

Kunskapsunderlag

# **Bilaga 3**

# **Hållbarhetsbedömning**

Prioriterad utbyggnadsordning  
för Göteborg

maj 2026

# Innehåll

**Klicka på rubriken för att komma direkt till bedömningen**

Inledning

1. Ekologisk hållbarhetsbedömning
2. Ekonomisk hållbarhetsbedömning
3. Social hållbarhetsbedömning

## **Göteborgs Stad**

Projektledning: Christian Bergman, strategi och taktik, stadsbyggnadsförvaltningen

Grafisk form och layout: Göteborgs Stad

Publicerad: 2026

# Inledning

## - samlat dokument för hållbarhetsbedömning

Denna rapport ska läsas som ett komplement till *Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg* och ger en fördjupad förståelse för den hållbarhetsbedömning som ligger till grund för utbyggnadsordningen.

Rapporten redovisar bedömningen av de stadsutvecklingsinitiativ som ingår i den prioriterade utbyggnadsordningen för Göteborg ur ett hållbarhetsperspektiv. Syftet med bedömningen är att skapa transparens kring hur initiativen bidrar till, eller påverkar, en långsiktigt hållbar utveckling utifrån de tre dimensionerna, ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Hållbarhetsbedömningen utgör ett strategiskt underlag och ska stödja avvägningar mellan olika intressen i arbetet med prioriteringen av stadsutvecklingsinitiativen. Målet med underlaget är att hitta vägar som maximerar positiva effekter för alla tre hållbarhetsdimensionerna. Samtidigt kommer hållbarhetsdimensionerna inte alltid att vara helt förenliga, ett initiativ kan gynna en dimension men också medföra negativa effekter för någon av de andra dimensionerna.

Avvägningar och val inom ramen för respektive område som initiativen representerar, kommer att vara avgörande för det slutliga utfallet avseende påverkan på respektive hållbarhetsdimension såväl som på den samlade påverkan. Det gör att de bedömningar som här görs ska ses som en inledande bedömning som kan komma att ändras genom de val som görs i det fortsatta arbetet med de prioriterade stadsutvecklingsinitiativen. Hur de olika hållbarhetsdimensionerna ska vägas mot varandra hanteras inte i detta dokument.

Analysen utgår från de mål och styrande dokument som finns för respektive hållbarhetsdimension, vilket säkerställer att bedömningen är förankrad i Göteborgs Stads övergripande strategier. Bedömningen har gjorts utifrån dagens kunskap om stadsutvecklingsinitiativen, deras möjliga påverkan och mognadsgrad. Det innebär också att initiativen har kommit olika långt i stadsutvecklingsprocessen, från tidiga skeden till planprogram och genomförande, vilket innebär att underlaget varierar och att bedömningarnas säkerhet skiljer sig åt.

Det saknas idag en systematisk och enhetlig metodik att bedöma de tre hållbarhetsdimensionerna i denna typ av tidiga skeden. Det har inneburit olika utmaningar för respektive dimension, till exempel har den ekonomiska dimensionen enbart utgått från det kommunala perspektivet, inte från samhällsekonomin i stort. Det behöver och kommer att ske en fortsatt utveckling av den metodik som använts, som både breddar bedömningarna och systematiserar metoden.

### **Författare**

#### *Sociala dimensionen*

- Lovisa Wennerström
- Isabella Andersson
- Ulrika Lundqvist

#### *Ekologiska dimensionen*

- Martin Knappe
- Tyko Lang

#### *Ekonomiska dimensionen*

- Toomas Almqvist
- Lukas Jonsson



# Ekologisk hållbarhetsbedömning

**Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg**

Mars 2026

# Innehåll

|          |                                      |           |
|----------|--------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrund.....</b>                 | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Bedömning per initiativ .....</b> | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Samlad bedömning.....</b>         | <b>15</b> |
| <b>4</b> | <b>Bilagor .....</b>                 | <b>16</b> |

# 1 Bakgrund

## 1.1 Miljö- och klimatprogrammet

I mars 2021 beslutade kommunfullmäktige om Göteborgs Stads nya miljö- och klimatprogram. Programmet visar riktningen för Göteborgs Stads långsiktiga strategiska miljöarbete och är stadens övergripande styrande dokument för arbetet inom den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling. Programmet gäller för alla nämnder och bolag i Göteborgs Stad och lägger grunden för omställningen till en ekologiskt hållbar stad 2030.

Programmet har sin utgångspunkt i Agenda 2030, Parisavtalet och Sveriges nationella miljömålssystem.

Målbilden för programmet är att Göteborg ska ställa om till en ekologiskt hållbar stad till 2030. Det innebär att Göteborg ska vara en av världens mest progressiva städer när det kommer till att förebygga och åtgärda miljö- och klimatproblem.

Programmet fokuserar på de största utmaningarna för ett ekologiskt hållbart Göteborg och innehåller tre miljömål som handlar om naturen, klimatet och människan.

Den fysiska planeringen har en avgörande betydelse för hur väl Göteborg kan nå sina miljö- och klimatmål. Genom att styra mark- och vattenanvändningen samt hur staden utvecklas över tid kan planeringen skapa förutsättningar för minskad klimatpåverkan, ökad resiliens och en stärkt biologisk mångfald.

För att bidra till genomförandet av miljö- och klimatprogrammet bör inriktningen för utbyggnadsordningen i första hand prioritera initiativ som aktivt bedöms ha förutsättningar för att främja miljömålen eller som bedöms ha en tydligt begränsad negativ påverkan. Detta innebär att stadsutvecklingsinitiativ ska utformas med helhetsperspektiv, där miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter vägs samman men där den ekologiska hållbarheten utgör en grundläggande förutsättning.

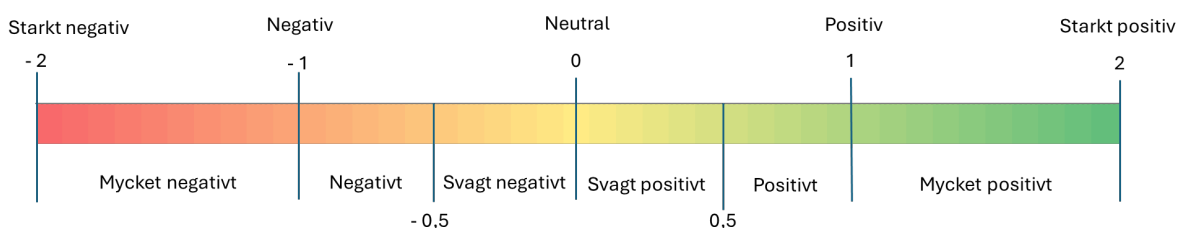
Det innebär att förslaget till inriktning för utbyggnadsordning bör prioritera stadsutvecklingsinitiativ som:

- Inte tar grönska, naturområden eller skogsmark i anspråk.
- Möjliggör att tillvarata, utveckla, integrera och öka andelen stadsgronska, blå strukturer och ekosystemtjänster.
- Möjlighet att bevara eller utveckla den gröna infrastrukturen.
- Skapar förutsättningar för att minska klimatpåverkan från transporter.
- Skapar förutsättningar för en hälsosam livsmiljö för såväl de tillkommande boende som de som redan bor i staden.

## 1.2 Metodbeskrivning

Föreslagna initiativ har bedömts utifrån de miljömål som anses aktuella i detta tidiga planeringsskede. Varje bedömningsfaktor har värderat på en skala från -2 till +2 där -2 är stor negativ påverkan på möjligheten att klara miljömålet och +2 stor positiv påverkan. Därefter har ett sammanvägt medelvärde tagits fram som redovisar den sammantagna påverkan på den ekologiska hållbarheten. Figuren nedan visar hur bedömningarna gjorts både avseende påverkan på enskilda mål och den sammanvägda bedömningen. Vilka faktorer som har bedömts och hur framgår av bilaga 1, nedan.

### Bedömning av påverkan på enskilda miljömål



### Sammanvägd bedömning för alla miljömål

Det bör noteras att initiativens olika skeden har helt olika förutsättningar då de har olika mognadsgrad och befinner sig i olika skeden av stadsutvecklingen.

I tidiga skeden ligger fokus på att identifiera övergripande brister, behov och möjliga alternativ. Utbredningsområdena är ofta stora och inte tydligt avgränsade, vilket gör det svårt att göra en exakt bedömning av den ekologiska hållbarheten. Här finns därför också en stor möjlighet att påverka den framtida inriktningen mot en välavvägd utveckling. Den slutliga markanvändningen kommer att vara avgörande för påverkan, särskilt avseende målen för biologisk mångfald.

Bedömningen i detta skede utgör därför framför allt en övergripande riskbedömning, som kan användas som underlag i det fortsatta arbetet. Genom att här identifiera potentiella negativa effekter skapas förutsättningar att undvika och minimera dessa i senare skeden. Samtidigt bör områden som bedöms ha positiva värden eller hög ekologisk potential lyftas fram tidigt, så att dessa kan prioriteras och utvecklas i den fortsatta planeringen.

I skeden där planeringen kommit längre finns i flera fall mer konkreta förslag på markanvändning och utformning. Där exempelvis planprogram finns framtagna har dessa legat till grund för bedömningen och säkerheten i bedömningen anses därför ha ökat.

Trots att planprogram tagits fram är den ekologiska bedömningen fortsatt utifrån en risk av förslagets påverkan på målen i miljö- och klimatprogrammet. Det finns fortfarande möjligheter att justera och anpassa markanvändningen för att minimera negativ påverkan och stärka positiva effekter.

I de fall planeringen av området är klar och arbetet handlar mer om att färdigställa den exploatering som planeringen föreslagit. Här är initiativets avgränsning mer tydlig och underlaget mer detaljerat. I detta skede är initiativets avgränsning mer tydlig och underlaget mer detaljerat för att möjliggöra en mer precis ekologisk bedömning för den faktiska påverkan på miljömålen. I detta skede är det särskilt viktigt att beakta de ekologiska värdena. Om bedömningen visar på betydande negativ påverkan bör det övervägas om planeringen är lämplig att fortsätta i sin nuvarande form

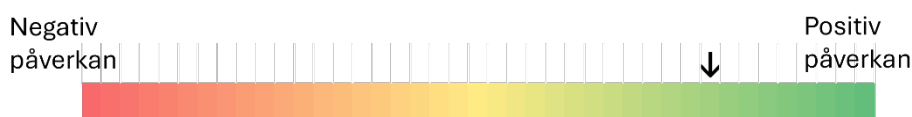
## 2 Bedömning per initiativ

I detta avsnitt presenteras den bedömning som gjorts av initiativen i förslaget till inriktning för utbyggnadsordning utifrån ett ekologiskt perspektiv. Bedömningen har skett utifrån de mål i miljö- och klimatprogrammets som anses aktuella i denna del av stadsutvecklingen (se Bilaga 1), och baseras övergripande på hur initiativen kan påverka;

- Stadens möjligheter att klara målet om hög biologisk mångfald (Aktuella mål för Naturen)
- Bidraget till att minska stadens klimatavtryck (Aktuella mål för Klimatet)
- Platsens bidrag till en hälsosam livsmiljö (Aktuella mål för Människan)

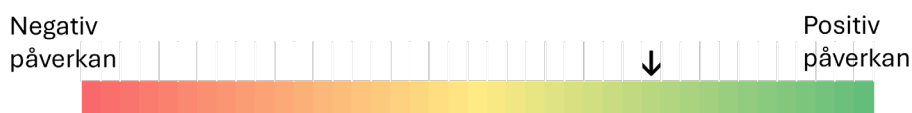
Bedömningen är uppdelad och kategoriserad enligt de bedömda initiativens påverkan på den ekologiska dimensionen, från den bedömda mest positiva påverkan till den mest negativa påverkan. prioritering så som de presenteras i den Prioriterade utbyggnadsordningen för Göteborg.

### 2.1 Stadsutveckling Backaplan



Initiativet bedöms som sammantaget mycket positivt och kan antas ha positiv påverkan på i princip samtliga mål. Detta beroende på det centrala läget med goda förutsättningar för att stödja hållbart resande. Men även det faktum att det är ett hårdgjort industriområde som ställs om till blandstad med en stadsdelspark påverkar mål om naturen och människa positivt.

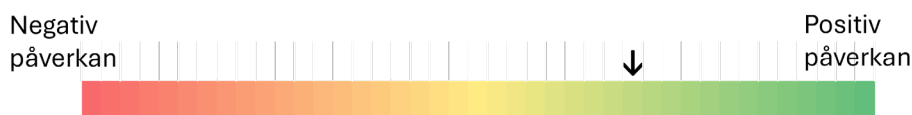
### 2.2 Stadsutveckling Slakthusområdet





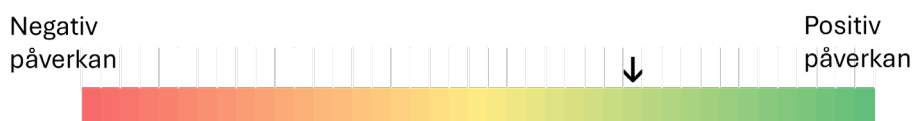
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. En utveckling av området till blandstad bedöms ge förutsättningar för bättre vattenhantering och tillförsel av grönska vilket har positiv effekt för målen för naturen. Dess centrala läge ger även goda förutsättningar för hållbart resande och målen för klimatet, vilket även gynnar mål för luftkvalitet och buller.

## 2.3 Stadsutveckling Gullbergsvass



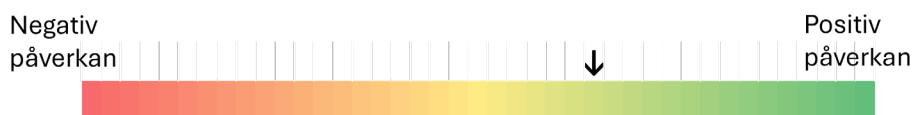
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. Bedömningen baseras på framför allt målet för klimatet, genom sitt centrala läge med goda förutsättningar för hög andel hållbart resande. Även delar av målen kring Naturen bedöms påverkas positivt genom att grönska kommer att tillföras samtidigt som belastningen på vattenmiljön förbättras genom sanering av förorenad mark och förbättrad dagvattenhantering.

## 2.4 Stadsutveckling Gamlestaden



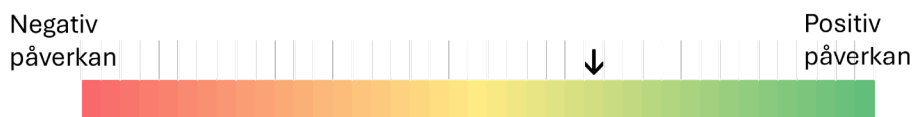
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. En utveckling av området till blandstad bedöms ge förutsättningar för bättre vattenhantering och tillförsel av grönska vilket har positiv effekt för målen för naturen. Dess centrala läge ger även goda förutsättningar för hållbart resande och målen för klimatet, vilket även gynnar mål för luftkvalitet och buller.

