändrad eller minskad driftbudget 2027 kommer ytterligare prioriteringar att behöva göras inom förvaltningens investerings- och exploateringsprojekt samt övrig verksamhet.

## **Bedömning ur ekologisk och social dimension**

Bedömningen av de namngivna investeringsprojekten ur ekologisk och social dimension är att projektens nyttor senareläggs med förskjutna effekter.

## **Bilagor som ingår i beslutsunderlaget**

1. Beskrivning av projekt i investeringsportföljen

## **Protokollsutdrag skickas till**

Kommunfullmäktige

Stadsbyggnadsnämnden

## Beskrivning av ärendet

Exploateringsnämndens investeringsportfölj består av projekt för planering och genomförande av komplexa infrastrukturinvesteringar. Investeringsvolymen ökar 2026 och kommande år. Då exploateringsförvaltningens driftsbudget för år 2026 är oförändrad jämfört med 2025 års budget krävs nu beslut om prioriteringar i portföljen. Se bilaga för beskrivning av projekt i investeringsportföljen.

Ökningen 2026 och kommande år beror dels på att kommunfullmäktige har fattat planeringsbeslut för flera nya investeringsprojekt under 2025 och 2026, dels på att fler projekt går från planeringsskedet och in i projekterings- och byggskede.

### Ökad investeringsvolym – planeringsbeslut och nya projekt

Förvaltningen ser utmaningar i att kunna expandera med personal och övriga resurser i takt med att beslutad projektvolym ökar samt att fler investeringsprojekt övergår från skedet planering till projektering och bygg. Förvaltningen erhöll inte de medel som nominerades i budget 2026.

Varje investeringsprojekt är förknippat med en andel driftskostnader och även om dessa är små i jämförelse med investeringskostnaden för projektet, så måste ändå driftsmedlen vara tillräckliga för att projekten ska vara genomförbara.

En viss andel av nedlagd tid för projektledare, specialister kan inte redovisas mot projektet vilket kräver ökat utrymme i driftsbudgeten. Kommunikationsinsatser samt stödfunktioner inom exempelvis juridik, upphandling och ekonomi kan endast i mycket begränsad omfattning redovisa tid och kostnader mot projektet vilket också belastar driftsekonomin.

De största driftskostnaderna är det som i staden benämns som investeringsrelaterade driftskostnader. Det är kostnader för detaljplaner, rivnings- och saneringskostnader vilka är mycket svårbedömda såväl i tid som kostnad.

I underlag till budget 2026 för exploateringsnämnden beskrivs hur investeringsrelaterade driftskostnader budgeteras till cirka 30 miljoner kronor jämfört med föregående års utfall om cirka 24 miljoner kronor, vilket speglar en ökad volym investeringsrelaterade driftskostnader. Jämfört med budget prognosticeras ytterligare kostnader för rivning av brostöd samt sanering av asbestfyndighet i Kvilleleden och marsprognosen för 2026 uppgår till ca 41 mkr vilket tydliggör att riskerna är stora och svårbedömda under projektering och byggnation.

Under 2025 och 2026 har kommunfullmäktige fattat planeringsbeslut eller exploateringsnämnden inriktningsbeslut för följande projekt:

- Bangårdsförbindelsen
- Spårväg i Allétråket
- Spårväg Lindholmen – Eriksberg
- Kajparken
- Högvattenskyddsprogrammet
- Hjalmar Brantingsplatsen



Sammantaget uppgår den ökade projektvolymen i form av nya projekt till cirka 5,4 miljarder kronor och erfarenhetsmässigt kan cirka 5–8 procent av kostnaden utgöra driftskostnader. Det motsvarar cirka 250–400 miljoner kronor. Projekten har en varierande lång genomförandetid men med en total genomförandetid på cirka 15 år motsvarar det cirka 17–27 miljoner kronor per år i ökad driftskostnad.

### Projektens driftskostnader

Vad som är att betrakta som investerings- respektive driftskostnader styrs bland annat av redovisningsregler enligt Rådet för Kommunal Redovisning (RKR).

