

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-02-29

Ärendenummer EXF-2024-00012

Handläggare

Ylva Blom

Telefon: 0722558844

E-post: ylva.blom@exploatering.goteborg.se

Investeringsnomineringar 2025 för exploateringsnämnden

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden godkänner nomineringsunderlaget enligt bilaga 1
2. Exploateringsnämnden översänder beslutet till kommunstyrelsen för att bifogas *Förutsättningar för budget 2025 för Göteborgs Stad*.
3. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Investeringsnomineringen för exploateringsnämnden för perioden 2025-2029 uppgår till cirka 3,6 miljarder kronor netto. Drygt 1 miljard avser utrymme för framtida markförvärv, cirka 2 miljarder för de namngivna stora infrastrukturprojekten och 0,5 miljarder till bland annat övriga investeringar såsom Kvarnberget, påseglingsskydd i Masthuggskajen samt konst inom exploateringsprojekten.

Nettoöverskottet för exploateringsinvesteringarna beräknas uppgå till cirka 1,7 miljarder kronor för exploateringsnämnden under perioden 2025–2029 för de projekt som är under planering eller genomförande. Utifrån nomineringsunderlaget klarar nämnden en självfinansieringsgrad på minst 100 procent över en rullande 10-års period under de närmast kommande åren. Förvaltningen vill dock understryka att osäkerheterna är stora på grund av marknadsläget.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den föreslagna nettovolymen för investeringar för perioden 2025-2029 uppgår till cirka 3,6 miljarder kronor. Prognosen för nettoöverskottet för exploateringar uppgår till cirka 1,7 miljarder kronor för samma period.

Förvärv av mark kan generera ökade kostnader i form av ränta, fastighetskatt samt eventuellt övriga driftkostnader. Förvaltningen arbetar dock aktivt med att utveckla och upplåta marken för tillfälliga ändamål och får på så sätt in intäkter tills dess att den nyttjas i ett stadsutvecklingssyfte. Arrendeintäkter eller intäkter från kommunens interna upplåtelser täcker de driftkostnader som uppstår när åtgärder utförs på kvartersmark som förvaltningen ska behålla.

Sanering, rivning och detaljplane-kostnader i investeringsprojekten får inte, enligt redovisningsregler, tas som investering utan belastar driftsresultatet. För åren 2025 och 2026 uppgår dessa till cirka 11 miljoner kronor per år, för att sedan öka under 2027 och 2028.

Driftkonsekvenser till följd av utbyggnad av allmän plats inom exploateringen och större infrastrukturprojekt belastar främst stadsmiljönämnden i form av ökade avskrivning och räntekostnader samt skötsel och underhåll.

Resultat av markexploatering i samband med försäljning av mark levereras in till stadsledningskontoret.

Bedömning ur ekologisk och social dimension

Bedömning av de namngivna investeringsprojekten ur ekologisk och social dimension beskrivs i bilagorna 1 och 3.

Den ekologiska och sociala dimensionen inom exploateringsprojekten hanteras i detaljplaneprocessen för respektive projekt.

För framtida ospecificerade markförvärv hanteras bedömning av hållbarhetsdimensionerna vid framskrivande av tjänsteutlåtande för respektive förvärv.

Samverkan

Ingen samverkan med de fackliga organisationerna har bedömts aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Investeringsnomineringar 2025
2. Projektredovisning, exploaterings- och investeringsprojekt
3. Bedömning utifrån hållbarhetsdimensionerna

Ärendet

Exploateringsnämnden har i enlighet med stadens anvisning för budget och uppföljning av investeringar sammanställt investeringsnominering 2025–2034.

Investeringsnomineringen är ett underlag till kommunfullmäktiges beslut om budget för nästkommande år. Ärendet ska beslutas av nämnd senast vid marsmånads utgång.

Beskrivning av ärendet

Investeringsnomineringen är ett underlag till kommunfullmäktiges beslut om budget för nästkommande år. Rapporteringen sker i separat rapport, se bifogade bilagor.

Förvaltningens bedömning

De föreslagna investeringsnomineringarna ser förvaltningen som en förutsättning för att kunna uppfylla nämndens uppgifter i enlighet med reglementet och av kommunfullmäktige beslutade investeringsprojekt.

Målet om god ekonomisk hushållning, att exploateringsverksamheten ska vara självförsörjande under en rullande 10 års period, är med viss reservation av hänsyn till konjunkturläget, uppfyllt i denna investeringsnominering.

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

Magnus Berntsson
Ekonomichef



Investeringsnomineringar 2025

Exploateringsnämnden

Innehållsförteckning

1	Investeringsvolym	3
1.1	Övergripande beskrivning av investeringsvolym	3
1.1.1	Re- och ersättningsinvesteringar	4
1.1.2	Nyinvesteringar	4
1.2	Övergripande beskrivning av exploateringsvolym	5
1.3	Beskrivning av investeringsvolym utifrån investeringsområden	7
1.4	Beskrivning av betydande projekt	8
2	Driftskonsekvenser	20
2.1	Kapitalkostnadsutveckling	20
2.2	Driftkostnadseffekter (volymförändring)	21
2.2.1	Årligen tillkommande driftskostnader	21
2.2.2	Årliga totala investeringsrelaterade kostnader	21
3	Bedömning utifrån hållbarhetsdimensioner	22
4	Kompletterande uppgifter, avseende realisationsvinster, exploateringsbidrag och tomträttsintäkter	23
4.1	Markförsäljning och exploateringsbidrag	23
4.2	Tomträtter	24

1 Investeringsvolymer

1.1 Övergripande beskrivning av investeringsvolymer

Belopp i mnkr	Utfall I	Bud get	Pro gno s	Nominering				
	2023	2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Bruttoinvestering	549	980	951	850	950	1000	1300	1500
varav reinvestering	0	4	3					
varav nyinvestering	549	976	948	850	950	1000	1300	1500
Investeringsinkomster	284	378	394	300	300	350	500	550
Nettoinvestering	265	602	557	550	650	650	800	1000

Exploateringsnämndens investeringar avser främst markförvärv och namngivna större infrastrukturprojekt.

Exploateringsnämnden ansvarar för genomförandet av ett antal utpekade, namngivna investeringsprojekt vilka bedöms vara särskilt komplexa eller av stor strategisk betydelse för staden. Projektens syfte är i regel att bidra i omställningen till hållbar mobilitet genom investeringar i förbättrad infrastruktur för kollektivtrafiken (exempelvis spårväg Brunnsbo – Linné, citybussprojekt, knutpunkt Korsvägen mm) eller för gång- och cykeltrafik (ny gång- och cykelbro över Göta älv). Nämnden leder också programmet för högvattenskydd. Hänsyn har också tagits till de staden gemensamma bedömningar i ÖISS (övergripande Inriktning Samordning av Stadsutveckling).

Förändringar mot föregående års nominering avseende investeringar

Störst förändring jämfört med nomineringen inför 2024 är Skeppsbron etapp 2 som har utgått förutom påseglingsskyddet som har övergått till annat projekt. För perioden 2025-2032 uppgår det till ca 1,8 miljarder kronor netto.

Betydande projekt som saknar inriktningsbeslut har i denna nominering ingen prognos för framtida investeringsutrymme förutom Högvattenskyddsprogrammet. Högvattenskyddsprogrammet inkluderar flera nämnder men i denna nominering ingår enbart exploateringsnämndens siffror.

Större investeringar, som görs i samband med exploateringsprojekt, där budgeten tidigare legat hos stadsmiljönämnden har i denna nominering förts över till exploateringsnämnden. Det avser Per Dubbsgatan och Olof Palmes plats inom projektet Norra Masthugget.

I nomineringen inför 2025 finns nu även en investeringspott för konst inom exploateringsprojekten med i enlighet med kommunfullmäktiges beslut.