## 2.5 Högvattenskydd innerstaden - Göta älv



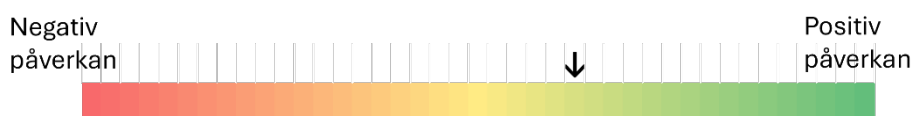
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. Detta beror framför allt på att åtgärden möjliggör att tillföra grönska och i vissa fall stärka i vattendrag vilket ger viss positiv påverkan på naturenmålen. Detta tillsammans med tillgängliggörande av vattendrag ger också positiva effekter avseende tillgång till ekosystemtjänster.

## 2.6 Stadsutveckling Lindholmen



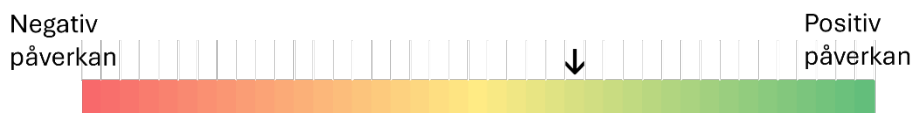
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. Framför allt beroende på läget som ger goda förutsättningar för hållbart resande. Men även målen för renare hav, sjöar och vattendrag bedöms påverka positivt genom bättre vattenhantering och grönska som tillförs det tidigare verksamhetsinriktade området kommer stödja en ökad biologisk mångfald i stadsmiljön.

## 2.7 Stadsutveckling Hjällbo och Hammarkullen



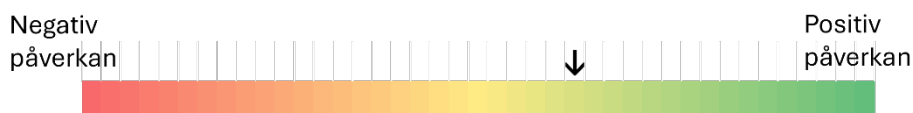
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för hållbart resande och de tillkommande boende kan antas få tillgång till såväl ekosystemtjänster som goda ljudmiljöer och en god luftkvalitet.

## 2.8 Stadsutveckling Frihamnen



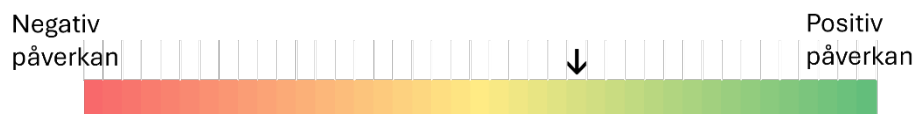
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. Mest positiv påverkan erhålla genom det centrala läget som ger goda förutsättningar för hållbart resande men tillkommande grönska i stadspark mm kommer också ge god tillgång till ekosystemtjänster och bidra till ökad biologisk mångfald i stadsmiljön. Viss negativ påverkan på arters livsmiljöer kan antas finnas genom planerad utfyllnad av hamnbassäng.

## 2.9 Omvandling del av Hjalmar Brantingsgatan



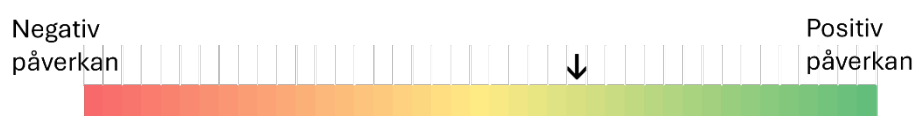
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. Den positiva effekten är framför allt knuten till att läget ger goda förutsättningar för hållbart resande och att människan-målen kan antas påverkas positivt. För naturenmålen bedöms påverkan som neutral.

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



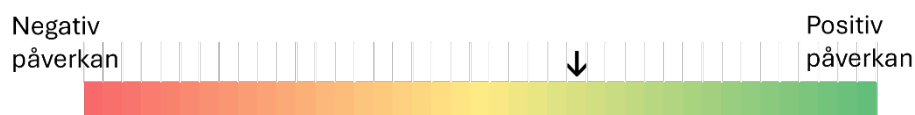
Initiativet bedöms som positivt. Det ger goda förutsättningar för hållbart resande. Samtidigt kan ett ökat cyklande i staden antas bidra till minskade bullernivåer och lägre halter av luftföroreningar.

## 2.11 Stadsutveckling Redegatan



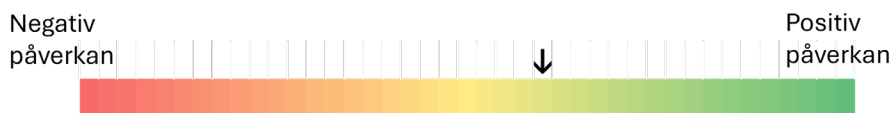
Initiativet bedöms som positivt. Det kommer framför allt att bidra positivt avseende möjligheten till hållbart resande vilket även ger positiva effekter avseende god ljudmiljö och god luftkvalitet. Viss negativ påverkan kan antas genom att naturmark kommer att tas i anspråk.

## 2.12 Stadsutveckling Södra älvstranden, delen Järnvågen – Klippan



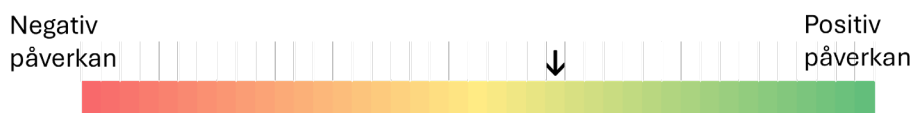
Initiativet bedöms som sammantaget positivt. Det bedöms kunna bidra positivt till klimatmålet genom goda förutsättningar för hållbart resande. Nya boende i området bedöms kunna ha god tillgång till grönområden och ekosystemtjänster. Samtidigt kommer grönska tillföras i en idag till stor del hårdgjord miljö, vilket gynnar målet för ökad biologisk mångfald i stadsmiljön. Samtidigt kommer en utveckling leda till sanering av förorenad mark och förbättrad dagvattenrening vilket bidrar till målet om renare hav, sjöar och vattendrag. Övrig påverkan bedöms neutral.

## 2.13 Sverigeförhandlingen spårvägsprojekt



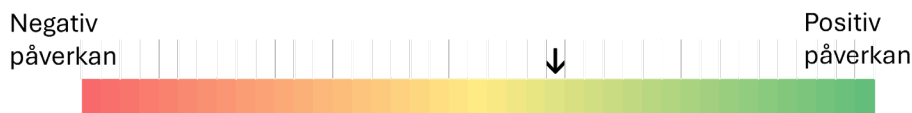
Initiativet bedöms som sammantaget svagt positivt. Projektet bedöms som viktigt för och påverka klimatmålet mycket positivt genom att gynna hållbart resande, vilket också påverkar framför allt luftkvalitet positivt. Däremot riskerar naturenmålet att påverkas något negativt om grönska eller träd tas bort i utvecklingen.

## 2.14 Stadsutveckling Södra älvstranden, Stenpiren – Järnvågen



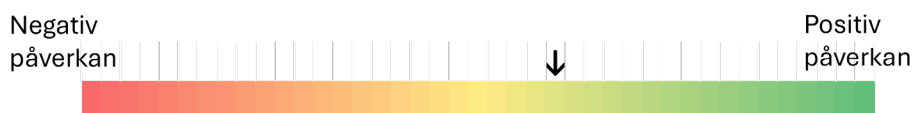
Initiativet bedöms som sammantaget svagt positivt. Detta är framför allt kopplat till det centrala läget som ger goda förutsättningar för hållbart resande vilket även påverkar luftkvalitet och buller positivt. Övriga aspekter bedöms som neutralt.

## 2.15 Bangårdsförbindelsen



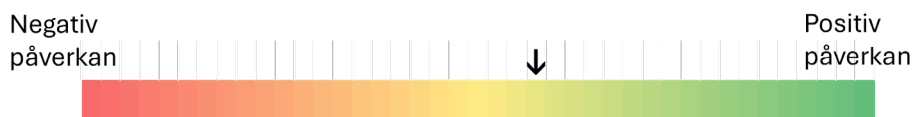
Initiativet bedöms som sammantaget svagt positivt. De positiva effekterna är kopplade till funktionen som bussgata vilket gynnar hållbart resande och därmed även påverkar luftkvalitet och buller positivt.

## 2.16 Stadsutveckling Högsbo industriområde och Dag Hammarskjöldsleden



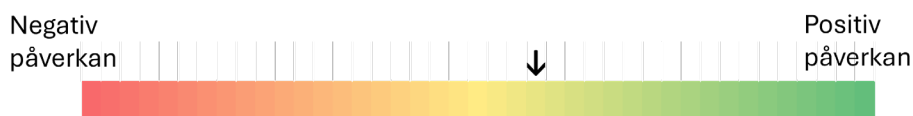
Initiativet bedöms som svagt positivt. Mest positiv bedöms påverkan vara på målet för renare hav, sjöar och vattendrag genom en förbättring av dagens otillräckliga dagvattenhantering. Viss positiv påverkan kan antas även kring ökad biologisk mångfald i stadsmiljön genom att mer grönyta kan tillkomma i dagens industriområde och de som bor i området kan antas få god tillgång till ekosystemtjänster. Övrig påverkan bedöms som neutral.

## 2.17 Stadsutveckling Centralenområdet



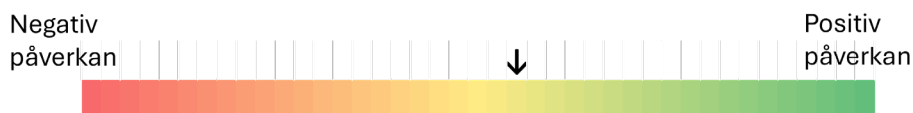
Initiativet bedöms som sammantaget svagt positivt. Störst positiv påverkan kan antas få för klimatmålen genom god möjlighet till hållbart resande, vilket även påverkar målet för god luftkvalitet positivt. En omvandling kan även antas leda till sanering av förorenad mark och förbättrad dagvattenrening vilket är positivt för målet för renare hav, sjöar och vattendrag.

## 2.18 Stadsutveckling Backa och Brunnsbo



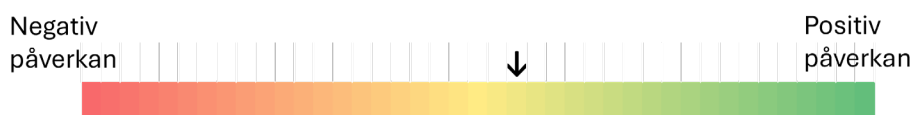
Initiativet bedöms som sammantaget svagt positivt. Den positiva påverkan kan antas bero av det centrala läget vilket skapar förutsättningar för hållbart resande vilket även påverkar luftkvalitet och buller positivt. Övriga aspekter bedöms som neutralt.

## 2.19 Stadsutveckling Frölunda



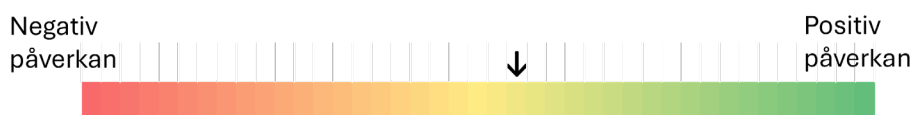
Initiativet bedöms som sammantaget svagt positivt. De positiva aspekterna är framför allt kopplade till det relativt centrala läget vilket ger förutsättningar för hållbart resande. Omställning av hårdgjorda ytor kan även leda till förbättrad vattenhantering vilket påverkar målet för renare hav, sjöar och vattendrag positivt.

## 2.20 Omvandling Kortedalastråk



Den samlade påverkan bedöms som svagt positiv. Den positiva påverkan är framför allt kopplad till den goda tillgången och möjligheten att nytta ekosystemtjänster som området kommer ha för tillkommande boende. Övrig påverkan bedöms som neutral.

## 2.21 Stadsutveckling Gårda



Initiativet bedöms som svagt positivt. Detta beror framför allt på det mycket centrala läget som bedöms ge goda förutsättningar för hållbart resande och att en utveckling innebär krav på förbättrad dagvattenrening och eventuellt sanering av förorenad mark.

## 2.22 Stadsutveckling Biskopsgården



Initiativet bedöms sammantaget som neutralt. Negativ påverkan sker framför allt på naturenmålen genom ianspråktagande av natur/parkmark. Tillkommande boende kommer dock samtidigt ha god tillgång till ekosystemtjänster vilket gör att människan-målet kan anses påverkas positivt.

## 2.23 Upprustning kanalmurar



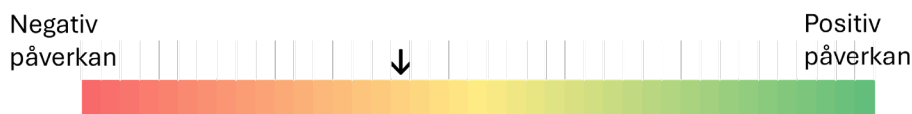
Initiativet bedöms som sammantaget svagt negativt. Framför allt beror detta på att vattenmiljöerna kan komma att påverkas negativt genom ingrepp i nuvarande livsmiljöer. Det påverkar även tillgången till vattendragens ekosystemtjänster negativt.

## 2.24 Stadsutveckling Tynnered



Initiativet bedöms som sammantaget svagt negativt. Det beror framför allt på att viss naturmark tas i anspråk vilket påverkar naturenmålen om biologisk mångfald negativt samtidigt som tillgången till ekosystemtjänster minskar.

## 2.25 Spårväg i Alléstråket och utveckling av Kungsparken



Initiativet bedöms som sammantaget svagt negativt. Negativ påverkan härrör framför allt på påverkan på Kungsparken och andra viktiga trädmiljöer. Positiv påverkan sker via att det är ett projekt som gynnar hållbart resande och därmed även påverkar buller och luftkvalitet positivt.

## 2.26 Stadsutveckling Kärra



Initiativet bedöms som svagt negativt. Den negativa påverkan beror framför allt på att naturmark tas i anspråk vilket exempelvis påverkar naturenmålen negativt. Enda positiva påverkan har bedömts vara att tillgången till ekosystemtjänster för tillkommande bebyggelse kommer vara god.

## 2.27 Stadsutveckling evenemangsområdet



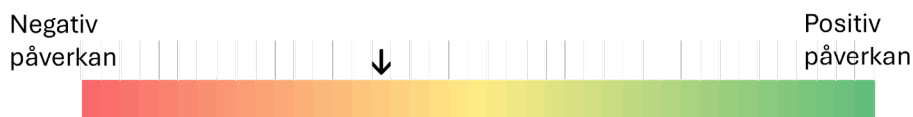
Initiativet bedöms som sammantaget svagt negativt. Störst negativ påverkan fås av att parkmark kommer att tas i anspråk vilket påverkar mål för biologisk mångfald negativt samtidigt som tillgången till ekosystemtjänster i området minskar. Positiva aspekter är en förbättrad vattenhantering och det centrala läget vilket gynnar hållbart resande.