De största kostnaderna i investeringsprojekten som ska bokföras som drift är kostnader för:

- detaljplan (plantaxa, underlagsutredningar mm)
- rivning av befintliga anläggningar
- sanering
- del av kostnaden för anställd personal
- vissa kommunikationskostnader

Driftskostnaderna varierar över projektets genomförandetid, både avseende total kostnad och vilka som dominerar. I planeringsskedet (från inriktningsbeslut till genomförandebeslut) är projektorganisationen jämförelsevis liten. Därmed är den personalrelaterade driftskostnaden också jämförelsevis liten. Den dominerande driftskostnaden är kostnaden för detaljplan men även vissa kommunikationskostnader förekommer. Efter genomförandebeslut, när projektet övergår till projekterings- och byggskede, minskar kostnader för detaljplan successivt men däremot uppstår kostnader för rivning och sanering. Projektorganisationerna ökar också i storlek vilket innebär att de personalrelaterade driftskostnaderna ökar. Störst driftskostnader uppstår normalt under byggskedet då projektorganisationerna är jämförelsevis stora. Rivnings- och saneringskostnader är ofta jämförelsevis mycket stora, inte minst under specifika år.

Investeringsrelaterade driftskostnader är generellt mycket svårbedömda, särskilt avseende årsfördelning. Det gäller framför allt rivnings- och saneringskostnader samt kostnader för detaljplan.

### Analys – möjliga prioriteringar 2026

Investeringsvolymerna och antalet projekt som övergår från planeringsskede till projektering och produktion ökar i enlighet med förvaltningens investeringsnominering. Under 2026 har investeringsvolymerna därutöver ökat med sex namngivna projekt till följd av planeringsbeslut i kommunfullmäktige/inriktningsbeslut i exploateringsnämnden.

#### *Prioriteringar i investeringsportföljen avser år 2026*

För att minska driftkostnaderna 2026 behöver prioriteringar göras av projekten i investeringsportföljen. I förvaltningens analys har projekten kategoriserats efter:

- vilket skede projekten befinner sig i - genomförandestudie (GFS), projektering eller byggnation
- om staden själva har full rådighet att prioritera över projekt

- om det finns tydliga beroenden med andra projekt som behöver beaktas
- om det finns beroenden avseende finansiering av projekt (medfinansiering)

Se figur nedan.



Generellt kan konstateras kostnaderna för att förskjuta ökar, ju längre projekten är gångna. Det är mycket kostsamt att förskjuta ett projekt i pågående byggnation med hänsyn till att staden ingått juridiskt avtal med en eller flera entreprenörer, projektörer och tekniska specialister, som bland annat har rätt till ersättning om avtal avslutas i förtid eller tidsplanen förlängs. En pågående byggnation kan även medföra att tillfälliga åtgärder krävs på den fysiska platsen vilket medför extra omkostnader som inte är beaktade i investeringsportföljens budget.

Att förskjuta projekt i projekteringsskedet är kostsamt då staden även här ingått juridiskt avtal med en eller flera projektörer som har rätt till ersättning, om avtal avslutas i förtid eller tidsplanen förlängs. Dock är det i regel mindre kostsamt att förskjuta ett projekt i projekteringsskedet jämfört med i byggnationsskedet med hänsyn till lägre kontraktsbelopp.

I det initiala skedet för projekt i investeringsportföljen, genomförandestudie (GFS), bedöms det som minst kostsamt att förskjuta projekt. Även här har staden vid upphandlande av teknikkonsult ingått juridiskt avtal med teknikspecialister där konsulten har rätt till ersättning om avtal avslutas i förtid eller tidsplanen förlängs. Skillnaden mellan skedena genomförandestudie och projektering är att projektering generellt har ett högre kontraktsbelopp, vilket gör att detta skede bedöms mer kostsamt att förskjuta jämfört med skedet för genomförandestudie.