Tidsförskjutningar i pågående projekt som i tex Gång- och cykelbron över älven samt Haga station påverkar prognosen för när investeringsmedel behöver tas i

anspråk.

Budgetregleringspost – ett schablonmässigt avdrag

Erfarenheter från tidigare år visar på att det i en omfattande investerings- och exploateringsverksamhet kommer att uppstå ännu ej identifierade senareläggningar, som exempelvis nödvändiga tillstånd, samordning med trafikavstängningar, krockar i utförande, konkurrens om resurser inom såväl projektering som utförande. Det går dock inte att veta vilka projekt som drabbas. För att inte låsa upp mer investeringsmedel än vad bedöms kunna upparbetas under kommande år görs ett schablonmässigt avdrag om -30 procent av den totala investeringsvolymen för de namngivna projekten. Genom detta avdrag blir den planerade investeringsvolymen mer realistisk.

Indexkompensation

Investeringsunderlaget är angivet i löpande pris, vilket innebär att åtgärderna beräknas till aktuellt värde det år då kostnaden uppstår. Flera av de namngivna projekten har finansiering från Västsvenska paketet. Eftersom indexkompensationen för kommande år utifrån Västsvenska paketets beräkningar uppgår till 2,0 procent per år så är det den nivå som läggs ut på de enskilda projekten. För åtgärder inom Sverige förhandlingen är indexuppräknings av kostnader 3,0 procent. Även övriga investeringar är uppräknade med 3%.

1.1.1 Re- och ersättningsinvesteringar

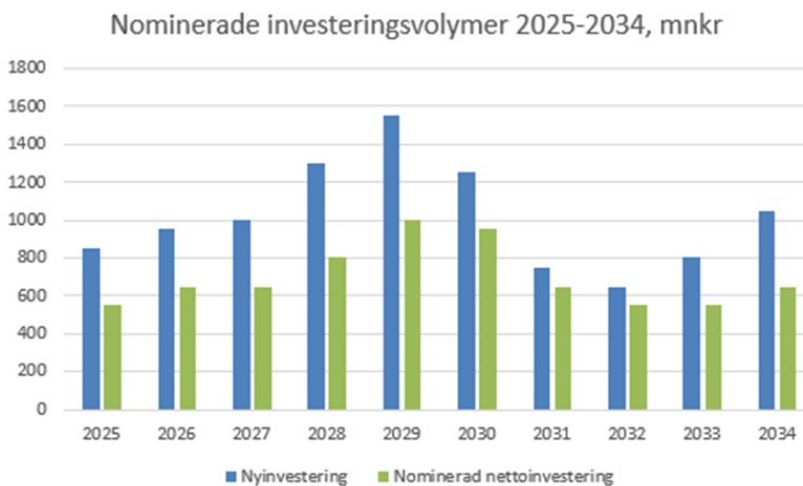
Av nämndens investeringsnominering är endast en liten del reinvesteringar. Dessa reinvesteringar görs på nämndens jordbruksarrenden.

Underhållskostnader inklusive reinvesteringar av de gator och parker som förvaltningen uppför belastar stadsmiljönämndens budget.

1.1.2 Nyinvesteringar

Förvaltningens nyinvesteringar avser främst markförvärv och namngivna större infrastrukturprojekt som tex Brunnsbo-Linné.

Investeringarna i ny infrastruktur ska bidra till god och säker framkomlighet för samtliga trafikslag och alla typer av resenärer i ett växande Göteborg, Men investeringarna ska samtidigt bidra till omställningen till ett mer hållbart resande, dvs gång, cykel och kollektivtrafik, i enlighet med stadens trafikstrategi och målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Det innebär att göteborgarnas, näringslivets och besökarnas mobilitet och transportbehov ska tillgodoses samtidigt som klimatutsläppen minskar och trafiksäkerheten förbättras.



En del infrastrukturprojekt har statlig och regional medfinansiering, antingen via Sverigeförhandlingen, exempelvis Lindholmsförbindelsen, eller via Västsvenska Paketet, som ex Knutpunkt Korsvägen.

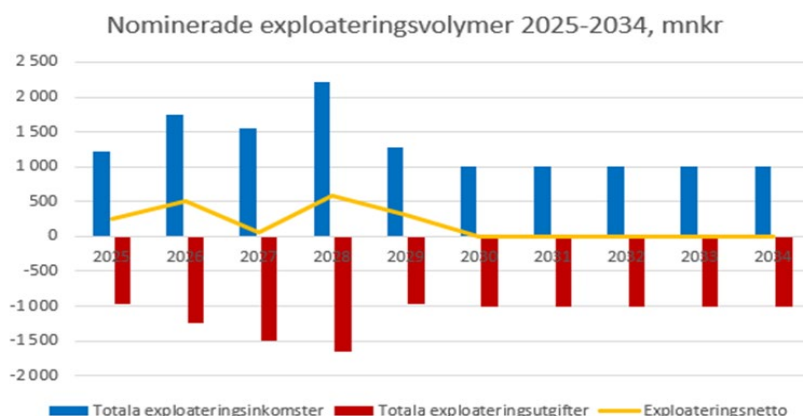
1.2 Övergripande beskrivning av exploateringsvolym

Belopp i mnkr	Utfall	Budget	Prognos	Nominering				
	2023	2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Exploateringsinkomster	1085	2785	1400	1225	1750	1550	2220	1280
Exploateringsutgifter	-1032	-2210	-1400	-975	-1235	-1500	-1645	-975
Exploateringsnetto	53	575	0	250	515	50	575	305
<i>Självfinansieringsgrad (rullande 10 år)</i>	114%		114%	115%	119%	116%	120%	122%

Exploateringsportföljen och nomineringen innehåller förvaltningens samt stadens samtliga exploateringsprojekt, från att detaljplanen startar till projektet är utbyggt. Portföljen innehåller cirka 320 exploateringsprojekt där ca 40 % av projekten är under planering med pågående detaljplan och ca 60% är lagakraftvunna detaljplaner som är under eller inför genomförande. För exploateringsprojekt inom Älvstaden så ingår kommunens del av inkomster och utgifter för utbyggnad av Älvstaden men inte Älvstrandens utveckling AB's inkomster för markförsäljning inom exploateringsprojekten i Älvstaden eller deras byggherrekostnader.

På grund av stora osäkerheter kring framdriften i exploateringsprojekten har prognosen för både inkomster och utgifter dragits ner med ett schablonmässigt avdrag om -30 procent för åren 2025-2029. För åren 2026 och 2027 har ytterligare ett avdrag för markförsäljningen gjorts för att bli ett avdrag på totalt -50%. Vi ser en nedgång i intresse för att förvärva mark för bostäder. Även marknadsläget för kontor är osäkert då vakansgraden har ökat i centrala lägen vilket påverkar förväntade försäljningsinkomster.

Prognosen avseende inkomsterna för portföljen under perioden 2025–2029 uppgår till ca 8,0 miljarder kronor. Denna prognos är dock mycket osäker då byggrättsvärdena i projektkalkylerna inte är omräknade till dagens nivå. I många av projekten är försäljningarna i stället framflyttade och vad byggrättsvärdena är vid framtida försäljningstillfällen är mycket svåra att prognostisera. Scenario för minskade byggrättspriser görs på portföljnivå, se vidare under avsnittet om självfinansieringsgraden.



Utgiftsprognosen för perioden 2025-2029 uppgår till ca 6,3 miljarder kronor, vilket ger ett nettoöverskott på ca 1,7 miljarder kronor för samma period. Förseningar inom projektverksamheten är inte ovanliga vilket också gäller exploateringsprojekten. Tidsförskjutningar innebär kostnadsfördyringar varför prognosen för utgifterna är osäker både vad det gäller belopp och när de uppstår.

Åren 2030 - 2034

De flesta projekten som ligger i exploateringsportföljen och som ska genomföras efter 2030 ligger idag i planeringsfasen. Kommunens exploateringsplaner för framtiden ligger dock på en hög ambitionsnivå. Av försiktighetsskäl har vi antagit att utgifterna och inkomsterna ligger på samma nivå, en miljard kronor per år för åren 2030 - 2034.