## 2.28 Omvandlingsstråk Stora Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen



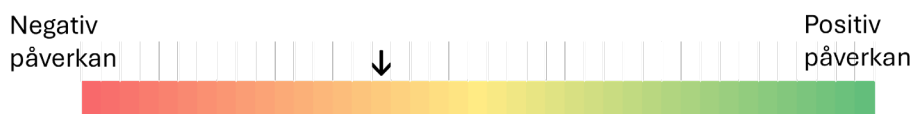
Initiativet bedöms svagt negativt. Den negativa påverkan är framför allt kopplat till att utvecklingen troligen innebär att viss naturmark behöver tas i anspråk vilket påverkar målen för biologisk mångfald negativt. En positiv påverkan består i att tillkommande boende kan antas få god tillgång till ekosystemtjänster i sitt närområde.

## 2.29 Stadsutveckling Tuve



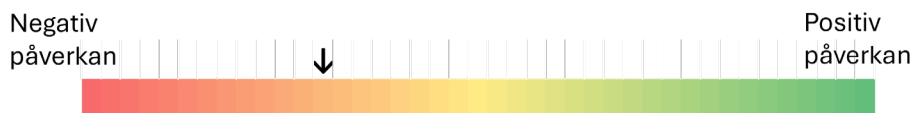
Initiativet bedöms som sammantaget negativt. Detta beror framför allt på att viss naturmark kommer tas i anspråk vilket påverkar biologisk mångfald negativt samtidigt som tillgången till ekosystemtjänster försämras. Läget i staden gör också att det inte fullt ut stödjer hållbart resande.

## 2.30 Stadsutveckling Torslanda



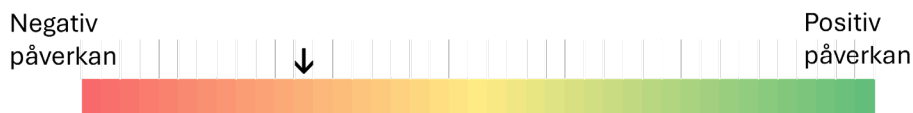
Initiativet bedöms som sammantaget negativt. Viss påverkan på naturmiljöer kommer att ske vilket påverkar naturenmålen negativt. Inte heller hållbart resande anses påverkas positivt men tillgången till ekosystemtjänster för tillkommande stadsutveckling kommer kunna vara god.

## 2.31 Stadsutveckling Sandås



Initiativet bedöms som sammantaget negativt. Den negativa påverkan är framför allt kopplat till att en stor andel naturmark tas i anspråk vilket påverkar samtliga naturenmålen negativt och ger viss negativ påverkan även på klimatmålet. En positiv påverkan består i att tillkommande boende kan antas få god tillgång till ekosystemtjänster i sitt närområde.

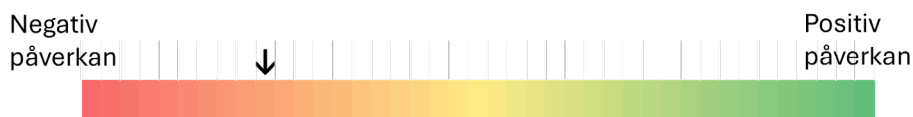
## 2.32 Stadsutveckling Bergsjön



Initiativet bedöms som negativt. Detta beror framför allt på att naturmark kommer att tas i anspråk vilket påverkar naturenmålen negativt. Även klimatet-målen bedöms påverkas något negativt, gels genom att naturmark tas bort och dels genom att det geografiska läget inte fullt ut stödjer hållbart resande.

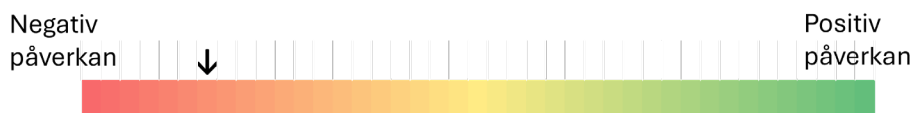


## 2.33 Stadsutveckling Angered



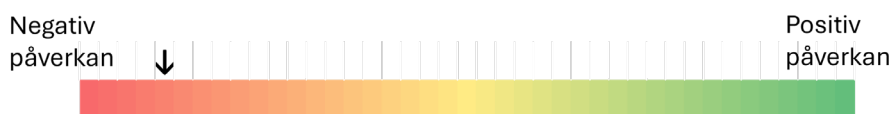
Initiativet bedöms samlat som sammantaget mycket negativt. Den negativa påverkan är framför allt kopplat till att en stor andel naturmark riskerar att tas i anspråk vilket påverkar samtliga naturenmålen negativt och ger viss negativ påverkan på klimatmålet. Viss negativ påverkan kan också antas på målen för luftkvalitet om fler antas använda bil. Notera att detta initiativ har en hög osäkerhet då området som bedömts är stort. Det finns stor möjlighet att minimera den slutliga påverkan genom att begränsa ingrepp i naturmiljön. Det innebär att en slutlig bedömning, av ett mer genomarbetat initiativ eller planeringsförslag kan komma att ge ett annat utfall.

## 2.34 Verksamhetsutveckling program Säve flygplats



Initiativet bedöms samlat som mycket negativt. Den negativa påverkan är framför allt kopplat till att en stor andel naturmark riskerar att tas i anspråk vilket påverkar samtliga naturenmålen negativt och ger viss negativ påverkan på klimatmålet. Placeringen och inriktningen mot verksamheter kan vidare antas innebära begränsade möjligheter till hållbart resande vilket påverkar klimatmål såväl som mål för buller och luftkvalitet negativt.

## 2.35 Stadsutveckling Skra Bro



Initiativet bedöms som sammantaget mycket negativt. Bedömningen baseras på att planerad exploatering i huvudsak är på naturmark vilket ger negativ påverkan på majoriteten av bedömningskriterierna. Samtidigt som *möjligheterna* till hållbart resande bedöms som begränsade. Övrig påverkan bedöms neutral.

## 2.36 Icke bedömda initiativ

Följande initiativ har inte bedömts. Detta beror på att dessa är projekt som syftar till att säkra dricksvattenförsörjningen och därför bedöms vara av särskilt intresse.

- Mjörn råvattentäkt
- Norra ringen
- Södra ringen

## 3 Samlad bedömning

Mest positiv påverkan sker i centrala lägen som ianspråkta redan ianspråktagen mark, som Frihamnen eller Gullbergsvass. De kan antas vara effektiva ur en transportsynpunkt och riskerar inte att ta befintlig naturmark i anspråk utan snarare har möjlighet att tillföra värden för biologisk mångfald och ekosystemtjänster lokalt.

För de initiativ där man ser en negativ påverkan är det viktigt att i det fortsatta arbetet minimera den påverkan. En viktig faktor kommer att vara att, i så hög utsträckning som möjligt, undvika att ta naturmark i anspråk i den fortsatta utvecklingen. Vidare bör hänsyn till möjligheten att styra mot ett mer hållbart resande prioriteras avseende exempelvis placering av bebyggelse.

# 4 Bilagor

## 4.1 Bilaga 1.

Följande mål och delmål har bedömts och utifrån vilka kriterier. För samtliga kriterier har tilldelats poäng på femgradig skala från -2 till +2 för varje planområde. Bedömningar har enbart gjorts utifrån vad vi idag vet om området.

| Huvudmål                               | Delmål                                                 | Kriterier                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Göteborg har en hög Biologisk mångfald |                                                        | Hur påverkar planen samlat stadens möjligheter att klara målet om hög biologisk mångfald?                                                                                                                                               |
|                                        | Skydda arters livsmiljöer så att naturvärden utvecklas | Kommer naturmark/ grönska/skog att tas i anspråk av planområdet?                                                                                                                                                                        |
|                                        | Arbeta för renar hav, sjöar och vattendrag             | Kan detaljplan antas förbättra dagvattenhanteringen i området?<br>Omfattas kantzoner/blågröna stråk?                                                                                                                                    |
|                                        | Öka den biologiska mångfalden i stadsmiljön            | Hur bidrar planen till att öka den biologiska mångfalden i stadsmiljön?                                                                                                                                                                 |
| Göteborgs klimatavtryck är nära noll   |                                                        | Hur bidrar planen till att minska stadens klimatavtryck?                                                                                                                                                                                |
|                                        | CO2-bindning                                           | Kommer naturmark att tas i anspråk i planområdet?                                                                                                                                                                                       |
|                                        | Minskad klimatpåverkan från transporter                | Hur bidrar planen med sin placering till möjligheten att öka andelen hållbart resande?                                                                                                                                                  |
| Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö |                                                        | Kan platsen antas bidra till mer hälsosam stadsmiljö?                                                                                                                                                                                   |
|                                        | Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna             | Hur bidrar planen med sin placering till möjligheten att öka andelen hållbart resande?<br>Kommer platsen bidra med god luftkvalitet för de som ska bo i området?                                                                        |
|                                        | Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna                | Hur bidrar planen med sin placering till möjligheten att öka andelen hållbart resande?<br>Kommer platsen att kunna bidra med goda ljudmiljöer nära bostaden i området?                                                                  |
|                                        | Säkra tillgången till ekosystemtjänster                | Kommer naturmark att tas i anspråk i planområdet så att den generella eller områdesvisa leveransen av ekosystemtjänster påverkas?<br>Kommer det vara goda förutsättningar för att nyttja ekosystemtjänster för tillkommande bebyggelse? |



# **Ekonomisk hållbarhetsbedömning**

**Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg**

Mars 2026

# Innehåll

|          |                                                                        |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrund.....</b>                                                   | <b>3</b>  |
| 1.1      | Styrmiljön för ekonomisk hållbarhet och god ekonomisk hushållning..... | 3         |
| <b>2</b> | <b>Metodbeskrivning.....</b>                                           | <b>5</b>  |
| 2.2      | Samlad bedömning .....                                                 | 7         |
| <b>3</b> | <b>Bedömning per initiativ.....</b>                                    | <b>10</b> |
| 3.1      | Prioriteringsgrupp 1 .....                                             | 10        |
| 3.2      | Prioriteringsgrupp 2 .....                                             | 17        |
| 3.3      | Prioriteringsgrupp 3 .....                                             | 22        |
| <b>4</b> | <b>Avslutande resonemang .....</b>                                     | <b>26</b> |

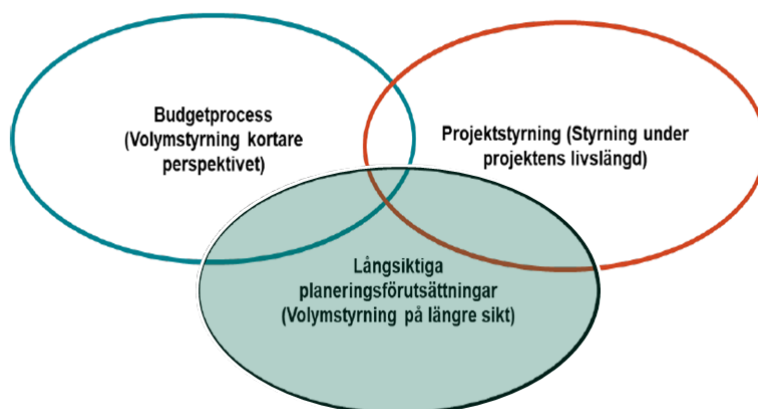
# 1 Bakgrund

## 1.1 Styrmiljön för ekonomisk hållbarhet och god ekonomisk hushållning

Enligt kommunallagen 11 kap 1 § ska kommunfullmäktige besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Om kommunen har en resultatutjämningsreserv ska riktlinjerna omfatta hanteringen av den. Riktlinjerna ska utgöra långsiktiga mål för ekonomin som sedan ska vara vägledande vid utarbetande av de finansiella målen i budgeten.

Riktlinjerna bidrar till att säkerställa att varje generation inte förbrukar mer resurser än den skapat. På så sätt säkerställs att kommande generationer inte skall behöva bära kostnader som tidigare generationer förbrukat eller att dagens generation belastas med kostnader som bör bäras av kommande generationer.

Utifrån ett styrningsperspektiv behöver den ekonomiska hållbarhetsbedömningen relatera till de av kommunfullmäktige antagna riktlinjerna för såväl god ekonomisk hushållning som för ägarstyrning av investeringar. I riktlinjen för hantering av ägarstyrda investeringar anges tre dimensioner av kommunens ekonomistyrning.



*Budgetprocess (Volymstyrning kortare perspektiv)* avser de behov av förtydliganden kring framför allt kommunfullmäktiges styrning och spelregler kring investeringsvolym och effekter av beslutade investeringsvolym på kortare sikt (budgethorisont). Den innehåller framtagande av styrprinciper för kommunfullmäktiges budgetstyrning av investeringar utifrån årliga budgetar eller budget för en planperiod, modell för hantering av kapitalkostnadskonsekvenser och utgångspunkter för hantering av övriga driftskonsekvenser till följd av stadens investeringsambitioner.

*Projektstyrning (Styrning under projektets livslängd)* avser framtagande av principer för beredning, beslut och uppföljning av komplexa och betydande investerings- och exploateringsprojekt, framför allt avseende de investeringar som ska och bör hanteras på kommunfullmäktigenivå.

Förslag till principer för denna styrning hanteras inom ramen för riktlinjen och utgör en viktig del av Göteborgs Stads investeringsstyrning. Riktlinjen syftar framför allt till att skapa förutsättningar för att möjliggöra för kommunfullmäktige att utöva en mer aktiv styrning och uppsikt över investeringsprojekt och satsningar som har en väsentlig påverkan på kommunkoncernens verksamhet och som påverkar dess långsiktiga ekonomiska förutsättningar, risktagande och utveckling. Riktlinjen gäller för de investerade och stadsutvecklande nämnderna och de investerade bolagsstyrelserna.

*Långsiktiga planeringsförutsättningar (Volymstyrning på längre sikt)* avser behovet av att skapa ramar för stadens långsiktiga ekonomiska förutsättningar som utgör en grund för stadsbyggnadsnämndens ansvar att utveckla stadens strategiska och taktiska planering av stadsutveckling. De långsiktiga ekonomiska förutsättningarna är en av flera betydande parametrar att förhålla sig till som grund för prioritering och samordning i stadens utvecklingsplanering och det krävs därmed en samordning av stadens investeringar i ett tidigare skede än vad som sker idag.

Stadsledningskontorets bedömning är att det redan idag finns en övergripande styrning utifrån stadens inriktning för god ekonomisk hushållning. Bedömningen är att den övergripande styrningen belyser de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna och skapar ett ramverk som stöd för stadsbyggnadsnämndens uppdrag att möjliggöra för prioriteringar i ett tidigt planeringsskede.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det fortsättningsvis är viktigt att skapa och utveckla arbetsformer och samverkan mellan stadsledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen i nämndens utpekade uppdrag samt att nyttja och utveckla redan upprättade verktyg och inriktningar för koncernen som helhet.