### *Projekt i GFS-skede*

Flertalet av projekten i investeringsportföljen befinner sig i skedet för genomförandestudie (GFS):

- Kajparken
- Högvattenskyddsprogrammet
- Spårväg i alléstråket
- Spårväg Lindholmen – Eriksberg
- Hjalmar Brantingsplatsen
- Bangårdsförbindelsen
- Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj

Det finns dock skillnader i effekten av att förskjuta projekten även om de befinner sig i samma skede. Ett av projekten, Spårväg i alléstråket, är mycket tidskritisk med hänsyn till beroendet till Kanalursprogrammet. När kanalmurarna renoveras genom Brunnsparken och Drottningtorget kan inte nuvarande spår trafikeras och kapacitet saknas i trafiksystemet för en omledning av trafiken. Projektet skulle vid en tidsförskjutning alltså medföra mycket stora fördyringar för kanalursprogrammet.

Två projekt har beroenden med hänsyn till delvis extern finansiering;

Spårväg Lindholmen – Eriksberg samt Bangårdsförbindelsen. Spårväg Lindholmen – Eriksberg ingår som en del i Sverigeförhandlingen och för projektet finns ett nyligen tecknat avtal mellan parterna staden, regionen och staten. Att förskjuta projektet i tid skulle kräva en ny överenskommelse mellan parterna. En förskjutning skulle även medföra risk för kostnadsökningar för staden med hänsyn till att den statliga medfinansieringen uppräknas med konsumentprisindex (KPI), vars årliga ökning i allmänhet är lägre än utvecklingen för byggkostnader. Byggkostnadernas utveckling över tid (byggindex) sker i högre takt än projektets intäkter (extern finansiering) uppräknat med KPI. Att förskjuta projektet i tid bedöms därmed som ekonomiskt ogynnsamt.

Ombyggnaden av Hjalmar Brantingsplatsen är en förutsättning för att kunna ansluta den kommande spårvägen mellan Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, därmed bedöms investeringsobjektet olämpligt att tidsförskjuta.

Bangårdsförbindelsen ingår i Västsvenska paketet men det har inte tecknats ett objektsgenomförandeavtal för objektet. Till skillnad från projekt inom Sverigeförhandlingen så räknas medfinansieringen upp med väg- och banindex, som mer gynnsamt följer byggindex. Detta innebär att en tidsförskjutning av projektet inte skulle kräva några nya överenskommelser eller medföra några större fördyringar.

Sett till de tre projekt som staden själva har full rådighet över så bedöms en förskjutning av kajparken och gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj inte medföra större fördyringar om de förskjuts i tid. Högvattenskyddsprogrammet bedöms däremot som mycket prioriterat i staden och medför risk för dyra skador om skyddet senareläggs.

### *Projekt i projekteringsskede*

Efter GFS-skedet befinner sig näst flest projekt i investeringsportföljen i projekteringsskedet:

- Citybuss Backastråket

- Stadsrum Haga
- Knutpunkt Korsvägen
- Brunnsbo – Linné

De fyra förstnämnda projekten har den gemensamma nämnaren att de har ett starkt beroende till andra projekt. Staden har själva inte rådigheten att styra projekten i tid utan är beroende av dels Trafikverkets färdigställande av Västlänken, dels överenskommelser med stat och region i Sverigeförhandlingen.

Brunnsbo – Linné är kostsamt att förskjuta i tid med hänsyn till statlig medfinansiering (50 procent) räknas upp med KPI.

Projekten bedöms sammantaget som kostsamma att förskjuta i tid och kräver även externa överenskommelser för att förskjutas.

### *Projekt i byggnationsskede*

Av portföljens projekt är investeringsprojektet Kvilleleden i byggnationsskede.

Projekt Kvilleleden, gator inom DP0 i Backaplan, är den första lagakraftvunna detaljplanen i Backplansområdet och hanterar infrastrukturutbyggnad för att möjliggöra övrig utveckling i området. Utöver det som innefattas av detaljplanen ska det även utföras arbeten vilka ryms inom befintliga detaljplaner och inom befintliga planer och arbeten på statlig infrastruktur. Projektet genomförs tillsammans med Trafikverket. Innehållet i det gemensamma projektet innefattar bland annat dubbelspår på Bohusbanan, en ny tågstation i Brunnsbo, nytt Kvillemot, ombyggnation av Leråkersmotet, planskildheter i Backavägen och Minelundsvägen.