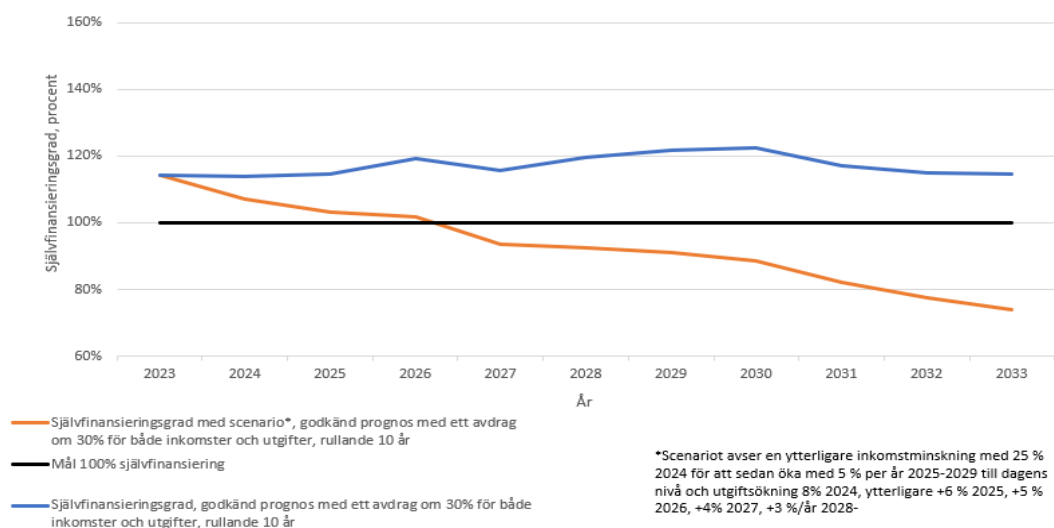
Självfinansieringsgrad

Exploateringsnämnden ansvarar, tillsammans med övriga förvaltningar, för att exploateringsekonomin för de stadsutvecklingsprojekt som nämnden har budgetansvar för, klarar en självfinansieringsgrad på minst 100 % över en rullande 10 års period. Är självfinansieringsgraden över 100% innebär det att kommunen inte behöver finansiera exploateringsverksamheten med skattemedel.

Självfinansieringsgraden har under de senaste åren varit god och exploateringsnämnden bedömer att målet om självfinansiering klaras även under de närmast kommande åren, trots den nuvarande negativa samhällsekonomiska utvecklingen. Prognosen för markförsäljningen framöver är dock väldigt svårbedömt. För åren 2027 och 2028 har prognosen för försäljningsintäkterna dragits ner med 50% på grund av det tuffa marknadsläget.

Ett scenario om ytterligare minskade inkomster och ökade utgifter enligt graf nedan innebär att självfinansieringsmålet blir svårt att nå redan 2026 med nuvarande projektportfölj.

Prognos för självfinansieringsgrad rullande 10 år, pågående exploateringsprojekt inkl exploateringsförvaltningens ekonomi i Älvstaden



1.3 Beskrivning av investeringsvolymerna utifrån investeringsområden

Förvärv och markberedning

Investeringsområdet *förvärv och markberedning* innehåller en investeringsnominering för strategiska fastighetsförvärv för framtida exploatering, övriga förvärv samt medel för underhåll av våra jordbruksfastigheter och diverse markåtgärder.

Bedömt behov för förvärv är gjort utifrån ett årligt snitt. För att kunna uppfylla nämndens grunduppdrag bedöms en ram på ca 200 miljoner kronor per år vara rimlig. När det finns mark till försäljning så behöver nämnden ha medel tillgängliga för att snabbt kunna agera. För att säkra framtida exploateringar är det av stor vikt att nämnden kan göra de strategiska markförvärv som behövs.

Budgeten för övriga förvärv är avsedd för bland annat inlösen av allmän plats. Enligt plan- och bygglagen är kommunen skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats där kommunen ska vara huvudman. Budgeten är även avsedd för förvärv för annan förvaltningsräkning, tex ett badhus från Bostadsbolaget för Idrott och föreningsförvaltningen som är ett kommande förvärv under 2024.

Utrymme för större förvärv i samband med Älvstrandens överlåtelse av markinnehav till kommunen finns inte med i nomineringen, tex Gullbergsvass. Ytterligare medel äskas när beslut om förvärven tas upp i kommunfullmäktige.

Det pågår även samtal mellan förvaltningen och Göteborgs hamn avseende mark vid Danmark- och Tysklandsterminalen men i dagsläget finns inget uttalat politiskt uppdrag att förvärva marken. Skulle detta bli aktuellt behöver även här ytterligare medel äskas.

En mindre del av budgeten, ca 9 miljoner kronor för 2025, avser upprustning av våra jordbruksarrenden och markåtgärder som tex stabilitetsåtgärder eller

iordningställande av mark för arrende.

Övriga investeringar

Inom investeringsområdet *övriga investeringar* ingår projekt för övrig infrastruktur som har en koppling till de namngivna projekten eller exploateringsprojekten. De projekt med anknytning till exploateringsprojekten, Olof Palmes plats (dp Masthuggskajen) och Per Dubbsgatan är skattefinansierade investeringar där budgeten för dessa projekt, ca 80 miljoner kronor, tidigare har legat på stadsmiljöförvaltningen men där dessa flyttats över till exploateringsnämnden för att kunna genomföras på ett mer effektivt sätt med avseende på kvalitet, tid och ekonomi. Genomförandet integreras nu inom samma entreprenad.

Under övriga investeringar ingår även medel för konstnärlig gestaltning och Fiskebäcks hamn.

En pott har avsatts för konst inom exploateringsprojekten. Budgeten för utbyggnad av allmän plats i de exploateringsprojekt som ligger i planeringsfasen ligger till grund för beräkning av potten enligt av KF beslutad rutin. Konst inom infrastrukturprojekten budgeteras inom projektens egna budgetar förutom Haga station och Korsvägen där budgeten för dessa ligger här under övriga investeringar.

I nomineringen ingår en investeringsutgift på ca 100 miljoner kronor för muddring och utbyggnad av Fiskebäcks hamn, utifrån den utredning som WSP har gjort. Planen är att, via en samfinansiering med fiskeriföretagen som är verksamma i Fiskebäcks hamn, rusta upp och muddra hamnen. Kommunens del i denna investering är beräknad till ca 100 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Till detta kommer en utgift för ledningsomläggning på ca 10 miljoner kronor för kommunen. Just nu pågår en fördjupad studie kring merkostnader för saneringsarbete. Beloppet i nomineringen är inte justerat för detta. Nämnden återkommer när det blir aktuellt för beslut i Kommunfullmäktige.

Namngivna projekt

Åtgärder av större karaktär med en budget över 250 miljoner kronor eller är åtgärder av principiell karaktär benämns *Namngivna projekt*. De är ofta komplexa utifrån en eller flera aspekter som till exempel ekonomi, geografi, omgivningspåverkan med mera. Varje projekt inom området namngivna projekt har en tilldelad budgetram. Generellt gäller för namngivna projekt att de genomförs i tre steg, genomförandestudie, projektering och byggnation. Projekten inom investeringsområdet Namngivna projekt sorteras under tre rubriker: Exploateringsnämnden, Sverigeförhandlingen samt Västsvenska paketet. Mer beskrivning av respektive projekt finns under punkt 1.4.

1.4 Beskrivning av betydande projekt

Betydande projekt avser projekt som är eller ska beslutas på kommunfullmäktigenivå, projekt som överstiger 250 miljoner kronor i investeringsomsättning eller projekt som bedöms vara av annan principiell beskaffenhet.