Avvägningar inom den fysiska planeringen har betydelse för hur väl Göteborg kan nå sina finansiella mål. Genom att styra mark- och vattenanvändningen samt aktiva val för utbyggnadsordningen över tid skapas de förutsättningar som kommer att gälla för kommunens ekonomiska utveckling.

Avvägningar och prioriteringar i tidiga planeringsskeden har långsiktiga effekter på såväl volymutvecklingen för kommunens investeringar som på förutsättningarna för exploateringsverksamhetens självfinansiering. En tydlig inriktning i tidiga planeringsskeden har dessutom effekt på marknadsförväntningar. Det finns erfarenheter som talar för att kommunen till följd av förväntningar hos privata fastighetsägare påbörjar detaljplanering och antar detaljplaner där de övergripande förutsättningarna inte är fullt ut utredda eller där kommunen inte har tagit ställning till utbyggnadsordning eller sin avsikt att ta ut exploateringsbidrag i en etappvis utbyggnad av området. Prioriteringar i ett tidigt planeringsskede och en tydlig inriktning om att avvakta fortsatt planering kan därför minska risken för en fragmenterad planering som skapar oöverskådliga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Det innebär att den prioriterade inriktningen behöver föreslå ställningstaganden kring prioriteringar av stadsutvecklingsinitiativ för att begränsa

volymutvecklingen av investeringar och skapa bättre förutsättningar för exploateringsverksamheten genom att:

- Löpande beakta och utvärdera volymutvecklingen som framgår av nämndernas investeringsnomineringar
- Beakta kommunens förutsättningar för parallellt engagemang i flera stora stadsutvecklingsinitiativ
- Genom prioriteringar begränsa förväntningar i ett tidigt skede som kommunen senare har svårt att hantera.
- Utveckla det systematiska arbetet med ekonomiska bedömningar i tidiga planeringsskeden som underlag för planerings- och inriktningsbeslut och för fortsatt planering.

## 2 Metodbeskrivning

Nedan beskrivs hur bedömningarna har gjorts av stadsutvecklingsinitiativens påverkan kopplat till de finansiella målsättningarna.

Bedömningen är övergripande och har relativt kort aktualitet. Detta framför allt på grund av att kalkyler och ekonomiska bedömningar är rörliga, men även för att inte skapa för höga förväntningar på bedömningarnas träffsäkerhet för det enskilda initiativet eller enskilda projekt inom ramen för ett stadsutvecklingsinitiativ.

Bedömningen av respektive stadsutvecklingsinitiativ baseras dels på formellt underlag i form av tjänsteutlåtanden eller utredningar, kompletterat med intervjuer av relevanta kompetenser.

Bedömningen har skett utifrån två av de finansiella målen som anges i Göteborgs Stads riktlinje för god ekonomisk hushållning, och baseras på hur initiativen översiktligt bedöms påverka:

- Egenfinansieringsgraden av investeringar
- Självfinansieringsgraden av exploateringsverksamheten

En utmaning med den översiktliga bedömningen är att det ofta saknas formella underlag och beslut. Bedömningarna mellan olika stadsutvecklingsinitiativ har vidare olika kvalitet och befinner sig i olika skeden. I bedömningen har det arbetats utifrån tre olika skeden; *identifiera och initiera*, *utreda och planera* samt *genomförarskede*.

### 2.1.1 Identifiera och initiera

I detta tidiga skede ligger fokus på att identifiera övergripande ekonomiska förutsättningar och bedömningar av ett stadsutvecklingsinitiativs exploateringsekonomin och investeringsåtaganden. Utredningsområdena är ofta stora och inte tydligt avgränsade, vilket gör det svårt att göra en bedömning av den ekonomiska hållbarheten. Här finns dessutom ofta en större möjlighet att



påverka de ekonomiska förutsättningarna beroende på vilka avvägningar som görs i planeringen.

Bedömningen i detta skede kan därför i många fall framför allt betraktas som en övergripande riskbedömning, eftersom förutsättningarna inte är fullt utredda. Genom att identifiera potentiellt stora ekonomiska belastningar och risker i ett tidigt skede skapas vissa förutsättningar att minimera dessa i senare skeden.

Exempel på initiativ som bedöms ligga under detta skede är bland andra Omvandling Kortedalastråket (rubrik 2.3.2), Stadsutveckling Södra Älvstranden, delen Järnvågen – Klippan (2.3.7) och Omvandling Stora Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen (2.3.9). Det finns inget stadsutvecklingsinitiativ i detta skede som övergripande bedöms ha förutsättningar för att kunna genomföras och bidra positivt till självfinansieringen även om den bedömda nivån på självfinansieringen varierar mellan de olika initiativen.

### **2.1.2 Utredda och planera**

I detta skede har planeringen kommit längre och det finns i flera fall mer konkreta förslag på markanvändning och utformning. Där planprogram finns framtagna har dessa legat till grund för bedömningen.

Trots att planprogram tagits fram är den ekonomiska bedömningen fortsatt övergripande av förslagets påverkan på de finansiella målen. Det finns fortfarande möjligheter att justera och anpassa markanvändningen samt att ta ställning till utbyggnadsordning för att kunna minimera negativ påverkan och stärka positiva effekter.

Utifrån nu rådande marknads- och konjunkturläge bedöms det inte heller i denna kategori finnas något större stadsutvecklingsinitiativ som på sikt kommer att bidra positivt till exploateringsverksamhetens självfinansiering. De största ekonomiska åtagandena bland initiativ i detta planeringsskede finns inom investeringsverksamheten. Här ingår stora investeringar som bland annat upprustning av kanalmurar (2.1.1), högvattenskydd (2.1.2), ny gång- och cykelbro (2.2.1) och Spårväg i Alléstråket och utveckling av Kungsparken (2.1.7).

### **2.1.3 Genomföra**

I genomförandeskedet är initiativets avgränsning tydlig och underlaget mer detaljerat och till större del baseras på utfall och uppföljning, vilket förbättrar kvaliteten på den ekonomiska bedömningen. I detta skede handlar påverkansmöjligheterna i stor utsträckning av val av tidpunkt för försäljning av mark och kostnadskontroll i projekt. Stadsutvecklingsinitiativ som befinner sig i detta skede har kommit långt i både planering och genomförande, varför beslut om att ändra inriktning kräver beslut i det enskilda ärendet.

Det bedöms även i detta skede saknas initiativ bedöms bidra positivt till exploateringsverksamhetens självfinansiering. Fortsatt planering och genomförande av Centralenområdet (2.1.8) bedöms emellertid kunna göras med

en exploateringsekonomi i balans, medan Gamlestaden (2.1.9) bedöms belasta självfinansieringen kraftigt.

### 2.1.4 Bedömningskategorier

Bedömningen av initiativen är uppdelade i två delar; exploateringsekonomi och investeringsekonomi. Exploateringsekonomins bedömning sträcker sig från *Kraftigt bidrag till självfinansieringen* till *Omfattande underfinansiering*. När det kommer till investeringsekonomi är indelningen från *Ledig kapacitet* till *Omfattande investeringsbehov*. Bedömningen *Ledig kapacitet* ska inte ses som att det är ett ekonomiskt plusresultat av investeringen utan som att nettokostnaden är väldigt låg.

| Exploateringsekonomin                    |   | Investeringsekonomin               |
|------------------------------------------|---|------------------------------------|
| Kraftigt bidrag till självfinansieringen |   | Ledig kapacitet                    |
| Bidrag till självfinansieringen          |   | Mindre investeringsbehov           |
| Exploateringsekonomisk balans            |   | Visst investeringsbehov            |
| Underfinansiering                        |   | Större investeringsbehov           |
| Omfattande underfinansiering             |   | Omfattande investeringsbehov       |
| <i>Ej relevant för initiativet</i>       | - | <i>Ej relevant för initiativet</i> |

## 2.2 Samlad bedömning

### 2.2.1 Förutsättningar och orsaker

Självfinansieringen av kommunens exploateringsverksamhet har under tidigare år kunnat baseras på gynnsamma marknadsförhållanden med hög efterfrågan och låga finansieringskostnader för såväl hushåll som byggaktörer. Dessa förutsättningar har sedan ett par år förändrats. Det allmänna konjunkturläget, med ökade utgifter och minskade inkomster, innebär att exploateringsekonomins bidrag till stadens kassaflöde och resultat försämras.

De ekonomiska bedömningarna präglas i stor utsträckning av det allmänna konjunkturläget. Det samhällsekonomiska läget skapar utmaningar både på inkomst- och utgiftssidan. Höga bygg- och anläggningskostnader ökar stadens utgifter samtidigt som inkomsterna pressas av lägre inkomster från exploateringsverksamheten. Markförsäljningar och tillträden skjuts på framtiden, och vissa markanvisningar lämnas tillbaka.

När det gäller investeringsverksamheten är bedömningen att tre huvudsakliga faktorer påverkar volymutvecklingen.

#### 1. Investeringscykler

Efter stora offentliga investeringar i infrastruktur och bostäder, som till stor del finansierades av höjda skattesatser och omfattande statliga investeringsbidrag, under 1950-, 1960- och 1970-talet sjönk investeringsnivåerna kraftigt. En stor andel av dessa anläggningar behöver nu renoveras, ersättas eller uppgraderas. Under 2000-talet har dessutom kommunens invånartal stigit kraftigt, vilket har

fört med sig ett stort investeringsbehov som behöver hanteras parallellt med reinvesteringsbehoven.

## 2. Avsaknad av samordning och utpekad ansvar

En annan viktig förklaring till utvecklingen är att det i Göteborgs Stad historiskt inte har funnits en utpekad nämnd som har haft ett samordnande ansvar för investeringsplaneringen eller prioritering mellan olika nämnders behov och att relatera dessa till kommunens finansiella målsättningar. Det innebär att alla investerande nämnder har nominerat investeringar utifrån sina respektive behov och ansvarsområden och investeringsvolymerna har sammantaget överstigit den nivå som medges utifrån de finansiella målsättningarna.

## 3. Byggekostnadsutvecklingen

Den tredje samverkande förklaringen är att byggekostnaderna har ökat kraftigt sedan omkring 2020, vilket bidrar till att volymerna i nämndernas investeringsnomineringar ökar i motsvarande grad. Detta utan att anläggningarnas funktionsvärde eller kvalitet ökar.

### 2.2.2 Samlad bedömning av de 38 initiativen

Den ekonomiska bedömningen av samtliga stadsutvecklingsinitiativ visar att inga av initiativen som helhet bedöms ge ett tydligt bidrag till självfinansieringen. Vissa initiativ har en potential till att bidra med ett plus i exploateringsekonomin, men osäkerheter kring marknadsläge och mer preciserat innehåll gör att bedömningen landar på plus minus noll.

Det är dock viktigt att lyfta fram att det inom de flesta initiativen kommer att finnas ett flertal olika detaljplaner. Vissa av detaljplanerna kommer att generera ett bidrag till självfinansieringen. Bedömningarna är dock gjorda utifrån hela initiativets geografiska område och det är den samlade ekonomiska bilden utifrån den information som finns idag som är bedömd.

#### 2.2.2.1 Prioriteringsgrupp 1

De initiativ som är bedömda i prioriteringsgrupp 1 har samtliga ett stort eller omfattande investeringsbehov. Rekommendationerna till fortsatt hantering för de enskilda initiativen innebär dock att möjligheterna ökar till en mindre belastning av framför allt investeringsekonomin, vilket bedöms som positivt ur den ekonomiska hållbarhetsdimensionen. Om prioriteringsgruppens initiativ genomförs är det viktigt ur en ekonomisk dimension att på ett övergripande plan se över investeringstakten för att inte skapa för höga utgiftstoppar som riskerar att öka kommunens riskexponering utifrån exempelvis räntekostnader. Frågan om att se över investeringstakten gäller dock inte endast de bedömda initiativen, utan samtliga nomineringar som de stadsutvecklande nämnderna arbetar med utanför de delar som ingår i de 38 bedömda initiativen.

#### 2.2.2.2 Prioriteringsgrupp 2

De initiativ som är bedömda i prioriteringsgrupp 2 visar, utifrån vad vi vet idag, större möjligheter till en exploateringsekonomi i balans samt mindre

investeringsbehov jämfört med i prioriteringsgrupp 1. Det ska dock understrykas att det finns stora osäkerheter kring bedömningarna då många av initiativen ännu inte är lika långt gångna som många i prioriteringsgrupp 1 när det kommer till innehåll och avgränsningar. De ekonomiska bedömningarna för Angered, Torslanda, Kärra och Redegatan gjorda med stora osäkerheter vilket innebär att de skulle kunna ha en större ekonomisk påverkan än vad som framgår i denna bedömning.

### 2.2.2.3 Prioriteringsgrupp 3

De initiativ som är bedömda i prioriteringsgrupp 3 visar alla på stora investeringsbehov och en negativ påverkan på självfinansieringen. Ur en ekonomisk hållbarhetsdimension är det positivt att inte gå för snabbt fram med de här initiativen, utan att avvakta både marknadsläge och en genomarbetning av innehållet för att försöka optimera investeringsnivån samt planera för den utbyggnadstakt som är mest ekonomisk fördelaktig för att hålla en total investeringsnivå som är långsiktigt hållbar för kommunen.

Sammanfattande tabell över bedömda initiativ:

| Stadsutvecklingsinitiativ                                      | Exploateringsekonomi | Investeringsåtagande |
|----------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| <b>Prioriteringsgrupp 1</b>                                    |                      |                      |
| Upprustning kanalmurar                                         | -                    |                      |
| Högvattenskydd Innerstaden                                     | -                    |                      |
| Södra ringen (dricksvatten)                                    | -                    | -                    |
| Norra ringen (dricksvatten)                                    | -                    | -                    |
| Mjörn råvattentäkt                                             | -                    | -                    |
| Sverigeförhandlingen spårvägsprojekt                           | -                    |                      |
| Spårväg i Alléstråket och utveckling av Kungsparken            | -                    |                      |
| Stadsutveckling Centralenområdet                               |                      |                      |
| Stadsutveckling Gamlestaden                                    |                      |                      |
| Stadsutveckling Backa och Brunnsbo                             |                      |                      |
| Stadsutveckling Backaplan                                      |                      |                      |
| Stadsutveckling Södra Älvstranden, delen Stenpiren – Järnvågen |                      |                      |
| Stadsutveckling Biskopsgården                                  |                      |                      |
| Stadsutveckling Hjällbo och Hammarkullen*                      |                      | *                    |
| Stadsutveckling Tynnered                                       |                      |                      |
| Stadsutveckling Lindholmen                                     |                      |                      |
| Stadsutveckling Frölunda                                       |                      |                      |
| Stadsutveckling i evenemangsområdet                            |                      |                      |
| <b>Prioriteringsgrupp 2</b>                                    |                      |                      |
| Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj    | -                    |                      |
| Stadsutveckling Angered*                                       |                      | *                    |
| Stadsutveckling Bergsjön                                       |                      |                      |
| Stadsutveckling Frihamnen                                      |                      |                      |
| Stadsutveckling Torslanda*                                     | *                    |                      |
| Bangårdsförbindelsen                                           | -                    |                      |
| Utveckling av verksamhetsområde Säve flygplats                 |                      |                      |

|                                                                   |   |   |
|-------------------------------------------------------------------|---|---|
| Stadsutveckling Kärra*                                            | * |   |
| Stadsutveckling Tuve                                              |   |   |
| Stadsutveckling Redegatan*                                        |   | * |
| Stadsutveckling Skra bro                                          |   |   |
| <b>Prioriteringsgrupp 3</b>                                       |   |   |
| Stadsutveckling Gullbergsvass                                     |   |   |
| Omvandling Kortedalastråket                                       |   |   |
| Omvandling del av Hjalmar Brantingsgatan                          |   |   |
| Stadsutveckling Högsbo industriområde och Dag Hammarskjöldsleden  |   |   |
| Stadsutveckling Gårda                                             |   |   |
| Stadsutveckling Slakthusområdet                                   |   |   |
| Stadsutveckling Södra Älvstranden, delen Järnvågen – Klippan      |   |   |
| Stadsutveckling Sandås*                                           |   | * |
| Omvandling Stora Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen |   |   |

\* Bedömningen innehåller betydande osäkerheter och vidare arbete behövs för att säkrare kunna beskriva initiativets ekonomiska påverkan med större säkerhet vid genomförande.