Staden och Trafikverket har en gemensam projektorganisation med Trafikverket som upphandlande part av entreprenaderna. Projektet är långt framskridet i byggnation i samverkan med statlig part och mycket tidskritiskt. Effekten av att förskjuta projektet i tid bedöms som mycket kostsamt.

## **Förvaltningens bedömning**

Förvaltningens föreslår följande prioriteringar i investeringsportföljen:

- Exploateringsnämnden påbörjar inte genomförandestudie för Bangårdsförbindelsen under år 2026 (EXF-2023-01092).
- Exploateringsnämnden påbörjar inte genomförandestudie för Kajparken under år 2026 (stadsutvecklingsförslag i tidigt skede).
- Exploateringsnämnden beslutar inte om genomförande för gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj under år 2026 (EXF-2023-01093).

Av investeringsportföljens projekt bedömer förvaltningen att Bangårdsförbindelsen, Kajparken och gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är minst tidskritiska och minst kostsamma att förskjuta i tid. Projekten har inte några tydliga beroenden till andra projekt och kräver inte ytterligare externa överenskommelser för att senarelägga. Dessa prioriteringar stämmer överens med inriktningen i förslag till ”Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg”.

Därefter bedömer förvaltningen det möjligt att förskjuta projekt Citybuss Backastråket etapp Gåsagången och projekt Spårväg Lindholmen – Eriksberg. En förskjutning kräver dock överenskommelser inom Sverigeförhandlingen med stat och region.

I projekt Citybuss Backastråket etapp Gåsagången är projektering påbörjad, vilket kräver att kontrakt avbryts. Viss fördyring bedöms sannolik vid tidsförskjutning. För projekt Spårväg Lindholmen – Eriksberg finns nytecknat objektsgenomförandeavtal inom Sverigeförhandlingen och en tidsförskjutning medför fördyring enligt KPI-effekt (se avsnitt *Projekt i GFS-skede*) men av mindre omfattning än övriga projekt i portföljen ingående i Sverigeförhandlingen.

Den ekonomiska effekten i driftbudgeten bedöms ta längre tid, jämför med om Bangårdsförbindelsen, Kajparken, gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj förskjuts i tid.

Projekt i investeringsportföljen som förvaltningen bedömer som mycket kostsamma och tidskritiska att förskjuta i tid redovisas i tabell 1.

*Tabell 1. Projekt i investeringsportföljen som förvaltningen bedöms som mycket kostsamma och tidskritiska att förskjuta*

	Projekt	Konsekvens av tidsförskjutning
<b>Mycket tidskritiskt</b>	Högvattenskyddsprogrammet	Hög prioritet i staden och risk för dyra skador om skyddet senareläggs.
<b>Beroenden med andra projekt</b>	Spårväg i alléstråket	Tidskritiskt. Kapacitet i befintliga stråk saknas utan utbyggnad. Starkt beroende till Kanalmursprogrammet.
	Hjalmar Brantingsplatsen	Förutsättning för att kunna ansluta kommande spårväg Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Mycket kostsamt att tidsförskjuta.
	Kvilleleden	Medföra mycket stora kostnader
<b>Starkt beroende till andra projekt</b>	Stadsrum Haga	Beroende av dels Trafikverkets färdigställande av Västlänken, dels överenskommelser med stat och region i Sverigeförhandlingen som kräver överenskommelser.
	Knutpunkt Korsvägen	
<b>Beroende av extern finansiering genom Sverigeförhandlingen</b>	Brunnsbo – Linné, etapp Hjalmar – Brunnsbo	Bedöms som mycket ekonomiskt ogynnsamma att förskjuta i tid. Kostsamt att förskjuta med hänsyn till att statlig medfinansiering (ca 50procent) räknas upp med KPI.
<b>Långt framskridet i byggnation</b>	Kvilleleden	Projekt i samverkan med statlig part och mycket tidskritiskt. Mycket kostsamt att förskjuta projektet i tid.