Exploateringsprojekt i genomförande fas

Selma Lagerlöfs torg

År 2024 bedöms all byggnation av kvartersmark och allmän plats kunna färdigställas. Projektet kommer under 2024 att leverera 122 bostäder samt lokaler i bottenplan. Mindre åtgärder i Selma Park kommer att ske, färdigställande av lokalgator samt Selma torg. Likaså kommer all trädplantering längs huvudgatorna

att ske. Projektet bedöms kunna avslutas och stängas i sin helhet under år 2025.

Ett par exploatörer beskriver att det rådande marknadsläget har medfört att försäljningen av de kvarter med bostäder som är upplåtna med bostadsrätt helt har stannat av. Konsekvensen av att bostäderna inte säljs blir att flertalet lägenheter inom planområdet kan förväntas stå outnyttjade till dess att marknadsläget stabiliseras.

Gamlestads Torg etapp 1

Byggnation av kontor, beläget norr om Världslitteraturhuset och resecentrum, pågår och kommer vara klart under 2024. Med anledning av de risker och osäkerheter som rådande omvärldssituation medför, såsom ökade byggkostnader, materialbrist och en osäker finansmarknad, är det osäkert när den sista byggrätten med bostäder kan byggstarta. Detta påverkar tidplanen för färdigställande av projektet. Projektet är en del av portföljen för Gamlestaden. Ärendet om fortsatt planeringsinriktning inklusive ekonomiska förutsättningar går upp i Kommunfullmäktige under 2024.

Norra Masthugget

Under hösten 2023 öppnade hotell Draken vid Järntorget. Utbyggnad av halvöns underbyggnad pågår men har förändrade deltider. Sluttiden ligger dock än så länge kvar till slutet av 2025. Huvudentreprenaden för utbyggnad av allmän plats är i gång med PEAB som entreprenör och har god framdrift.

Ny ekonomisk kalkyl är framtagen, vilken visar på behov av uttag ur riskreserven samt ökad projektbudget. Nuvarande projektbudget är 2,13 miljarder och ny föreslås till 2,34 miljarder (prisnivå 2017). Av dessa föreslås 36 miljoner finansieras via riskreserv. Dessutom föreslås en omfattningsförändring bestående av färjeläge vid halvön samt bryggkonsoler för att möta vattnet. Totalt uppgår dessa till 34 miljoner. Resterande 140 miljoner är kostnadsökningar inom allmän plats, såsom utökade tillfälliga åtgärder på grund av ändrade utbyggnadsordningar, ökad omfattning av geotekniska åtgärder samt ökade kostnader för ledningsomläggningar. Kalkylen har även analyserats utifrån möjligheten att öka intäkterna. Det finns vissa mindre möjligheter att öka exploateringsgraden, men å andra sidan är osäkerheten med avseende på konjunkturen så stora att intäktsprognosen lämnas oförändrad.

I december 2023 tillstyrkte exploateringsnämnden ärendet enligt ovan med tilläggsyrkande om fördjupad rapportering till nämnden minst en gång per halvår. Ärendet går nu vidare till KS/KF, förutom delen om riskreserv då nämnden har mandat att besluta om denna.

Projektets riskexponering är fortsatt mycket hög med tanke på de tekniskt komplicerade arbetena med utbyggnad av halvön med mera. Bland annat rör detta risk för ökade kostnader för att uppnå acceptabel underhållsvänlighet såsom rostfri armering. Dessutom finns risk för ökade kostnader på grund av olika avtalstolkningar avseende exempelvis vilka kostnader som ska täckas av exploateringsbidrag samt ansvar för kostnadsökningar på grund av index.

Ringön Spårvagnsdepå

Just nu pågår marksanering samt byggnation av spårvagnsdepån. Under våren 2024 fortsätter utbyggnad av lokalgator i anslutning till spårvagnsdepån, dessa kommer att färdigställas under året. Diskussioner mellan Västfastigheter och kommunen pågår gällande kostnader för marksanering samt avtal om marköverlåtelse. Ambitionen är att marköverlåtelsen ska ske under 2024.

Götaleden, Gullbergsvass

Detaljplanen vann laga kraft i slutet av 2023. Detaljplanen medger en exploatering om cirka 140 000 kvm fördelat på fyra kvarter ovanpå Gullbergstunneln och ett kvarter söder om tunneln inom kommunens fastighet.

Avtalsförhandlingar pågår i syfte att underteckna ett genomförandeavtal under 2024 som sedan följs upp med separata köpeavtal för respektive kvarter. Staden har för avsikt att genomföra utbyggnaden av allmänplats under åren 2025–2026. Kvartersbyggnationen kan inledas under 2026.

Ny Älvförbindelse

Vasakronans projekt Kaj 16 öster om Hisingsbron byggstartade under 2023 och planeras vara färdigställt 2027. I rådande marknadsläge är byggstarter för kvarteren väster om Hisingsbron osäkra i tid. Inom detaljplanen kvarstår försäljning av tre kvarter och prognoserna för dessa kvarters försäljningsintäkter får anses vara osäkra med anledning av konjunkturläget. Kommande entreprenader för utbyggnad av allmän plats omfattar ombyggnation av kaj samt iordningsställande av gånggata inklusive trappa upp till Hisingsbron, höjning av Hamntorgsgatan/Norra Sjöfarten samt färdigställande av torg och övrig finplanering av gatututrymmet. Ombyggnation av kaj är planerad att utföras under 2026 och en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. Miljöbalken är under framtagande.

Per Dubbsgatan

Genomförande av erforderliga fastighetsöverföringar och fastighetsbildningar utfördes under 2023, endast mindre förrättningsåtgärder återstår. Även omfattande ledningsflyttar har utförts, återställning och utrangering av gamla ledningar väntas pågå under 2024. Ledningsflyttarna möjliggör att exploatörerna kan börja med sina grundläggningsarbeten preliminärt under andra halvan av 2024. Regionstyrelsen fattade i juni 2023 beslut om att förvärva projektet från Intea Änggården AB samt utreda olika alternativ för utförande. Arbete med förvärv och utredningar pågår för närvarande.

Allmän plats byggs om för att öka kapaciteten för buss och spårvagn genom separata hållplatslägen. Ytor för gående och cyklister breddas, bilkörfälten minskas och ett stadsrum med höga stadskvaliteter kan tillskapas. Stadens arbeten med ombyggnad av körfält i Annedalsmotet kommer utföras hösten 2024. Huvuddelen av arbetena med allmän plats i Per Dubbsgatan skjuts fram men är än så länge preliminära. Att tidplanen förskjuts beror på att exploatörerna behöver mer tid för uppförandet av de nya vård- och forskningslokalerna.

Projektet ser att kostnaderna för allmän plats kommer att öka, en genomgång av kalkylen kommer göras under första delen av 2024.

Olof Asklunds gata

Projektering och utbyggnad av allmän plats genomförs etappvis. Utbyggnad av etapp 1 har påbörjats och planeras att vara utbyggd till hösten 2025. Utbyggnad av etapp 2 förskjuts med undantag av förberedande arbeten. Etapp 3 (gång- och cykelväg över Marconimotet) planeras att genomföras under 2024 och stadsdelsparken planeras att genomföras under 2025–2026. Arbeten så som erforderliga fastighetsöverföringar och fastighetsbildningar sker i takt med genomförandet av detaljplanen.

Platzer Fastigheter bygger skola F-9 med plats för ca 900 elever, skolan ska stå klar inför höstterminen 2024. Samtidigt förskjuts byggstarten av bostäder mot bakgrund av rådande marknadsläge. Förskjutningar påverkar projektets genomförandetid och ekonomi. Samordning blir en viktig del i projektet då flera stora projekt pågår parallellt med olika beroenden såsom spantning, byggtrafik, större ledningsutbyggnad mm samtidigt som nya och befintliga verksamheter inom och i anslutning till området ska vara i drift.