## 3 Bedömning per initiativ

### 3.1 Prioriteringsgrupp 1

#### 3.1.1 Upprustning kanalmurar

##### Hållbarhetsbedömning:

##### Ekonomi exploatering

*Initiativet ej knutet till specifik exploatering*

##### Ekonomi investering



Upprustningen av kanalmurarna utgör nödvändiga och omfattande reinvesteringssåtgärder under många år framöver. Beslut är fattat i kommunfullmäktige om finansiering av åtgärderna med en ekonomisk ram om 4,5 till 5 miljarder kronor (2020 års prisnivå) vilket är att betrakta som ett mycket omfattande ekonomiskt åtagande för staden under en lång tid.

#### 3.1.2 Högvattenskydd innerstaden – Göta älv

##### Ekonomi exploatering

*Initiativet ej knutet till specifik exploatering*

##### Ekonomi investering



Investeringarna bedöms skydda oersättliga ekonomiska värden och utgör en förutsättning för stadsutveckling i bland annat älvnära lägen. Tillkommande re/-nyinvesteringar i upprustning av kajer ingår inte i den ekonomiska bedömningen, varför bedömningen är att åtagandet är betydligt större än vad fattade beslut om finansiering av högvattenskyddet omfattar. Innebär stora investeringar fram till åtminstone 2040. De ekonomiska värden som skyddas motiverar de relativt sett stora investeringarna.

### 3.1.3 Södra ringen (dricksvatten)

Initiativet har inte bedömts. Detta beror på att projekt syftar till att säkra dricksvattenförsörjningen och har därför ansetts vara av särskilt intresse.

### 3.1.4 Norra ringen (dricksvatten)

Initiativet har inte bedömts. Detta beror på att projekt syftar till att säkra dricksvattenförsörjningen och har därför ansetts vara av särskilt intresse.

### 3.1.5 Mjörn råvattentäkt

Initiativet har inte bedömts. Detta beror på att projekt syftar till att säkra dricksvattenförsörjningen och har därför ansetts vara av särskilt intresse.

### 3.1.6 Sverigeförhandlingen spårvägsprojekt

#### Ekonomi exploatering

*Initiativet ej knutet till specifik exploatering*

#### Ekonomi investering



Ekonomiska hållbarhetsbedömningen pekar på att initiativet utgör en belastning av större omfattning. Att belastningen inte bedöms vara ännu högre, trots att initiativets investeringskostnad är en av Göteborgs stads enskilt största, beror på att den avtalade medfinansieringen inom Sverigeförhandlingen.

Finansieringslösningen är avtalad med staten och Västra Götalandsregionen och täcker cirka tre fjärdedelar av investeringskostnaden för Göteborgs stad. I avtalet är det kopplat ett bostadsåtagande som motprestation till den statliga medfinansieringen. Initiativet kräver dock vissa kommunala kringinvesteringar främst vid bytespunkterna.

### 3.1.7 Spårväg i Alléstråket och utveckling av Kungsparken

#### Ekonomi exploatering

*Initiativet ej knutet till någon specifik exploatering*

#### Ekonomi investering



Spårväg i Alléstråket innebär en stor investering för kommunen. En avsiktsförklaring är tecknad med Västra Götalandsregionen om intentionen att gemensamt driva och finansiera projektet samt fortsatt söka statlig medfinansiering. Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen har enligt gällande spårvägsvtal ett gemensamt ansvar för utvecklingen av spårvägssystemet och förhandling behöver ske kring finansieringslösning. Ekonomiska hållbarhetsbedömningen bedöms till större, och inte högsta kategorin (omfattande), utifrån antagande att extern medfinansiering löses samt att Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen förhandlar om fördelning av resterande belopp.

Bedömningen inkluderar inte den eventuella investeringskostnaden för utveckling av Kungsparken då arbetet med att ringa in kostnaderna inte är tillräckligt långt gångna ännu.

### 3.1.8 Stadsutveckling Centralenområdet

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Det finns möjligheter till en exploateringsekonomi i balans. Återstående investeringar och exploatering krävs i form av kajparken och kajkonstruktioner samt strukturella skyfallsåtgärder. Stora delar av området ligger i genomförandeskede varför ekonomiska prognosen är i jämförelse med många andra initiativ förhållandevis säker.

Även prognosen för kommande exploatering inom området är att dessa kan uppnå en exploateringsekonomi i balans.

### 3.1.9 Stadsutveckling Gamlestaden

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Sammantaget bedöms initiativet belasta exploateringsverksamhetens självfinansiering kraftigt och ett färdigställande behöver ske med fortsatt fokus på exploaterings- och investeringsekonomi. Ytterligare belastningar kan förväntas till följd av nödvändiga strukturella åtgärder för skyfallshantering. Den kommande etapp 2 utgör den största belastningen med ytterligare förstärkt underfinansiering även med den utpekade medfinansieringen från Västsvenska paketet inräknad. Det rådande marknadsläget har påverkat kommunens inkomster negativt. Ett slutförande av stadsutvecklingen innebär att fullfölja det

ekonomiska åtagandet som kommunen redan har gjort och dra nytta av genomförda investeringar.

### 3.1.10 Stadsutveckling Backa och Brunnsbo

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



I geografin bedöms marknadsförutsättningarna vara begränsade mot bakgrund av lägre efterfrågan och markvärden. Detta försvårar förutsättningarna för en exploateringsekonomi i balans utifrån en initial bedömning även om prognosen nu är en exploateringsekonomi i balans. En omvandling av Litteraturgatan och fortsatt stadsutveckling kräver skyfallsåtgärder och stadsmiljöåtgärder kopplat till utvecklingen av Brunnsbo station.

Bedömningen om en exploateringsekonomi i balans är gjord utifrån en exkludering av området norr om Skälltorpsvägen då arbetet med det området är i ett för tidigt skede för att göra en bedömning om exploateringsekonomin kan ge bidrag till självfinansieringen eller belasta den samma. Inte heller investeringsekonomin är bedömd norr om Skälltorpsvägen även om det just nu inte bedöms finnas behov av några större tröskelinvesteringar inom området.

### 3.1.11 Stadsutveckling Backaplan

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Kommunfullmäktige har att fatta beslut om en revidering av tidigare inriktningsbeslut, innebärande fortsatt planering av utifrån en förstärkt underfinansiering för Backaplans delområde 2 samt tillkommande investering i form av omvandling av del av Hjalmar Brantingsgatan. Utvecklingen innebär stora exploateringsinvesteringar för kommunen och innehåller relativt stora risker. Samtidigt drar stadsutvecklingen nytta av tidigare genomförda investeringar i bland annat Hisingsbron.

Kommunalt markägande inom området är begränsat. Omvandlingen förväntas pågå under 25 år till och bedöms vara konjunkturkänslig då stadsutvecklingen förutsätter investeringsvilja hos de privata fastighetsägarna. Det innebär också att marknadsförutsättningar har direkta effekter för framdrift.

Omvandlingen av del av Hjalmar Brantingsgatan, som innehåller en ny struktur av Hjalmar Brantingsplatsen, är en omfattande investering men där



möjligheterna till medfinansiering, genom exempelvis regional plan, bedöms som relativt goda utifrån vikten av platsen ur ett kollektivtrafikperspektiv. För området västra Backaplan pågår en ekonomisk förstudie.

### 3.1.12 Stadsutveckling Södra älvstranden, Stenpiren – Järnvågen

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Masthuggskajen befinner sig i ett genomförandeskede och behöver fortsatt hålla fokus på exploaterings- och investeringsekonomin. Bedömningen är att en utveckling av Skeppsbron skulle medföra ett exploateringsekonomiskt underskott. Det krävs stora investeringar i åtgärder på kajen, oavsett om detta omhändertas genom en exploatering av området eller som fristående reinvestering. Bedömningen är att en exploatering av området kan motiveras utifrån den samordningsvinst med avseende på nödvändig reinvestering i kajanläggningen som detta kan innebära.

### 3.1.13 Stadsutveckling Biskopsgården

#### Hållbarhetsbedömning:

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



I geografin bedöms marknadsförutsättningarna vara begränsade mot bakgrund av lägre efterfrågan och markvärden. Stadsutvecklingen förutsätter en utbyggnad av busstråk i västra Biskopsgården och i övriga offentliga rum. Omvandlingen av Svarte mosse till stadsdelspark ingår även den i den ekonomiska bedömningen utifrån investeringar. Utöver reinvesteringsbehov bedöms det även finnas större kompletteringsbehov och investeringar i lokaler för kommunal service. Den övergripande bedömningen är att utbyggnaden av allmän plats är omfattande i relation till markvärdena, varför det bedöms finnas svårigheter att nå en exploateringsekonomi i balans.

### 3.1.14 Stadsutveckling Hjällbo och Hammarkullen

#### Ekonomi exploatering



### **Ekonomi investering**



I geografin bedöms marknadsförutsättningarna vara begränsade mot bakgrund av lägre efterfrågan och markvärden, vilket påverkar den ekonomiska genomförbarheten. Den övergripande bedömningen är att all exploatering i geografin kan förväntas belasta exploateringsverksamhetens självfinansiering negativt. Program för Hjällbo visar inte på några större tröskelinvesteringar och samma antas i dagsläget för Hammarkullen. Omfattningen på framför allt investeringsekonomi har dock ett nära samband med vilken omfattning på investeringar som kan komma att föreslås genomföras. Högre ambitionsnivå ger ofta högre investeringskostnader som skulle påverka i vilken ekonomisk kategori som initiativet bedöms befinna sig i. Samtidigt bedöms kapaciteten i de tekniska systemen, så som VA, vara god.

## **3.1.15 Stadsutveckling Tynnered**

### **Ekonomi exploatering**



### **Ekonomi investering**



Marknadsförutsättningarna bedöms vara något sämre jämfört med angränsande Frölunda. Inom ramen för arbetet med Program för Tynnered har en ekonomisk bedömning i tidigt skede tagits fram som visar på förutsättningar för en ekonomi i balans. Den pågående förstudien för Frölunda - Tynnered behöver leverera underlag för bedömning av lösningar, genomförbarhet och ekonomi. På kort sikt finns ett antal pågående detaljplaner som inte medför betydande underfinansiering eller osäkerheter. På längre sikt (om 15–20 år) identifierar programmet stora investeringar för att utveckla den i översiktsplanen utpekade strategiska tyngdpunkten vid Frölunda Torg. Detta innefattar bland annat ny kollektivtrafik och hållplatslägen samt barriäröverbryggande åtgärder över och under Västerleden som kopplar ihop Tynnered och Frölunda. Denna utveckling behöver utredas vidare genom en förstudie i samverkan med Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Västtrafik. Exploateringar som är beroende av eller påverkas av ovanstående investeringar behöver avvaka tills förutsättningarna är utredda.

Vissa åtgärder såsom metrobuss, kapacitetshöjning av Västerleden och nybyggnad av kollektivtrafikhållplatser förutsätts finansieras av statliga och regionala medel men även delfinansiering med kommunala medel och exploateringsmedel kan bli aktuella.

### 3.1.16 Stadsutveckling Lindholmen

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Ekonomisk bedömning i planprogrammet är att det eventuellt finns förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans. Det finns dock stora osäkerheter och risker som behöver hanteras framöver. Det kan bli aktuellt behöva invänta ett gynnsamt konjunkturläge som ger högre intäkter vid försäljning av kommunal mark, alternativt att minska kostnaderna för åtgärder inom programområdet. Det är också viktigt att takta utgifter med inkomster och möjliggöra för exploateringsbidrag i kommande planavgränsning och utbyggnadsordning.

Inom Lindholmen har staden gjort investeringar i kollektivtrafik genom Sverigeförhandlingen och planerar även för ytterligare investeringar. Dessa investeringar är till stor nytta för planprogramsområdet som i gengäld bidrar med bostäder till kommunens bostadsåtagande i Sverigeförhandlingen. Initiativet kräver stora investeringar i bland annat högvattenskydd och kommunal service.

### 3.1.17 Stadsutveckling Frölunda

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



En tidig ekonomisk bedömning visar att det finns förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans. Dock finns stora osäkerheter bland annat vad avser marknadsförutsättningarna. Vidare tillkommer behov av investeringar i kommunal service. På längre sikt (om 15–20 år) tillkommer behov av omfattande investeringar i busskörfält, åtgärder vid Tynneredsmotet, ny Topasbro, metrobusshållplats, ombyggnad av gator, flytt av resecentrum och skyfallsåtgärder.

Exploatering som är beroende av eller påverkas av ovanstående investeringar behöver avvakta tills förutsättningarna är utredda. Vissa åtgärder såsom metrobuss, kapacitetshöjning av Västerleden och nybyggnad av kollektivtrafikhållplatser är beroende av statlig och regionala finansiering men även delfinansiering med kommunala medel och exploateringsmedel kan bli aktuella.

### 3.1.18 Stadsutveckling evenemangsområdet

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Utvecklingen av evenemangsområdet innebär mycket omfattande investeringar för kommunkoncernen. Bolagens investeringar och idrotts- och föreningsförvaltningens investeringar kommer att uppgå till avsevärda belopp. Det finns förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans, men det finns osäkerheter och risker på både inkomst- och utgiftssidan. Dessa är framför allt förenade med möjliga volymer och utgifter för allmän plats.

Stadsutveckling i Evenemangsområdet är utifrån sin särskilda karaktär svårt att sätta i relation och jämföra med andra stadsutvecklingsinitiativ. Initiativet som helhet är förknippat med mycket stora tröskelinvesteringar för kommunkoncernen.