Om exploateringsnämnden fattar beslut enligt förvaltningens förslag bedöms volymen inom investeringsportföljen kunna balanseras inom driftbudgeten för 2026.

Vid oförändrad eller minskad driftbudget 2027 kommer ytterligare prioriteringar att behöva göras inom förvaltningens investerings- och exploateringsprojekt samt övrig verksamhet.

Christer Niland

Avdelningschef stora projekt

Kristina Lindfors

Exploateringsdirektör

## Beskrivning av projekt i investeringsportföljen

Ärendenummer EXF-2026-00556

### Ökad investeringsvolym – planeringsbeslut & nya projekt

Under 2025 och 2026 har kommunfullmäktige fattat planeringsbeslut eller exploateringsnämnden inriktningsbeslut för följande projekt:

- Bangårdsförbindelsen
- Spårväg i Alléstråket
- Spårväg Lindholmen – Eriksberg
- Kajparken
- Högvattenskyddsprogrammet
- Hjalmar Brantingsplatsen
- Gång- och cykelbro över älven



Sammantaget uppgår den ökade projektvolymen i form av nya projekt till cirka 5,4 miljarder kronor och erfarenhetsmässigt kan cirka 5 – 8 % av kostnaden utgöra driftskostnader. Det motsvarar cirka 250 – 400 miljoner kronor. Projekten har en varierande lång genomförandetid men med en total genomförandetid på cirka 15 år motsvarar det cirka 17 – 27 miljoner kronor per år i ökad driftskostnad.

#### Bangårdsförbindelsen

Bangårdsförbindelsen är en planskild broförbindelse över bangården vid Göteborgs central, mellan Odinsplatsen och Gullbergsvass. Planeringsbeslutet (KF 2025-06-18) omfattar en förbindelse för busstrafik samt gång- och cykeltrafik. Vid beslutet bifölls också ett yrkande (S, V, MP) att vidare studera *”de fysiska förutsättningarna att även inkludera framtida spårvagnstrafik, antingen direkt eller som kompletterande tillbyggnad i senare skede, samt möjligheten att skapa mer gena kopplingar och flacka ramper för befintliga och nya cykelstråk”*. Detta utreds för närvarande av stadsbyggnadsförvaltningen.

Planeringsbeslutet innebär att investeringskostnaden ska inrymmas inom Västsvenska paketets utpekade medel för projektet, vilket är cirka 1,7 miljarder i 2023 års prisnivå. Finansieringen inom Västsvenska paketet omfattar dock inte driftskostnader vilka därför i sin helhet kommer att belasta staden.

#### Spårväg Lindholmen – Eriksberg

Göteborgs stad, staten och Västra Götalandsregionen har beslutat och avtalat om förändring av Sverigeförhandlingsobjektet BRT Citybuss Norra Älvstranden västra och

nordvästra delen till spårvägsutbyggnad från Lindholmen till Eriksberg samt åtgärder för busstrafik i stråket Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården och i Andromedagatan. Projektet bedöms kosta 900 miljoner i 2024 års prisnivå. Den 2025-10-22 godkände Göteborgs Stads kommunstyrelse ett tilläggsavtal inom storstadsavtalet – en del av den så kallade Sverigeförhandlingen, som finansierar flera spårvägs- och citybussprojekt i Göteborg.

Projektet finansieras genom avtal inom Sverigeförhandlingen där stadens andel av såväl investerings- som driftskostnader är 25 %.

### **Spårväg i alléstråket**

Spårväg i Alléstråket är en ny spårvägslänk från station Haga till Åkareplatsen med möjlig anslutning till hållplats Ullevi Norra via Ullevigatan och är en av de utpekade objekten i Målbild Koll2035. Länken bidrar till att skapa ett robust spårvägssystem där Brunnsparcken och Drottningtorget avlastas och kapaciteten i spårvägssystemet ökar.