Volvo Lundby, verksamheter, dp

Genomförandet av detaljplanen pågår där Trafikverket under slutet av andra kvartalet 2023 har börjat bygga tillfart till Lundbyleden. Kommunen, genom exploateringsförvaltningen, har under slutet av 2023 påbörjat byggnation av resterande delar av allmän plats. Volvo har sedan något år byggstartat olika delar inom sitt verksamhetsområde.

Mellan kommunen och Trafikverket är ett medfinansieringsavtal tecknat 2019 som reglerar åtgärderna närmast Lundbyleden. Mellan kommunen och Volvo är ett exploateringsavtal tecknat 2019 samt ett tilläggsavtal tecknat 2023 som reglerar genomförandet av detaljplanen inklusive trafikanläggningarna. Både Trafikverkets och exploateringsförvaltningens arbeten kommer pågå under ca 1,5–2 år.

Västlänken, Centralstation dp

För närvarande pågår byggnation av Västlänken inom planområdet, Trafikverkets entreprenader på marknivå kommer snart att vara avslutade och arbetet kommer då i huvudsak att ske under mark. Jernhusen, ägare till de båda stora byggrätterna, startade byggnationen av Park Central i januari och byggnationen av Nya Stationshuset startar i juni 2024. Det pågår flera lantmäteriförrättningar inom planområdet.

Projektets ekonomi är mycket osäker då området är komplext med flera stora projekt som pågår parallellt och är beroende av varandra, exempelvis ledningsutbyggnader och anslutningstrafik. Ökade byggkostnader utgör också en stor osäkerhet inom projektet. Projektens beroenden mellan varandra påverkar även tidplanen för kommunen då kvartersbyggnationerna går före utbyggnaden av allmän plats. Kommunens möjlighet att påverka tidplanen är således begränsad.

Allmän plats kommer behöva byggas ut i etapper och omfattar utbyggnad från Kasinot i väster till Kämppegatan i öster. Andra byggnationer (Jernhusen och Västlänken) kommer vara styrande i hur den etappvisa utbyggnaden kan ske.

De två kringliggande detaljplanerna Norr om Nordstan och Norr om Centralen har ännu inte vunnit laga kraft. Skulle detaljplanen Norr om Centralen inte vinna laga kraft får det en direkt inverkan på Västlänken, Centralstationen och dess ekonomi då Norr om Centralen ska vara med och finansiera del av allmän platsutbyggnaden inom projektet.

Exploateringsprojekt i planeringsfas

Gamlestads torg etapp 2

Projektet utgör den andra etappen i stadsutvecklingen kring det nya resecentrumet vid Gamlestads Torg och innehåller cirka 900 bostäder, kontor, centrumverksamheter och en förskola. Trafiksystemet byggs om i grunden och bland annat rivs den befintliga trafikviadukten och ersätts av en ny bro i markplan. En bostadsnära park planeras i anslutning till Sävån. Kommunen äger den övervägande delen av marken inom den södra delen av planområdet. Markanvisningar har genomförts för delar av kommunens mark. Marken Norr om

Slakthusgatan ägs av privata fastighetsägare. Projektet är en del av Västsvenska Paketet.

Detaljplanen var på samråd 2020. Ett kompletterande samråd pågår, bland annat på grund av att den allmänna platsen utvidgats med ett område för park. En genomgång av projektekonomi har också gjorts. Detaljplanens genomförande bedöms pågå från mitten av 2020-talet och merparten av 2030-talet. Utbyggnaden kommer ske i etapper.

Projektet är en del av portföljen för Gamlestaden. Ärendet om fortsatt planeringsinriktning inklusive ekonomiska förutsättningar går upp i Kommunfullmäktige under 2024.

Norr om Nordstan

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Västlänken och dess Västra uppgångar samt möjliggöra utbyggnad av verksamheter och bostäder om cirka 80 000 kvm BTA. Detaljplanen medger även skoländamål (gymnasium). Byggnation av Västlänken pågår inom planområdet. Detaljplanen antogs i februari 2023 men är för närvarande överklagad.

Under 2024 ska ledningsarbeten utföras i Södra sjöfarten och i Stadstjänaregatan för att kunna koppla ihop ledningar i Detaljplan för Västlänken Station Centralen. Kommunen äger all mark inom planområdet, och den del av kvartersmarken som avser Nordstans tillbyggnad är markanvisad till Nordstans samfällighetsförening. Det västra kvarteret norr om den nya boulevarden är markanvisad till Castellum (kvarter A). De östra kvarteren (kvarter B och C) är ännu inte markanvisade. Byggstart av Nordstans tillbyggnad och Castellums kvarter A är planerat till första halvan av 2026, då Västlänksprojektet avser återlämna ytorna inom planområdet.

Gåsagången/Norra Litteraturgatan inom stadsdelen Backa

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en socialt hållbar utveckling av stadsdelen genom att bland annat komplettera området med cirka 1 200 bostäder i flerbostadshus samt eventuellt stadsradhus. På Litteraturgatans västra sida prövas även möjligheten för nybyggnation av skola och en idrottshall. Detaljplanen ska även ge förutsättningar för ombyggnad av Litteraturgatan med separat kollektivtrafikkörfält, trädallé, nya gång- och cykelbanor, cirkulationsplatser och förbättrade hållplatser.

Framtiden Byggutveckling äger del av kvartersmarken och planerar bygga cirka 240 bostäder. Resterande del ägs av Göteborg stad vilken avses markanvisas efter att detaljplanen vunnit laga kraft, vilket medför att en projektutveckling pågår parallellt med detaljplanarbetet.

För närvarande pågår arbete med att säkerställa projektets genomförbarhet inför framtagande av detaljplanens granskningshandlingar. Under de senaste åren har skyfallshanteringen varit den främsta knäckfrågan, vilken har konstaterats kommer få en stor påverkan på projektets ekonomi. Med anledning av de stora investeringarna som detaljplanen medför ligger fokus på att säkerställa en ekonomisk genomförbarhet.

Detaljplanen förväntas gå på granskning under slutet av 2024 och antas i slutet av 2025. Byggnationen planeras påbörjas under 2026/2027.

Detaljplaner inom programområdet Backaplan

Syftet med exploateringen är att pröva möjligheten för en utveckling av centrum över älven på Backaplan. Exploateringen syftar även till att vara en del i

förverkligandet av Vision Älvstaden (KF 2012) och detaljplanens övergripande mål är i enlighet med Färdplan för Älvstaden.

DP1 - Backavägen handel mm

Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige sommaren 2020 och genomförandet av detaljplanen pågår. Kvartersmarken i detaljplanen är privatägd. Backavägens utbyggnad startade under kvartal 1 2023 och väntas pågå fram till kvartal 4 2024. Backavägen breddas och förbereds för Sverigeförhandlingens spårväg, sträckan Brunnsbo-Linné.

En av detaljplanens exploatörer, Skandia Fastigheter, har pågående kvartersbyggnation av bostäder, handel och parkering i sin första etapp. Den andra exploatören, Balder, är ännu inte i gång.

DP2 - Backaplan, centrumbebyggelse och knutpunkt

Planarbetet förväntas resultera i en total byggnation av ca 400 000 kvm BTA fördelat på bostäder (ca 2 200 lägenheter), handel, kontor och offentlig service (ca 8 förskoleavdelningar alt. en skola) samt kulturhus. Utöver det ska ca 80 000 kvm allmän plats iordningställas inom detaljplanen. Detaljplanen innebär att befintliga byggnader rivs för att ge plats för den nya bebyggelsen.

Merparten av marken inom detaljplanen ägs av privata fastighetsägare, mindre delar ägs av staden, vilket innebär att staden, tillsammans med exploatörerna, deltar i utvecklingen och omvandlingen av hela Backaplan.