## 3.2 Prioriteringsgrupp 2

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

#### Ekonomi exploatering

*Initiativet ej knutet till någon specifik exploatering*

#### Ekonomi investering



Initiativet innebär en omfattande investering för vilken kommunfullmäktige har fattat beslut om ett reviderat inriktningsbeslut, innebärande en utökad ekonomisk ram i planeringsskedet. När projektet kommit längre i planeringen och närmar sig ett genomförandebeslut behöver finansieringen säkerställas. I uppgiften att säkerställa finansiering bör möjlighet till extern finansiering vara en levande fråga att bevaka, för att om möjligt minska belastningen på stadens investeringsekonomi. Värt att notera är att Göteborgs stad har en betydande årlig driftmedelskostnad för tillköp av avgiftsfri färjetrafik som är kopplat till avsaknad av en fast förbindelse över älven.

### 3.2.2 Stadsutveckling Angered

#### Ekonomi exploatering



### **Ekonomi investering**



Svåra marknadsförutsättningar med låg betalningsförmåga som påverkar den ekonomiska genomförbarheten. Den övergripande bedömningen är att all exploatering i geografin kan förväntas kräva en nettoinvestering för skattekollektivet. Samtidigt bedöms kapaciteten i de tekniska systemen, bland annat VA, vara god. I övrigt är bedömningen av behovet av investeringsmedel gjort i ett tidigt skede och är i dagsläget förenad med stora osäkerheter med anlednings av att innehållet än så länge är relativt oklart.

## **3.2.3 Stadsutveckling Bergsjön**

### **Ekonomi exploatering**



### **Ekonomi investering**



I geografin bedöms marknadsförutsättningarna vara begränsade mot bakgrund av lägre efterfrågan och markvärden, vilket påverkar den ekonomiska genomförbarheten. Den övergripande bedömningen är att all exploatering i geografin kan förväntas belasta exploateringsverksamhetens självfinansiering negativt.

I många fall täcker inte exploateringsbidraget det som har en direkt relation till detaljplanens genomförande. Däremot bedöms kapaciteten i de tekniska systemen med avseende på VA och trafikinfrastruktur vara god.

## **3.2.4 Stadsutveckling Frihamnen**

### **Ekonomi exploatering**



### **Ekonomi investering**



Aktuella bedömningar av exploateringsekonomi för planprogramsområdet visar att det finns förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans. Osäkerhets- och riskreserv är inkluderad i den ekonomiska bedömningen av exploateringsekonomi. De ekonomiska beräkningarna och bedömningarna är i detta tidiga planeringsskede grova och baseras på ett flertal antaganden. När planeringen fortskrider genomförs mer detaljerade studier, utredningar och geografiska avgränsningar och kunskaperna om området kommer successivt att öka. Därmed minskar även osäkerheterna och riskerna successivt. För att få en

komplett ekonomisk överblick över vad projektet innebär behöver även Älvstranden utveckling AB:s ekonomi vägas in, något som inte är gjort ovan.

En utfyllnad av Lundbyhamnen, för att förbereda en stadsutveckling av de yttre delarna av Frihamnen på sikt, har utretts. Den ekonomiska bedömningen att det innebär för stora ekonomiska risker för staden i dagsläget och att en utfyllnad bör avvaktas.

### 3.2.5 Stadsutveckling Torslanda

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Bedömningar kring exploateringsekonomi för initiativet saknas som helhet. Bedömningen att exploateringen varken belastar eller ger tillskott till exploateringsekonomi är primärt gjord för de delar som är kring centrala Torslanda och ej området kring Amhult.

För områdena kring Amhult är bedömningen att kostnaderna för att hantera klimatförändringar behöver fördelas mellan exploatering och investeringsekonomi. Det finns dock ännu ingen kostnadsbedömning eller förslag på hur en fördelning kan se ut. Om en framtida utveckling av områdena kring Amhult pekar på stor negativ påverkan på exploateringsekonomi, kommer bedömningen som helhet peka på underfinansiering jämfört med de nu liggande bedömningen om en exploateringsekonomi i balans. En förutsättning för en utveckling av centrala Torslanda är att infrastrukturen kompletteras med en tvärförbindelse som avlastar Kongahällavägen. Mobilitetsåtgärder behöver utvecklas parallellt med detta. Skyfallshantering behöver hanteras på en områdesnivå för att möjliggöra föreslagen exploatering.

### 3.2.6 Bangårdsförbindelsen

#### Ekonomi exploatering

*Initiativet ej knutet till någon specifik exploatering*

#### Ekonomi investering



Bangårdsförbindelsen är en omfattande investering med planerad finansiering från Västsvenska paketet som begränsar kommunens ekonomiska åtagande. Det krävs fortsatt förhandling för att säkra finansieringen. Ekonomisk hållbarhet är bedömd utifrån att initiativet finansieras inom ramen för utpekade medel inom Västsvenska paketet. Initiativet kommer dock ha kostnader för framtagande av

detaljplan som inte är möjligt att finansiera via medel från Västsvenska paketet enligt det avtal om medfinansiering som finns inom paketet.

### 3.2.7 Utveckling av verksamhetsområde Säve flygplats

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Initiativet innebär omfattande investeringar i VA-överföringsledning. Som ett möjligt alternativ till finansiering via taxa utreds förutsättningarna för extern finansiering. Exploateringsekonomi bedöms kunna vara i balans, men totalt sett innebär utvecklingen ett ekonomiskt åtagande för kommunen där kommunen också kommer bära ekonomiska risker.

Om inte etappen för överföring av VA till flygfältet blir av, behöver kommunen ändå investera i överföringsledningen norrut mot Säve samhälle.

### 3.2.8 Stadsutveckling Kärra

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Det saknas en övergripande ekonomisk bedömning av stadsutvecklingsinitiativet som ger en rättvisande bild. Utvecklingen inkluderar centrumomvandling samt ett relativt begränsat tillskott av bostäder. Den övergripande bedömningen är att initiativet inte förutsätter eller är beroende av systemviktiga initiativ eller stadsmiljöåtgärder. De initiala bedömningarna av exploateringsekonomi kring Kärra C visar på ett bidrag till självfinansieringen men på helheten är dock en grov bedömning att initiativet ur detta perspektiv hamnar i balans. Frågor rörande skyfall och investeringar i övrigt kvarstår att beräkna vilket innebär att den ekonomiska bedömningen utifrån investeringsekonomi även den är osäker.

### 3.2.9 Stadsutveckling Tuve

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Stadsutvecklingen har pågått i Tuve under en längre tid och större delen av planprogrammet är genomfört. Några detaljplaner pågår och behöver färdigställas. Det finns viss potential för ytterligare kompletteringsbebyggelse i Tuve utan att några större tröskelinvesteringar skulle behöva uppstå. För att bedöma vilken framtida utbyggnadspotential som finns i Tuve skulle en översyn av planprogrammet eller liknande arbete behöva genomföras.

### 3.2.10 Stadsutveckling Redegatan

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Planprogrammet saknar i dagsläget en ekonomisk bedömning och det finns därmed ett behov av att göra en övergripande ekonomisk bedömning för hela området. Bedömningen är dock att initiativet inte kommer bidra med ett positivt exploateringsnetto eftersom det saknas kommunalt markägande. En exploatering kan förväntas omfatta investeringar i övergripande anläggningar, om- och utbyggnad av gator, park med mera. Dessa investeringar har identifierats som nödvändiga för att tillgodose områdets framtida behov och bedöms därmed finansieras med exploateringsbidrag - undantaget utbyggnad av kommunal skola och förskola samt pendlingscykelstråk. Det råder dock osäkerhet kring förutsättningarna för utbyggnaden av kommunal servicen. Det ska understrykas att bedömningen av investeringsekonomin är en grov uppskattning och kan komma att ändras i samband med att arbetet med ekonomiska kalkyler fördjupas.

### 3.2.11 Stadsutveckling Skra bro

#### Ekonomi exploatering



#### Ekonomi investering



Utbyggnaden har påbörjats för den första etappen och nästan all försäljning av kommunal mark är genomförd. Den första etappen bedöms bidra positivt till självfinansieringen.

Den övergripande bedömningen är att efterföljande etapper kommer att utgöra en belastning för exploateringsekonomin. Detta bland annat mot bakgrund av behov av hantering av fornlämningar och markförvärv för kommunal service. Stora investeringar har även gjorts kopplat till VA. Om planering ska fortsätta i närtid är bedömningen att exploateringen bör bära kostnader, även för övergripande investeringar.



## 3.3 Prioriteringsgrupp 3

### 3.3.1 Stadsutveckling Gullbergsvass

#### Hållbarhetsbedömning:

##### **Ekonomi exploatering**



##### **Ekonomi investering**



Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, och utveckla och tillgängliggöra platser för samspel. Bedömningen är att det finns ekonomisk potential i att utveckla området, men att det också skulle vara förenat med stora investeringar och risker. Marknadsläget för framför allt kontor och kommersiella lokaler bör vara mycket goda med närhet till centralstationen. Potentialen för ekonomin relaterad till exploatering varierar med vilken täthet som planeras. En eventuell överdäckning av E45 behöver ta hänsyn till exempelvis buller- och luftmiljö samt förvaltningsmässiga frågor. Initiativet förutsätter även stora investeringar för kajer, huvudgator, kollektivtrafik och därtill även för klimatanpassning av området. Vidare bedöms områdets geotekniska och markmiljömässiga förutsättningar vara försvårande och fördyrande. Kommunen har gjort stora kommunala markförvärv i området som bedöms belasta exploateringens förväntade resultat. Vid ett genomförande av Bangårdsförbindelsen behövs sannolikt någon form av utveckling av området norr om bangården tillsammans med området norr om Centralstationen, etapp 2. Avtal mellan kommunen och Trafikverket är tecknat för rivning av spår och förvärv av mark.

### 3.3.2 Omvandling Kortedalastråket

#### Hållbarhetsbedömning:

##### **Ekonomi exploatering**



##### **Ekonomi investering**



Stadsutvecklingsinitiativet omfattar i princip uteslutande kommunal mark, men marknadsdjupet och betalningsviljan i den större geografin utgör en begränsning för exploateringsekonomin. Den tidiga och övergripande ekonomiska bedömningen indikerar att en utveckling av området kommer att utgöra en belastning för exploateringsverksamhetens självfinansiering. På sikt kan stadsutvecklingen generera behov av stora kollektivtrafikinvesteringar, men

storleken på dessa behöver utredas vidare. Initiativet omfattar investeringar i samband med omvandling av trafikled till stadsmässig gata. Utveckling av området förutsätter troligen större och kostsam ledningsflytt. Det finns även frågor kopplade till skyfallshantering som behöver belysas ytterligare.

### 3.3.3 Omvandling del av Hjalmar Brantingsgatan

#### Hållbarhetsbedömning:

##### **Ekonomi exploatering**



##### **Ekonomi investering**



En utveckling av Hjalmar Brantingstråket i sin helhet bedöms utgöra en belastning för exploateringsverksamhetens självfinansiering. Däremot finns det etapper som var för sig har möjlighet, enligt den tidiga ekonomiska bedömningen, att kunna genomföras med åtminstone en ekonomi i balans. Det finns stora osäkerheter i den tidiga ekonomiska bedömningen. Osäkerheterna är kopplade till såväl möjlig exploateringsgrad, markvärderingar, skyfall och dagvatten samt kostnader för föreslagna åtgärder. Initiativet som helhet är förknippat med större investeringar vilket påverkar den ekonomiska bedömningen åt det negativa hållet.

### 3.3.4 Stadsutveckling Högsbo industriområde och Dag Hammarskjöldsleden

#### Hållbarhetsbedömning:

##### **Ekonomi exploatering**



##### **Ekonomi investering**



Den övergripande bedömningen är att det saknas förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans. Stadsutvecklingsinitiativet innebär omfattande exploatering i ett område med begränsat kommunalt markinnehav. Det finns kvarstående frågor kring finansiering av omvandling av leden och i övrigt om exploateringens underliggande byggrättsvärden kan finansiera utbyggnaden av allmän plats. En fullskalig stadsutveckling kan ge upphov till behov av investeringar i omkringsliggande trafiksystem även utanför omvandlingsområdet. Finansiering, såsom förutsättningar för exploateringsbidrag, av sådana åtgärder är ännu inte fullt ut utredda. Marknadsläget kan förväntas påverka utbyggnadstiden och att utbyggnaden

kommer att fördelas över en lång tidshorisont. Detta påverkar också förutsättningarna för finansiering genom exploateringsbidrag. Omvandlingen av leden till en stadsmässig boulevard bedöms innebära en investering i miljardbelopp, där exploateringsbidraget kan förväntas finansiera endast en mindre andel. Även utöver denna investering bedöms förutsättningarna för en exploateringsekonomi i balans vara begränsade.

### 3.3.5 Stadsutveckling i Gårda

#### Hållbarhetsbedömning:

##### Ekonomi exploatering



##### Ekonomi investering



Utbyggnaden av den första etappen av programmet för Gårda bedöms översiktligt kunna nå en exploateringsekonomi i balans. Samtidigt finns osäkerheter med avseende på intresse hos privata fastighetsägare och finansiering av utbyggnaden av allmän plats. Vad gäller efterföljande etapper bedöms ekonomiska åtaganden inte vara tillräckligt utredda och ett genomförande bedöms därmed ligga längre i framtiden.

### 3.3.6 Stadsutveckling Slakthusområdet

##### Ekonomi exploatering



##### Ekonomi investering



Initiativet som helhet är förknippat med stora tröskelinvesteringar och bedöms ha en hög ekonomisk risk i förhållande till möjlig exploatering. Vid en eventuell framtida återstart av programarbetet behövs en övergripande utredning och bedömning av ekonomi och genomförbarhet göras. Den övergripande aktuella bedömningen är att kommunens ekonomiska åtaganden kommer att vara omfattande i relation till den möjliga exploateringen.

### 3.3.7 Stadsutveckling Södra älvstranden, delen Järnvågen – Klippan

##### Ekonomi exploatering



### **Ekonomi investering**



Den övergripande bedömningen är att det saknas förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans. Området präglas av komplicerade grundläggningsförhållanden och det kommer att krävas stabilitetshöjande och sättningsreducerande åtgärder för att möjliggöra en stadsutveckling. Sammantaget förväntas detta belasta exploateringsekonomin kraftigt.

Initiativet innehåller framtunga investeringar som behöver genomföras med risken för att tiden kan bli lång från när investeringarna behöver genomföras till när inkomsterna kan förväntas uppstå. Detta kan vara beroende av bland annat konjunkturläge, utbyggnadsordning och tiden det tar för att bygga ut infrastruktur. Utbyggnadsordningen och en möjlig etappvis utbyggnad samt utformning och innehåll behöver studeras vidare ur både ett genomförandetekniskt och ekonomiskt perspektiv. Initiativet är förknippat med mycket stora tröskelinvesteringar som krävs för en hållbar stadsutveckling och förutsättningarna för en exploateringsekonomi i balans bedöms saknas.