Kommunfullmäktige tog 2025-02-27 ett planeringsbeslut för åtgärden. Beslutet innebar att planeringen kan fortsätta med en genomförandestudie och detaljplan för en första etapp mellan Haga och Gamla Ullevi. Arbete pågår kring hur spårvägen ska ansluta till befintligt spår och det mest troliga förslaget är via Ullevigatan och anslutning till spåren vid Skånegatan och hållplats Ullevi norra. Projektet har avtalad medfinansiering om totalt 60 miljoner i 2009 års prisnivå från Västsvenska paketet för planering och projektering och ska enligt planeringsbeslutet vara färdigställd år 2032.

### **Kajparken**

Stadsbyggnadsnämnden har godkänt inriktning för stadsutvecklingsförslag för ny kajpark öster om Hisingsbron inom stadsdelen Gullbergsvass (SBN 2025-06-17).

Exploateringsnämnden har därefter godkänt inriktningsbeslutet för stadsutvecklingsförslaget samt godkänt stadsutvecklingsförslagets uppskattade investeringsutgifter om max 350 miljoner kronor (EXN 2026-02-23).

Stadsutvecklingsförslaget omfattar Gullbergs kaj inom Gullbergsvass, cirka 500 meter från Göteborgs centralstation avseende nybyggnation av ny, likvärdig kajkonstruktion, högvattenskydd längs sträckan samt utbyggnad av park inklusive pendelcykelstråk.

En mindre del av kostnaden kommer att kunna finansieras med hjälp av exploateringsbidrag från vissa omgivande detaljplaner men eftersom största delen kommer att vara skattefinansierad är projektet att betrakta som en huvudsakligen skattefinansierad investering.

### **Högvattenskydd, planeringsbeslut 1**

Högvattenskydd i form av älvkantskydd är en klimatanpassningsåtgärd som kan byggas som del i stadsomvandling, i samband med en reinvestering av en kajanläggning och som en investering inom Högvattenskyddsprogrammet.

Förutom högvattenskydd längs med Göta älv, planeras även portar/luckor som stänger ute älven för de inre vattenvägarna. Portar planeras i Stora hamnkanalen, Rosenlundskanalen

samt Kvillebäcken. Porten i Stora Hamnkanalen finns med i Kanalmursprogrammets inriktningsbeslut.

Högvattenskydd förväntas behöva vara på plats till år 2040 för att hantera högt vatten i havet och höga flöden.

Planeringsbeslutet (KF 2025-11-27) är ett beslut om fördjupad planering av högvattenskydd för prioriterade områden. Beslutet omfattar långsgående skydd för Lindholmen, Gullbergsvass, Slakthusområdet och Marieholm. Dessutom omfattas portar i Kvillebäcken och Rosenlundskanalen. Bedömd kostnad för att genomföra högvattenskydd enligt planeringsbeslutet är 2,0 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Denna investering kommer till största delen att vara skattefinansierad vilket innebär att även driftkostnaderna till största delen kommer att behöva skattefinansieras.

### **Hjalmar Brantingsplatsen**

Kommunfullmäktige har 2026-03-26 fattat planeringsbeslut för fortsatt planering för en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan, avseende delen vid Backaplan. Syftet med projektet är att utifrån stadens krav på framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik bygga om delar av Hjalmar Brantingsgatan till en väl gestaltad, grön och funktionell stadsgata samt till skapa en attraktiv och kapacitetsstark bytespunkt. Förslaget innebär att nödvändig trafikering struktureras om och att ett antal nya gång- och cykelkopplingar möjliggörs. Dagens karaktär av trafikled ska förändras till en stadsboulevard anpassad till mänsklig skala. Befintligt spåråge behålls och separata bussfiler skapas genom området och vidare mot Hisingsbron. Ombyggnaden är en förutsättning för att kunna ansluta den kommande spårvägen mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo till befintligt spår till Centrum / Länsmansgården.

Projektet beräknas kosta 300 miljoner kronor.