Detaljplanen beräknas gå på granskning kvartal 4 2024 och planeras att antas av kommunfullmäktige första kvartalet 2026. Projektering och utbyggnad av allmän plats planeras påbörjas så snart som möjligt efter detaljplanens laga kraft och kommer pågå under ca 10-15 års tid.

DP3 - Backavägen och Norra Deltavägen

Planarbetet förväntas resultera i en total byggnation av ca 214 000 kvm BTA för bostäder (ca 2 140 lägenheter) samt ca 11 200 kvm BTA centrumverksamheter. Inom området säkerställs 16 förskoleavdelningar, en skola (högstadium med 900 elever samt anpassad grundskola) och en idrottshall.

Marken inom planområdet utgörs idag i huvudsak av hårdgjorda ytor som vägar och parkeringsytor. Merparten av marken inom detaljplanen är privatägd. Ett bostadskvarter innehållande ca 300 lgh, samt kvarter för skola, förskola och idrottshall ägs av staden. Staden avser att markanvisa bostadskvarteret till exploatör som är med och utvecklar Backaplan, i enlighet med det ramavtal som tecknats med exploatörerna avseende utvecklingen av Backaplan. Förskolor, skola och idrottshall byggs av Stadsfastigheter. Staden avser förvärva mark för förskola/skola inom planområdet.

Detaljplanen planeras gå ut på granskning kvartal 4 2024, antagande planeras till kvartal 1 2026. Projektering och utbyggnad av allmän plats planeras påbörjas så snart som möjligt efter att detaljplanen vunnit laga kraft och kommer pågå under ca 12 års tid.

DP4 – Backavägen, Hjalmar Brantingsplatsen, kontor mm

Planens huvudsyfte är att pröva möjligheten att ge planstöd för spåranslutning till Backavägen från Hjalmar Brantingsstråket. Sträcka ingår i Sverigeförhandlingens delområde Brunnsbo-Linné. Planen syftar också till att pröva bebyggelse mellan Backavägen och Lundbyleden. Kvarteren bedöms kunna innehålla ca 80 000–100 000 kvm BTA kontor, handel och verksamheter. Trafikala frågor avses även lösas

inom planen gällande på- och avfarter mot Backaplan från Lundbyleden samt Hjalmar Brantingsplatsen med tillhörande kollektivtrafikhållplatser. Planarbetet startade i slutet av 2022 och planeras att gå på samråd kvartal 4 2024. Målbilden är att planen antas under 2026.

Större delen av planområdets mark ägs av kommunen. Markanvisning kommer att i första hand erbjudas till exploatörer inom befintligt ramavtal om dessa är intresserade.

Stomme Backaplan

Stommen utgörs av gator och grönområden som dels är till nytta för alla detaljplaner inom ramavtalsområdet, dels till nytta för ett större områdes behov. De ingående delarna i stommen planläggs inom olika detaljplaner inom ramavtalsområdet. Syftet med att låta stommen vara ett eget projekt är att kunna följa upp och ta ut exploateringsbidrag utifrån ramavtalet. Stommen finansieras 50% för gator och 20% för grönområden via skattemedel och resterande via exploateringsbidrag. Staden som markägare är en av exploatörerna. Exploatörerna ska vid antagande av respektive detaljplan betala en engångssumma som baseras på för tidpunkten dagsaktuell bedömning av stommens totala kostnad för allmän plats. Staden står risken för att faktisk utbyggnadskostnad blir högre eller lägre än beräknad.

Exploatörerna inom DP1 har erlagt exploateringsbidrag för sin del av stommen och utbyggnaden av Backavägen (del av) pågår. Exploateringsbidrag bedöms erhållas från exploatörerna inom DP2-DP4 under 2026 (krävs laga kraftvunna detaljplaner). Inom ramavtalet finns detaljplaner som ännu inte har startat, dessa kommer troligtvis att erlagga exploateringsbidrag efter att stommen har byggts färdigt.

Brottkärr ängar och berg

Detaljplaneförslaget möjliggör cirka 250 bostäder i form av småhus och lägenheter samt en förskola med sex avdelningar. Marken är privatägd med flera olika fastighetsägare. Detaljplanen medför behov av utbyggnad av allmän platsmark.

Planförslaget var på samråd i slutet av 2022. Kompletterande utredningar pågår. Granskning av detaljplaneförslaget planeras ske hösten 2024. Planförslaget, och därmed projektekonomi, kan komma att ändras bland annat beroende på vad utredningarna visar. Antagande av planen uppskattas till 2025. Planens genomförandetid uppskattas till minst fem år.

Brunnsbo, Backa

Detaljplanen möjliggör cirka 1 100 bostäder i flerbostadshus, kontor och förskola, samt ny placering av Brunnsbo torg. Detaljplanen ska även ge förutsättningar för ombyggnad av Litteraturgatan med separat kollektivtrafikkörfält, spårväg, trädallé, nya gång- och cykelbanor, cirkulationsplatser och förbättrade hållplatser.

Bebyggelsen utgör ett led i att stärka Brunnsbo som bebyggelseområde och centrumpunkt. Ny kollektivtrafiknod med planerad framtida trafikering av både citybuss och/eller spårvagn samt pendeltågstation ämnar öka både tillgänglighet och attraktiviteten till området som ny tänkt entrépunkt till Brunnsbo och till Göteborgs innerstad. Projektet är med och levererar bostäder till Sverigeförhandlingen, specifikt inom influensområdet som avser Spårväg och Citybuss Norra Älvstranden (Brunnsbo - Linnéplatsen).

Framtiden Byggutveckling och Stena Fastigheter äger cirka hälften av planerad kvartersmark. Andra hälften ägs av kommunen och planeras att markanvisas i ett senare skede av detaljplanen, alternativt vid laga kraftvunnen plan. För närvarande pågår arbete med att sammanställa projektets innehåll, genomförbarhet och ekonomi inför framtagande av detaljplanens samrådshandlingar. Detaljplanen förväntas ställas ut på granskning under 2025 och antas i början av 2026. Delar av byggnationen kan inte påbörjas innan projekt runt nya Backavägen (bytespunkt Brunnbo + ny tågstation) är klara i slutet 2029, men det mesta kan byggas ut oberoende dessa. Bygglogiken i projektet kommer vara viktigt, bland annat med tanke på ombyggnationen av Litteraturgata med spårväg.

Frölunda Torg

Planens huvudsyfte är att utveckla området kring Frölunda torg och Marconigatan som ett kraftsamlingsområde bland annat genom att förtäta och komplettera med fler bostäder och verksamheter, samla handel och service och nyttja läget med tät bebyggelse som präglas av mer stadsmässighet. Exploateringsförvaltningen bör särskilt beakta att service utifrån barnperspektivet genomförs samt gestaltad livsmiljö där tre nya parker ska uppföras inom detaljplaneområdet.

Inför samråd delades detaljplanen efter beslut i byggnadsnämnden. Stadsbyggnadsförvaltningen överväger att dela detaljplanen igen avseende det s.k. A/B-fältet beläget strax väster om Marconigatan, öster om Frölunda torg. Granskning av planförslaget är planerad till kvartal 4 i år. Det tidigare s.k. C-fältet, väster om Frölunda torg, planeras att i stället studeras i det pågående programarbetet för Tynnered. Det finns dock inga beslut fattade kring ytterligare delning.

Målbilden är att detaljplanen antas under 2025 med byggstart under 2026. All kvartersmark inom detaljplaneområdet är privatägd. En förutsättning för genomförandet av detaljplanen är att exploatör finansierar 100 % av utbyggnad av allmän plats inom detaljplaneområdet.

Valhallagatan, centralbad och blandstad

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nytt centralbad och blandstad norr om Valhallagatan. Projektet är en del i arbetet med att ersätta Scandinavium, Valhalla sporthallar, Valhallabadet samt tidigare Lisebergshallen. Projektet kommer bedrivas parallellt med detaljplan söder om Valhallagatan och planprogram för arenor och stadsutveckling i del av evenemangsområdet. Förutom nytt centralbad förväntas planarbetet resultera i fyra idrottshallar, skola (årskurs F-6) för ca 400 elever eller förskola med 10–12 avdelningar samt ca 30 000 kvm BTA bostäder (ca 310 lägenheter).