## **3.3.8 Stadsutveckling Sandås**

### **Ekonomi exploatering**



### **Ekonomi investering**



Stadsutvecklingsinitiativet befinner sig i ett tidigt skede. Programarbete är påbörjat, men det saknas en övergripande ekonomisk bedömning. Begränsat kommunalt markägande, vilket också begränsar möjligheterna för exploateringen att bidra positivt till självfinansieringen. Programarbetet behöver därför belysa vad som är en möjlig utbyggnadstakt av området med avseende på övergripande beroenden samt hur en eventuell utbyggnad ska finansieras. Den ekonomiska bedömningen är gjort i tidigt skede och har stora osäkerheter kopplat till bland annat hur en eventuell anpassning av ramper vid Brottkärrsmotet kan se ut och, vid en eventuell ombyggnad, finansieras.

## **3.3.9 Omvandlingsstråk Stora Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen**

### **Ekonomi exploatering**



### **Ekonomi investering**



Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras. Förutsättningarna för att omvandla stråken i sin helhet har inte studerats. Inte heller hur de tre olika stråken förhåller sig till varandra, framför allt ur ett trafikalt perspektiv. Detta behöver göras innan ytterligare omvandling av stråken kan bli aktuellt. Arbete pågår med att ta fram en ny ekonomisk bedömning och bedömningen är i ett mycket initialt skede och förenat med stora osäkerheter då initiativets innehåll ännu är oklart.

## 4 Avslutande resonemang

Den nuvarande samlade planeringen som pågår i olika skeden bedöms medföra en investeringsutveckling som överstiger kommunens finansiella förmåga utifrån kommunfullmäktigs definition av och mål för god ekonomisk hushållning. Om samtliga investeringar i nämndernas nomineringsunderlag genomförs, skulle det i ett finansieringsperspektiv leda till att kommunens låneskuld ökar kraftigt, innebärande bland annat att kommunens räntekänslighet ökar. I ett verksamhetsperspektiv skulle det även bland annat leda till att kapitalkostnadernas andel av skatter och bidrag ökar kraftigt, vilket riskerar att budgetmässigt undantränga behov inom andra kommunala grunduppdrag.

Den övergripande bedömningen är att kommunen saknar den finansiella kapaciteten att möta så omfattande åtaganden mot bakgrund av de redan nominerade behoven inom investeringsverksamheten och strukturella förutsättningarna som råder för exploateringsekonomin. Utöver detta innebär den demografiska utvecklingen långsiktiga ekonomiska utmaningar för kommunen. Sammantaget innebär detta utmaningar för kommunen såväl med avseende på kommunens kassaflöde som resultatutveckling.

Oavsett interna eller externa förklaringar till utvecklingen är bedömningen att det finns ett behov av prioritering i utbyggnadsordningen för att kommunen ska kunna nå sina finansiella mål. De ekonomiska målen är därmed dimensionerande för stadsutvecklingens omfattning och takt.



# **Social hållbarhetsbedömning**

**Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg**

Mars 2026

# Innehåll

|          |                                                       |           |
|----------|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrund.....</b>                                  | <b>3</b>  |
| 1.1      | Kort om struktur för social hållbarhet .....          | 3         |
| 1.2      | Övergripande målsättningar för social hållbarhet..... | 4         |
| <b>2</b> | <b>Metodbeskrivning .....</b>                         | <b>6</b>  |
| 2.1      | Avgränsning - Initiativ som ej har bedömts .....      | 7         |
| <b>3</b> | <b>Bedömning.....</b>                                 | <b>8</b>  |
| 3.1      | Bedömning per initiativ .....                         | 8         |
| 3.2      | Samlad bedömning av initiativen .....                 | 17        |
| <b>4</b> | <b>Bilaga 1 Bedömningskriterier .....</b>             | <b>18</b> |

# 1 Bakgrund

Den generella prioriteringen om att kraftsamla för en mer sammanhållen stad utgör det huvudsakliga ramverket för bedömningen av den sociala dimensionen i *Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg*.

“Kraftsamla för en mer sammanhållen stad:

*Alla aktörer inom stadsutvecklingen behöver i närtid kraftsamla för att nå målsättningen om en mer sammanhållen stad. Detta innebär att initiativ i socioekonomiskt utsatta områden ska prioriteras högt. För att den stadsutveckling som översiktsplanen möjliggör ska bidra till en mer socialt hållbar och jämlik stad behöver prioriteringar göras.*

*Framförallt behöver potentialen för bostäder och nya jobb förverkligas på fler ställen för att uppnå en bättre geografisk balans. Utvecklingen av offentliga rum i utsatta områden är en viktig del för att nå målsättningarna om en mer sammanhållen stad. De lokala torgen har stor betydelse för områdesutvecklingen. Bland annat krävs insatser för utveckling av stadskvaliteter och för att förbättra strukturer och flöden. Även idrotts- och rekreationsmöjligheter är en viktig resurs för att skapa förutsättningar för rörelse i vardagen i olika former oavsett om det rör sig om organiserad idrott, friluftsliv eller individuell fritid.”*

## 1.1 Kort om struktur för social hållbarhet

Göteborgs Stad följer Internationell och svensk lagstiftning som slår fast alla människors lika värde och rättigheter, rätten till bästa möjliga hälsa, utbildning, arbete, bostad och till politiskt och medborgerligt deltagande. Vid åtgärder som rör barn ska barnets bästa särskilt beaktas. Med dagens skillnader i livsvillkor inom Göteborgs Stad och en växande befolkning kan kommunen genom *Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg* ta ansvar för att göra de prioriteringar som krävs för att uppnå jämlika och goda levnadsförhållanden.

Livsvillkor utgör de strukturella villkor människor lever under. Utbildning, arbete, inkomst och boendevillkor utgör några av de många omständigheter under vilka människor växer upp och lever i. Forskning visar på samspelet mellan den fysiska miljön och sociala förhållanden samt hur stadsbyggnad kan spela en positiv roll för att stärka sociala värden. Sociala utmaningar för med sig stora kostnader för såväl samhället i stort och för kommuner.

För att skapa jämlika livsvillkor ska Göteborgs Stad bland annat ha god kunskap om levnadsförhållandena i kommunen. De sociala erfarenheterna ska bidra till prioriteringar i samhällsplaneringen och särskilt syfta till att påverka utformningen av bostadsområden. Kommunen ska även ta initiativ till och bevaka att åtgärder vidtas för att skapa en god samhällsmiljö och goda förhållanden för alla grupper som har behov av samhällets stöd.



## 1.2 Övergripande målsättningar för social hållbarhet

### 1.2.1 FN:s globala mål och agenda för att nå ekonomisk, socialt och miljömässig hållbar utveckling

Världens länder ska fram till år 2030 gå mot en hållbar, rättvis och jämlik framtid utan fattigdom och hunger där våra städer ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.

### 1.2.2 Plan- och bygglagen

1 § I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

### 1.2.3 Det folkhälsopolitiska ramverket

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. I Målområde 5 Boende och närmiljö beskrivs att tillgång till en god och ekonomiskt överkomlig bostad, i ett område som ger samhälleliga förutsättningar för social gemenskap, bidrar till trygghet, tillit samt en god och jämlik hälsa. Samhällsplaneringen bör motverka segregation och exponering för skadliga miljöfaktorer, samt främja god luftkvalitet, minskat trafikbuller och tillgång till grönområden. Genom ett fokus på jämlik hälsa inom samhällsplanering kan förändringar åstadkommas som påverkar människors levnadsvillkor och minskar ojämlikheten i hälsa.

### 1.2.4 Göteborgs Stads program för en jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2025–2030

Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa syftar till att peka ut riktningen för stadens arbete för att minska skillnader i livsvillkor och hälsa. Insatser för att minska skillnader i livsvillkor och hälsa ska ske med särskilt fokus på barn och unga samt på de grupper som idag har sämst livsvillkor och hälsa. Där kan insatserna få störst effekt. Område 4 i programmet berör boende och livsmiljö och har tillhörande mål; Hållbara livsmiljöer över hela staden, med jämlik tillgång till stadens resurser och Ökad tillgång till bostäder som svarar mot verkliga behov.

Genom väl avvägda analyser och prioriteringar ska den tidiga planeringen medverka till att minska segregationen, länka samman staden genom ny

bebyggelse eller stråk och tillgänglig mobilitet, samt fördela stadens resurser mer jämlikt, utifrån kunskap om behov och förutsättningar, i syfte att nå minskade skillnader i livsvillkor och hälsa. Detta uppnås genom kommunens strategiska och taktiska planering som utgör en del av den sammanhållna stadsutvecklingsprocessen. Här fyller den prioriterade utbyggnadsordningen en viktig funktion för att tydliggöra prioriteringar som bidrar till social hållbarhet och jämlika livsvillkor.

Under perioden 2024–2025 har en särskild handlingsplan för att inga områden ska vara särskilt utsatta varit gällande. Stadsutveckling var ett av de fokusområden som handlingsplanen lyfte fram. En av insatserna innebar att kraftsamla för att uppnå hållbara och jämlika livsmiljöer och att särskilt utsatta områden enligt polisens lista skulle prioriteras bland detaljplaner som startades under handlingsplanens genomförande. Flertalet insatser från planen kommer att fortsätta även efter planperiodens slut. Det finns styrning på området genom Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa, Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program samt Framtidskoncernens strategi för utvecklingsområden 2020–2030.

## 2 Metodbeskrivning

Föreslagna initiativ har bedömts med utgångspunkt i ovan beskrivet ramverk och styrning och syftar till att belysa hur initiativen bidrar till social hållbarhet för hela staden.

Modellen för bedömning innehåller sju bedömningskriterier. Varje bedömningskriterium har värderats på en skala från -2 till +2 utifrån dess bidrag till social hållbarhet, där -2 är mycket låg grad och +2 mycket hög grad. Ett av bedömningskriterierna har värderats på en skala från -3 till +3, kopplat till vilket kluster i Göteborgs socioekonomiska områdesindelning som initiativet ligger inom geografiskt. Därefter har ett sammanvägt medelvärde tagits fram som redovisar det sammantagna bidraget till social hållbarhet.

Bedömningsmodellen tillämpar proportionell universalism, det vill säga lyfter områden där behoven är som störst, för utjämning av skillnader i livsvillkor och hälsa. Detta görs utifrån Göteborgs socioekonomiska analysmodell. På så sätt tydliggörs möjligheter till prioriteringar som kan bidra till social hållbarhet, minskad segregation och jämlika livsvillkor. Prioriteringar som främjar jämlikhet kan få långsiktiga effekter för dagens samhälle och för kommande generationer.

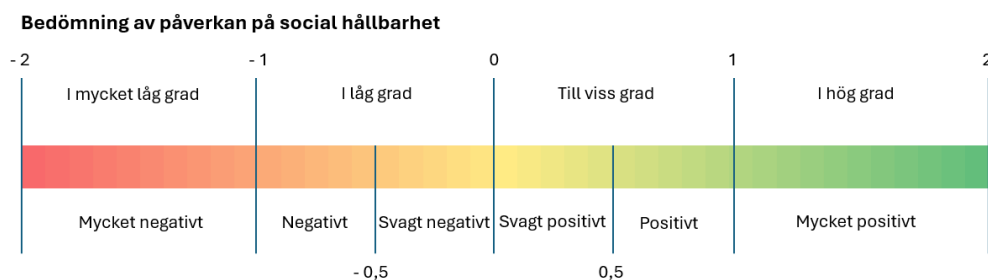
Bedömningsmodellen tar hänsyn till om initiativen överbryggat barriärer, länkar samman staden, bidrar till stärkt identitet och minskad stigmatisering, eller kompletterar med sådant som saknas. Detta innebär att bedömningsmodellen pekar på initiativ som bidrar med arbetsplatser, stadskvaliteter, resurser och ökad blandning av bostäder. Bedömningsmodellen tar också hänsyn till om initiativen bidrar till ökad tillgång till bostäder som svarar mot verkliga behov och minskad boendesegregation.

I ett tidigt skede är initiativen ofta stora och innehållet är inte tydligt definierat ännu, vilket gör det svårt att göra en exakt bedömning av den sociala hållbarheten. Bedömningen i detta skede är därför framför allt en bedömning av initiativens möjligheter och förutsättningar att bidra med sociala värden.

I ett skede där planeringen kommit längre finns mer konkreta förslag på markanvändning och utformning. Där planprogram finns framtagna har dessa legat till grund för bedömningen.

I ett genomförandeskede är initiativets avgränsning mer tydlig och underlaget mer detaljerat vilket kan möjliggöra en mer precis bedömning.

Vid tillämpning av bedömningsmodellen har slutsatsen dragits att det i tidiga skeden är svårt göra en precis bedömning av "ökad tillgång till bostäder som svarar mot verkliga behov". Det går inte att säkert veta vilken typ av bostäder (prisnivå, storlek på lägenheter, upplåtelseform, bostadstyp) som i slutändan kommer att bli verklighet. Lokala behov kan dock komma att beskrivas tydligare genom ett nytt bostadsförsörjningsprogram med tillhörande kunskapsunderlag. Framgent skulle detta kunna möjliggöra för en mer precis bedömning av olika initiativ och huruvida de möter verkliga behov eller ej.



Figuren ovan visar hur bedömningarna gjorts och hur det sammanvägda medelvärde faller ut. Vilka bedömningskriterier som ingår i modellen och hur de har bedömts framgår ytterligare av bilaga 1, nedan.

Initiativ som sammantaget bedöms kunna bidra i högre utsträckning till social hållbarhet bör prioriteras så att dessa initiativ kan utvecklas och förverkligas i den fortsatta planeringen. Då bedömningen visar på lågt bidrag till social hållbarhet bör det övervägas om initiativet är lämpligt att gå vidare med.

## 2.1 Avgränsning - Initiativ som ej har bedömts

Det finns initiativ av mer teknisk karaktär som bidrar essentiellt till samhället och invånarnas livsförutsättningar genom att exempelvis säkerställa rent vatten (Agenda 2030 mål 6) eller att skydda mot översvämningar (Agenda 2030 delmål 11.5). Dessa initiativ behöver bedömas utifrån en annan kompetens, behov och information om befintligt skick på anläggningar med mera. Därför har dessa initiativ ej bedömts utifrån social hållbarhet.

- Högvattenskydd innerstaden Göta älv
- Mjörn råvattentäkt
- Norra Ringen
- Södra Ringen
- Upprustning kanalmurar

## 3 Bedömning

I detta avsnitt presenteras den bedömning som gjorts av initiativen i förslaget till prioriterad utbyggnadsordning utifrån ett socialt perspektiv. Bedömningen har gjorts med utgångspunkt i ovan beskrivet ramverk och styrning och syftar till att belysa hur initiativen bidrar till social hållbarhet för hela staden.

Ordningen på initiativen följer de bedömda initiativens påverkan på den sociala dimensionen, från den bedömda mest positiva påverkan till den mest negativa påverkan.