### **Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj**

Åtgärden är en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj som syftar till att stärka det hållbara resandet i ett sammankopplat Göteborg som växer över älven. Kommunfullmäktige fattade under 2025 ett reviderat inriktningsbeslut om en maximal projektram om 1 200 miljoner kronor i 2020 års prisnivå.

Bron planeras att vara klar runt år 2033 enligt nuvarande tidplan. En medfinansiering från Västsvenska paketet om 24 miljoner kronor i 2009 års prisnivå har funnits till genomförandestudien.

## Ökad investeringsvolym – fler projekt i projektering

Investeringsvolymerna och antalet projekt som övergår från planeringsskede till projektering i enlighet med förvaltningens investeringsnominering. Följande projekt i investeringsportföljen är i projekteringskedet:

- Brunnsbo – Linné
- Stadsrum Haga
- Knutpunkt Korsvägen
- Citybuss Backastråket – etappen Citybuss Gåsagången



### Program Brunnsbo – Linné via Lindholmen

Spårväg och citybuss Brunnsbo-Linné via Lindholmen ska försörja växande stadsdelar med ny kollektivtrafik och bättre knyta ihop Hisingen med fastlandet. De centrala delarna av Göteborg avlastas och många resor blir snabbare och smidigare.

Lindholmsförbindelsen är spårväg från Lindholmen, i tunnel under Göta älv till Stigberget och sedan vidare till Linnéplatsen. Lindholmsförbindelsen är en del av program för spårväg och citybuss Brunnsbo-Linné via Lindholmen som ingår i Sverigeförhandlingens finansiering.

### Stadsrum Haga

Som en del av tågtunneln Västlänken byggs station Haga. Parallellt med att tågstationen under mark färdigställs kommer området runt stationen ovan mark att utvecklas. Den 31 januari 2019 antog kommunfullmäktige detaljplanen för området samt tillhörande genomförandebeslut för stadsutveckling vid stationen. I det senare ingår ett beslut om att investera 660 miljoner kronor i utvecklingen av området.

### Knutpunkt Korsvägen

Åtgärden avser att skapa, dels en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt i Korsvägen, där resandet med region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar, bilar och cyklar samverkar på ett funktionellt sätt, dels en förnyad gatustruktur i anslutning till denna knutpunkt, som en del i områdets stadsförnyelse.

Projektet delfinansieras av Västsvenska Paketet med totalt 603 miljoner kronor i 2009 års prisnivå. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden 2019.

### Citybuss Backastråket - etappen Citybuss Gåsagången

Åtgärden omfattar ny bussförbindelse mellan Brunnsbo och Backa. Projektet innefattar bussanläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg från Balladgatan till Körkarlens gata. Busstråket ska ansluta till den nya spår- och

citybussträckan mellan Brunnsbo och Linnéplatsen. Delar av stråket är färdigbyggd och öppnat för trafik. Byggnation av delen mellan Balladgatan och Sagogången pågår och färdigställs 2026. Delen av åtgärden som är planerad att byggas ut inom ramen för detaljplan Gåsagången har dock förskjutits i tid. Projektering för delsträckan pågår och planeras vara utbyggd under år 2028. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden år 2021. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen.

## Pågående byggnation och avslutas

### Kvilleleden

Projektet omfattar planering, projektering samt utbyggnad av detaljplanen ”Gator i Backaplan, DP0”. Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0 är den första lagakraftvunna detaljplanen i Backplansområdet och hanterar infrastrukturutbyggnad för att möjliggöra övrig utveckling i området. Utöver det som innefattas av detaljplanen ska det även utföras arbeten vilka ryms inom befintliga detaljplaner och inom befintliga planer och arbeten på statlig infrastruktur. Projektet genomförs tillsammans med Trafikverket. Innehållet i det gemensamma projektet innefattar bland annat dubbelspår på Bohusbanan, en ny tågstation i Brunnsbo, nytt Kvillemot, ombyggnation av Leråkersmotet, planskildheter i Backavägen och Minelundsvägen.

Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden 2017. Projektet beräknas vara klart kring år 2030.