Detaljplanen beräknas antas av kommunfullmäktige under kvartal 1 2027 och projektering och utbyggnad av allmän plats planeras påbörjas direkt efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Pågående namngivna investeringsprojekt

Gång och cykelbro över Göta älv

Åtgärden är en gång- och cykelbro över Göta Älv som förbinder expanderande delar av Hisingen med centrala staden på fastlandssidan. Kommunfullmäktige fattade under 2021 inriktningsbeslut som innebär en utpekad placering mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj och en maximal projektram om 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Under 2023 har arbetet med genomförandestudien fortsatt och detaljplanarbetet har startat upp. Projektets inriktning framåt är att genomföra gestaltningsprocessen med hjälp av en aktör med erforderlig kompetens

inom både gestaltning och den tekniska kompetens som krävs för genomförande. En ny gång- och cykelbro kan, om inga överklaganden sker av miljödom eller detaljplan, öppna för användning någon gång under perioden 2031–2033.

Prognosen för åtgärden som helhet, maximalt 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Åtgärden har avtalat 24 miljoner i 2009 års prisnivå i medfinansiering från Västsvenska paketet till arbetet med genomförandestudien.

Stadsutveckling Station Haga

I anslutning till Västlänkens station i Haga planeras en utbyggnad av allmän plats och stadens anläggningar runt kollektivtrafikknutpunkten station Haga. Projektet omfattar infrastruktur för buss- och spårvagnstrafik, gångtrafik, cykeltrafik och biltrafik samt stadsmiljöåtgärder. I projektet ingår även ett underjordiskt cykelgarage

Projekt Stadsutveckling station Haga ska bidra till att uppfylla Göteborgs Stads övergripande mål i trafikstrategin, grönstrategin och cykelprogrammet. Samtidigt krävs särskild hänsyn för att säkerställa stadsbyggnadskvaliteter samt kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Osäkerhet kring Västlänkens byggtid påverkar stadens byggnation av allmänplatsmark inklusive det planerade cykelgaraget.

Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden år 2019. Exploateringsnämnden hemställde 2023-09-25 till kommunfullmäktige att få i uppdrag säga upp avtalet för cykelgaraget vid station Haga och starta utförhandling med berörda parter. Efter avslutad utförhandling ska förvaltningen återkomma till nämnden med förutsättningar för en uppsägning samt en beslutspunkt om att gå vidare med en uppsägning. Ärendet återfördes från kommunstyrelsen till exploateringsnämnden i november och förvaltningen arbetar för närvarande med ärendet.

Namngivna projekt - Sverigeförhandlingen

Citybuss – Backastråket

Åtgärden omfattar ny bussförbindelse mellan Brunnsbo och Backa. Projektet innefattar bussanläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg från Balladgatan till Körkarlens gata. Busstråket ska ansluta till den nya spår- och citybussträckan mellan Linnéplatsen och Brunnsbo. Byggnation sker dels av exploateringsförvaltningens egen projektorganisation, dels genom utbyggnad av detaljplaner längs med sträckan. Trafikstart för citybuss på sträckan är planerad till år 2025, delar av anläggningen är dock färdigbyggd och har öppnat för trafik. Stråket planeras att vara färdigbyggd till år 2027. Men förseningar inom utbyggnad av DP Gåsagången medför en risk att sträckan kan bli klar senare än 2027. Förvaltningen ser nu över möjligheterna och behovet till eventuellt tillfälliga trafiklösningar för att säkerställa citybussens framkomlighet om Gåsagången blir ytterligare försenad. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden år 2021. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen.

Citybuss – Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen och pendelcykelbana

Projektet innefattar bussanläggning med egen körbana som är förberedd för spårväg från Lindholmen till Vårvåderstorget via Ivarsbergsmotet. Sträckan är indelad i två huvudetapper. Etapp 1 är Lindholmen till Ivarsbergsmotet och etapp 2 Ivarsbergsmotet till Vårvåderstorget. Del 1 av etapp 1 står inför

genomförandebeslut och del 2 inväntar arbete med detaljplaner kring Västra Eriksbergsgatan. Genomförandestudie för etapp 2 pågår och arbete med att bland annat se över hur åtgärden kan samverka med program för Biskopsgården kring framför allt planerna för Yrvädersgatan. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen.

Spårvägs- och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen

Åtgärden är en ny citybuss och spårväg från Brunnsbo till Linnéplatsen via Lindholmen. Åtgärden är uppdelad på i tre delsträckor, Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen – Lindholmen och Lindholmen – Linnéplatsen. Delsträckan Lindholmen – Linnéplatsen kommer gå i tunnel under Göta älv och vidare till Linnéplatsen med en ny underjordisk hållplats vid Stigbergstorget. Delsträckan kommer inte vara möjlig att trafikera med citybuss utan endast med spårvagn.

På delsträckan Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen ska ett mittförlagt kollektivtrafikstråk för citybuss förberett spårväg utföras. Byggnation av första etappen på sträckan har påbörjats under 2023 medan de övriga delstapparna är fortfarande i planeringsskede. Hela delsträckan förväntas vara klar 2029. Delsträckan har ett stort beroende till Kvilleleden/Gator vid Backaplan då stråket bland annat planeras att gå i en tunnel som byggs av projekt Kvilleleden.

För delsträckan Frihamnen-Lindholmen är produktionen startad under 2023. I entreprenaden ingår ombyggnaden av Lindholmsallén från dagens busskörfält till spårväg. Trafiköppning är planerad till årsskiftet 2025/2026.

För delsträckan Lindholmen-Linnéplatsen pågår nu två olika genomförandestudier, Lindholmen till Vegasvackan samt Vegasvackan till Linnéplatsen. En rad olika undersökningar genomförs för att studera bergtäckning och bergkvalitet längs hela sträckan. Parallellt har arbete bedrivits med olika utredningar för att kunna fastslå linjesträckningen för spåret. Delsträckan hanteras genom en järnvägsplan i kombination med en rad olika detaljplaner som styr planläggningen utanför tunneln, det vill säga de ytorna utanför området för järnvägsplanen. Arbetet med järnvägsplan kan sannolikt innebära att kostnader för planeringsarbete tidigare läggs jämfört med tidigare rapportering. Trafikpåsläpp är planerat till 2039. Samtliga tre delsträckor är en del av Sverigeförhandlingen.

Namngivna projekt - Västsvenska paketet

Knutpunkt Korsvägen

Åtgärden avser att skapa, dels en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt i Korsvägen, där resandet med region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar, bilar och cyklar samverkar på ett funktionellt sätt, dels en förnyad gatustruktur i anslutning till denna knutpunkt, som en del i områdets stadsförnyelse. Det tidiga planeringsarbetet med Knutpunkt Korsvägen har präglats av en strävan mot att uppnå effektmålen samt stadens övergripande mål i *Trafikstrategi* och *Cykelprogram*. Samtidigt har det varit viktigt att skapa förutsättningar runt Korsvägen som stödjer Göteborgs Stads utveckling till en livskraftig, långsiktigt hållbar stad, med en balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga värden.

Projektering pågår. Osäkerhet kring Västlänkens byggtid påverkar stadens byggnation av allmänplatsmark. Tidplan och byggnationsordning diskuteras med Trafikverket. Återtagande av ytor från Västlänken, och därmed möjligheter för start av produktion, bedöms i dagsläget tidigast till senare delen av 2025. Projektet delfinansieras av Västsvenska Paketet med totalt 603 miljoner i 2009 års prisnivå. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden 2019.