### 3.1 Bedömning per initiativ

#### 3.1.1 Stadsutveckling Hjällbo och Hammarkullen



Initiativet bedöms i hög grad uppnå samtliga bedömningskriterier. Stadsutveckling i Hjällbo och Hammarkullen kommer att bidra med stora sociala värden.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa jämlik tillgång till resurser såsom kommersiell och social service och bidra till ökad kvalitet och minskad stigmatisering. Initiativen bedöms också bidra med tillgång till bostäder som svarar mot behov och komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper.

#### 3.1.2 Stadsutveckling Angered



Initiativet antas i hög grad uppnå samtliga bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa jämlik tillgång till resurser och bidra till ökad kvalitet och minskad stigmatisering. Initiativet bedöms också bidra med tillgång till bostäder som svarar mot behov och komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar. Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede men utifrån platsspecifika förutsättningar kan redan nu konstateras att en stadsutveckling i Angered kan bidra med stora sociala värden.

### 3.1.3 Stadsutveckling Bergsjön

Negativ  
påverkan

Positiv  
påverkan  
↓



Initiativet bedöms i hög grad uppnå samtliga bedömningskriterier. Stadsutveckling i Bergsjön kommer att bidra med stora sociala värden.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa jämlik tillgång till resurser och bidra till ökad kvalitet och minskad stigmatisering. Initiativet bedöms också bidra med tillgång till bostäder som svarar mot behov och komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper.

### 3.1.4 Omvandling Kortedalastråk

Negativ  
påverkan

Positiv  
påverkan  
↓



Initiativet antas i hög grad uppnå samtliga bedömningskriterier. Omvandling av Kortedalastråket kommer att kunna bidra med stora sociala värden.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, skapa jämlik tillgång till resurser såsom kommersiell och social service och bidra till ökad kvalitet och minskad stigmatisering. Initiativen bedöms också kunna komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar. Initiativet befinner sig i tidigt skede men utifrån platsspecifika förutsättningar kan redan nu konstateras att initiativet kan bidra med stora sociala värden.

### 3.1.5 Stadsutveckling Biskopsgården

Negativ  
påverkan

Positiv  
påverkan  
↓



Initiativet bedöms i hög grad uppnå samtliga bedömningskriterier. Stadsutveckling i Biskopsgården kommer att bidra med stora sociala värden.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa jämlik tillgång till resurser såsom kommersiell och social service och bidra till ökad kvalitet och minskad stigmatisering. Initiativen bedöms också kunna komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar.

### 3.1.6 Stadsutveckling Tynnered



Initiativet bedöms i hög grad uppnå samtliga bedömningskriterier. Stadsutveckling i Tynnered kommer att bidra med stora sociala värden.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa jämlik tillgång till resurser såsom kommersiell och social service och bidra till ökad kvalitet och minskad stigmatisering. Initiativen bedöms också kunna komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar.

### 3.1.7 Stadsutveckling Gullbergsvass



Initiativet antas i hög grad kunna uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, och utveckla och tillgängliggöra platser för samspel. Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.8 Spårväg i Alléstråket och utveckling av Kungsparken



Initiativet antas i hög grad uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar och en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa tillgång till kollektivtrafik och offentliga rum samt bidra till den befintliga identiteten som parkstråk. Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.9 Sverigeförhandlingen spårvägsprojekt



Initiativet antas i hög grad uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa jämlik tillgång till resurser såsom kommersiell och social service och bidra till ökad kvalitet och minskad stigmatisering.

Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

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



Initiativet bedöms i hög grad uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa jämlik tillgång till resurser och underlätta vardagslivet.

### 3.1.11 Stadsutveckling Slakthusområdet



Initiativet antas kunna uppnå samtliga bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa tillgång till resurser såsom kommersiell och social service och bidra till ökad kvalitet. Initiativen bedöms också kunna komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar. Initiativet befinner sig i tidigt skede men utifrån platsspecifika förutsättningar kan redan nu konstateras att initiativet kan skapa kopplingar, skapa nya stråk och platser för samspel.

### 3.1.12 Stadsutveckling Frölunda



Initiativet bedöms uppnå flera av bedömningskriterierna.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att överbrygga barriärer och ge fler människor tillgång till det som finns till exempel



kollektivtrafik, verksamheter och arbetsplatser, offentliga rum och service. Initiativet bedöms kunna komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar.

### 3.1.13 Bangårdsförbindelsen



Initiativet bedöms uppnå vissa bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad.

### 3.1.14 Stadsutveckling Gamlestaden



Initiativet bedöms kunna uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, utveckla och tillgängliggöra platser för samspel. I övrigt en neutral påverkan.

### 3.1.15 Stadsutveckling Backa och Brunnsbo



Initiativet bedöms kunna uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad. Initiativet bedöms även ge en positiv påverkan på vardagslivet genom ökad tillgång till kollektivtrafik, verksamheter och arbetsplatser, offentliga rum och service.

### 3.1.16 Stadsutveckling Frihamnen



Initiativet antas kunna uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad, underlätta vardagslivet genom att skapa tillgång till kollektivtrafik, verksamheter och arbetsplatser, offentliga rum och service samt utveckla platser för samspel.

Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.17 Stadsutveckling Torslanda



Initiativet bedöms uppnå alla bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa tillgång till resurser och bidra till ökad kvalitet. Initiativen bedöms också kunna komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar.

### 3.1.18 Omvandling del av Hjalmar Brantingsgatan



Initiativet antas bidra positivt till att utveckla platser för samspel och bidrar till ökad kvalitet. I övrigt är initiativets bidrag till social hållbarhet bedömt som neutralt. Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.19 Stadsutveckling Centralenområdet



Initiativet bedöms kunna uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar, överbrygga barriärer och ge en mer sammanhållen stad. Initiativet bedöms underlätta vardagslivet genom att skapa tillgång till kollektivtrafik, verksamheter och arbetsplatser, offentliga rum och service samt utveckla platser för samspel.

### 3.1.20 Stadsutveckling Södra älvstranden, Stenpiren – Järnvågen



Initiativet bedöms uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa tillgång till resurser och bidra till ökad kvalitet.

### 3.1.21 Stadsutveckling Lindholmen



Initiativet bedöms uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att skapa kopplingar och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa tillgång till resurser och bidra till ökad kvalitet.

### 3.1.22 Stadsutveckling evenemangsområdet



Initiativet bedöms kunna bidra till en mer sammanhållen stad, i övrigt bedöms initiativet ha neutral påverkan på social hållbarhet, det vill säga bidrar varken till eller motverkar målet.

### 3.1.23 Stadsutveckling Södra älvstranden, delen Järnvågen – Klippan



Initiativet antas uppnå flera bedömningskriterier.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att överbygga barriärer, skapa kopplingar och ge en mer sammanhållen stad, utveckla platser för samspel, skapa tillgång till resurser och bidra till ökad kvalitet. Initiativet bedöms öka tillgången till bostäder. Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.24 Stadsutveckling Backaplan



Initiativet bedöms kunna uppnå bedömningskriteriet med sociala värden som bidrar till en mer sammanhållen stad. I övrigt en neutral eller negativ påverkan.

### 3.1.25 Stadsutveckling Kärra



Initiativet bidrar i viss grad till att uppnå bedömningskriterierna.

Föreslagen utveckling bedöms kunna ge förutsättningar för att utveckla platser för samspel och skapa tillgång till resurser. Initiativen bedöms också kunna komplettera med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och storlekar. I övrigt bedöms initiativet inte bidra med ökade sociala värden på stadennivå.

### 3.1.26 Stadsutveckling Gårda



Initiativet antas ha en neutral inverkan på social hållbarhet, med ett positivt utslag kopplat till utveckling av platser för samspel. Det finns risk för negativ påverkan på områdets identitet.

Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.27 Stadsutveckling Redegatan



Initiativet bedöms ha viss positiv påverkan på bedömningskriterierna ökad tillgång till bostäder som svarar mot verkliga behov och kompletterar med bostadstyper. I övrigt bedöms initiativet ha en neutral påverkan.

### 3.1.28 Stadsutveckling Skra Bro



Initiativet bedöms som sammantaget negativt. Initiativet bidrar med bostadstyper som saknas och ger förutsättningar till ett fungerande vardagsliv genom utbyggd service. I övrigt bedöms initiativet inte bidra med ökade sociala värden på stadennivå.

### 3.1.29 Stadsutveckling Högsbo industriområde och Dag Hammarskjöldsleden



Initiativet antas som svagt negativt, där platser för samspel antas kunna påverkas positivt. Initiativet bedöms kunna få negativ påverkan på tillgången till arbetsplatser och den befintliga identiteten som småskaligt industriområde. Förslaget har bedömts utifrån att ambitioner om att öka sociala värden genomförs. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.30 Stadsutveckling Sandås



Initiativet bedöms som sammantaget negativt. Initiativet bidrar med bostadstyper som saknas och ger förutsättningar till ett fungerande vardagsliv genom att ge fler människor tillgång till det som finns till exempel kollektivtrafik, verksamheter och arbetsplatser. I övrigt bedöms initiativet inte bidra med ökade sociala värden på stadennivå.

### 3.1.31 Stadsutveckling Tuve



Initiativet bedöms ha neutral påverkan på social hållbarhet, det vill säga bidrar varken till eller motverkar målet.

Det finns risk för en negativ påverkan på identitet då bebyggelse planeras i rasområdet.

### 3.1.32 Omvandlingsstråk Stora Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen



Initiativet bedöms svagt negativt och har generellt en neutral påverkan på social hållbarhet, det vill säga bidrar varken till eller motverkar målet. Den sammantagna bedömningen av initiativet påverkas av att omvandlingsstråket till stora delar geografiskt tillhör områden utan socioekonomiska utmaningar. Initiativet befinner sig i tidigt skede, förutsättningar kan komma att ändras.

### 3.1.33 Verksamhetsutveckling program Säve flygplats



Initiativet bedöms i mycket låg grad bidra till social hållbarhet. Detta utifrån att initiativet inte har träffbild på de variabler som bedömts såsom område med socioekonomiska utmaningar samt att det inte bidrar till en mer sammanhållen stad eller med bostäder. På platsen kan det bli aktuellt med flera hundra anställda och mer än 500 värnpliktiga stationerade på plats.

Initiativet har potential att skapa tillgång till verksamheter och arbetsplatser, men i övrigt bedöms initiativet inte bidra med ökade sociala värden.

## 3.2 Samlad bedömning av initiativen

Målet för stadsplanering är att hitta vägar som maximerar positiva effekter för alla tre hållbarhetsdimensionerna. Avvägningar och val är en väsentlig del av stadsplaneringen. Samtidigt behöver inte sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarhetsperspektiv ses som en illustration av ett harmoniskt trelag utan kan också vara en framställning av motstridiga intressen och potentiella konflikter.

Av de stadsutvecklingsinitiativ som ingår i utbyggnadsordningen har stadsutveckling i Angered, Hjällbo, Hammarkullen, Bergsjön, Almanacksvägen, Biskopsgården, Tynnered och Gullbergsvass bedömts bidra i högst grad till utbyggnaden av en socialt hållbar stad. Gemensamt för dessa initiativ är att de återfinns geografiskt i områden med socioekonomiska utmaningar. Gullbergsvass är ett undantag. Där finns idag få bostäder, men initiativet bedöms kunna bidra till en mer sammanhållen stad.

I andra änden av skalan finns stadsutvecklingsinitiativ som bedöms bidra i mycket låg utsträckning till en socialt hållbar stad. I flera initiativ tas befintliga värden bort. Dessa bör därför inte ges prioritet med utgångspunkt i den sociala dimensionen. Därutöver finns en relativt stor samling initiativ som hamnar i mitten av skalan. De motverkar inte målet, men de bidrar inte heller till utvecklingen av en socialt hållbar stad. I en fortsatt utveckling av sådana initiativ finns ibland möjlighet att förbättra initiativet så att det bidrar med sociala värden för att nå social hållbarhet. Den tydligaste prioriteringen av social hållbarhet innebär trots allt att de stadsutvecklingsinitiativ som här bedömts bidra i hög utsträckning inte väljs bort.

# Bilaga 1 Bedömningskriterier

Följande indikatorer och sociala aspekter har använts som bedömningskriterier. De sociala aspekterna utgår ifrån stadens modell för social konsekvensanalys. För samtliga kriterier har tilldelats poäng. Bedömningar har enbart gjorts utifrån vad vi idag vet om initiativet och de möjligheter som finns att utnyttja handlingsutrymmet.

| Bedömningskriterier                                                                   | Frågeställningar och nedbrutna kriterier                                                                                                | Bedömningsskala                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Göteborgs socioekonomiska analysmodell</b>                                         | Tillämpar proportionell universalism, dvs mer där behoven är som störst för utjämning av skillnader i livsvillkor och hälsa             | 3 – klusterområde 1<br>2 – klusterområde 2<br>1 – klusterområde 3<br>0 – saknar värde<br>-1 – klusterområde 4<br>-2 – klusterområde 5<br>-3 – klusterområde 6 |
| <b>Sammanhållen stad</b>                                                              | Överbryggar barriärer<br>Länkar samman staden genom ny bebyggelse eller stråk<br>Minskad segregation                                    | 2 – i hög grad<br>1 – till viss grad<br>0 – varken eller<br>-1 – i låg grad<br>-2 – i mycket låg grad                                                         |
| <b>Samspel</b>                                                                        | Tar till vara/utvecklar platser för samspel                                                                                             | 2 – i hög grad<br>1 – till viss grad<br>0 – varken eller<br>-1 – i låg grad<br>-2 – i mycket låg grad                                                         |
| <b>Vardagsliv</b>                                                                     | Skapar jämlik tillgång till kollektivtrafik, verksamheter, arbetsplatser, offentliga rum och service<br>Kompletterar med det som saknas | 2 – i hög grad<br>1 – till viss grad<br>0 – värde saknas/varken eller<br>-1 – i låg grad<br>-2 – i mycket låg grad                                            |
| <b>Identitet</b>                                                                      | Bidrar till ökad kvalitet och / eller minskad stigmatisering                                                                            | 2 – i hög grad<br>1 – till viss grad<br>0 – varken eller<br>-1 – i låg grad<br>-2 – i mycket låg grad                                                         |
| <b>Ökad tillgång till bostäder som svarar mot verkliga behov</b>                      | Minskad boendesegregation                                                                                                               | 2 – i hög grad<br>1 – till viss grad<br>0 – varken eller<br>-1 – i låg grad<br>-2 – i mycket låg grad                                                         |
| <b>Kompletterar med upplåtelseformer, kostnadsnivåer, bostadstyper och -storlekar</b> | Minskad boendesegregation                                                                                                               | – i hög grad<br>1 – till viss grad<br>0 – varken eller<br>-1 – i låg grad<br>-2 – i mycket låg grad                                                           |





## **Kontakt**

Telefon:  
031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

E-post:  
[goteborg@goteborg.se](mailto:goteborg@goteborg.se)