Kvilleleden

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

Projektet är även en förutsättning för ny pendeltågsstation i Brunnsbo samt möjliggör framtida spårväg och citybuss Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Skede projektering pågår för närvarande i projektet. Projektet delfinansieras av Västsvenska Paketet med totalt 295 miljoner kronor i 2009 års prisnivå och beräknas vara färdigställd kring år 2030. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden 2017.

Betydande projekt som saknar inriktningsbeslut

Stadsutvecklingsinitiativ är av olika typ och kan innehålla systemviktiga investeringsåtgärder med eller utan samband med större exploateringsprojekt.

De stadsutvecklingsinitiativ som fördrar investeringsbudget över nivån 250 mkr förutsätter beslut om inriktning. Några av dessa initiativ (betydande projekt) har tidigare år innan inriktningsbeslut presenterats med belopp inom ramen för investeringsnomineringen. Det utredningsarbete som är till grund för ställningstagande och vägval och som föregår beslut om inriktning pågår inom ramen för Stadsbyggnadsnämndens ansvar.

För nomineringar 2025 omnämns några av dessa initiativ men i år utan angivande av specifika uppgifter om prognosvärden avseende årsfördelade investeringsmedel.

Storskaliga kollektivtrafikinvesteringar förutsätter medfinansiering från såväl stat som från Västra Götalandsregionen i egenskapen av kollektivtrafikmyndighet. De investeringsåtaganden som Göteborg stad behöver planera för utgör därför en andel av total investeringsvolym för kollektivtrafikinvesteringen.

Förra årets investeringsnominering fanns rubriken ”Stadsmässiga stråk” med. Planeringen befinner sig emellertid i tidigt skede och behöver avvakta ställningstagande om prioritering inom och mellan olika stråk. Det krävs också fördjupade underlag kring genomförandeförutsättningar och finansiering innan det blir aktuellt att överväga inriktningsbeslut. Inga betydande projekt presenteras därför under rubriken ”Stadsmässiga stråk”.

Spårväg i Alléstråket

Spårväg i Alléstråket i form av ny spårvägslink från station Haga till Centralstationen är ett av de utpekade objekten i Målbild Koll2035. Delfinansiering för genomförandestudie finns avtalad inom Västsvenska paketet. Länken bidrar till att skapa ett robust spårvägssystem där Brunnsbarken och Drottningtorget avlastas och kapaciteten i spårvägssystemet ökar.

En förstudie har genomförts i enlighet med uppdrag i Handlingsplan för Målbild Koll2035. Efter remiss av förstudien har även en alternativstudie, en förstudie för Operalänken samt en jämförelse mellan spårväg i Alléstråket och Operalänken genomförts för att komplettera förstudien. Underlagen kommer ligga till grund för ett vägvalsbeslut i stadsbyggnadsnämnden under våren 2024. Därefter återstår beslut om inriktning i kommunfullmäktige. Projektet förutsätter att full finansieringslösning säkras.

Bangårdsförbindelsen

Bangårdsförbindelsen är en ny gatuförbindelse med bro över bangården öster om Centralstationen. Förbindelsen ska vara en koppling mellan stadsdelarna Stampen och Gullbergsvass och stärka regionkärnan i Göteborg.

Bangårdsförbindelsen, i genomförandeplan för västsvenska paketet angiven med finansieringsbeloppet 1 mdr i 2009 års prisliv. Ytterligare projektavtal behöver tecknas innan full finansiering av projektet från Västsvenska paketet är säkrad.

Beslut om läge, utformning och funktion av en förbindelse beräknas fattas av stadsbyggnadsnämnden under våren 2024. Inriktningsbeslut bedöms preliminärt kunna fattas under hösten 2024.

Högvattenskyddsprogrammet (HVSP)

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

HVSP har för avsikt att nominera åtgärdskostnader för en så kallad vattenskyddscell i taget. En första ansats är att ett inriktningsbeslut för en sådan cell kan finnas sent 2024.

Klimatanpassningsåtgärd för de inre vattenvägarna är tänkt att utföras som portar som stänger ute älven, en i Stora hamnkanalen och en i Rosenlundskanalen. Porten i Stora Hamnkanalen finns med i Kanalmursprogrammets inriktningsbeslut.

Högvattenskydd förväntas behöva vara på plats till år 2040 för att hantera höga nivåer i havet/Göta älv.

(Idag är det fastighetsägarens ansvar att besluta om när man vill göra klimatanpassningsåtgärder. I praktiken kan en kommunal organisation för etablering av översvåmningsåtgärder vara effektiv enbart då hela delsystem (ex åtgärdskedjor, vattenskyddsceller) kan skapas på kommunalägd mark och med kommunalt huvudmannaskap/ägarskap.)

2 Driftskonsekvenser

2.1 Kapitalkostnadsutveckling

Belopp i mnkr	Utfall	Prognos			
Kapitalkostnader	2023	2024	2025	2026	2027
Avskrivningar	7,6	7,5	8,0	8,3	8,6
Räntekostnader	18,9	45,0	48,1	50,4	52,9
Totala kapitalkostnader	26,5	52,5	56,1	58,7	61,5
<i>Kapitalkostnader i nomineringar 2024</i>		60,1	68,8	76,6	82,1

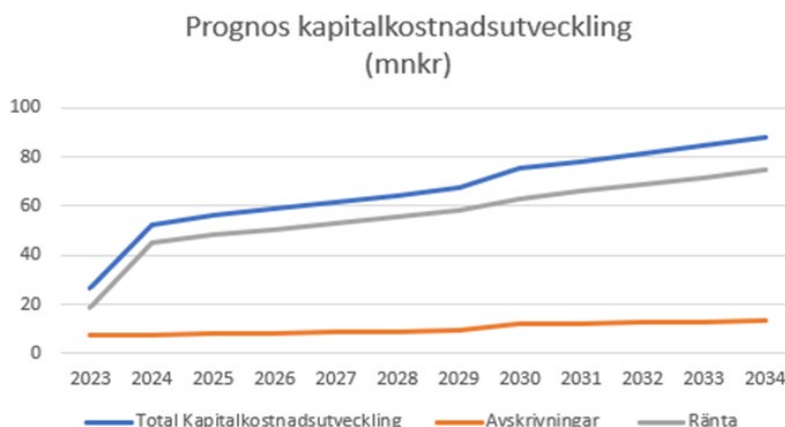
Räntan 2024 och framåt är 2,25%.

Ökningen av kapitalkostnaderna mellan åren 2023 och 2024 avser räntehöjning från 1,5% till 2,25%.

Förvaltningens kapitalkostnader består till ca 86% av räntekostnader då det mesta av förvaltningens bokförda värde är mark, vilket inte skrivs av. Kapitalkostnadseffekter till följd av genomförd stadsutveckling belastar stadsmiljönämnden som är den nämnd som ansvarar för drift och underhåll av merparten av anläggningarna.

Det är också markförvärven som är främsta anledningen till nämndens prognosökning avseende kapitalkostnaderna åren framöver. I beräkningen antas att 50% av markförvärvsbudgeten aktiveras och belastar exploateringsnämnden med räntekostnader. Detta antagande är grunden till prognosavvikelsen mot föregående års nominering. Eventuellt större förvärv inom Gullbergsvass och/eller Södra Älvstranden finns inte med i beräkningsunderlaget men kommer att påverka kapitalkostnaderna avsevärt om dessa blir av. Under tiden som marken förvaltas tills dess att den tas i anspråk för stadsutveckling är förvaltningens ambition att denna upplåtes för tillfälliga ändamål.

Kapitalkostnaderna till följd av investeringen i Fiskebäcks hamn uppstår först runt 2030 och beräknas utifrån de ca 100 miljoner kronor som ligger med som nominerat belopp. Dessa kommer då att finansieras av ett tomträttsavtal med fiskerinäringen.



2.2 Driftkostnadseffekter (volymförändring)

Belopp i mnkr	Utfall	Prognos			
	2023	2024	2025	2026	2027
Årliga totala investeringsrelaterade kostnader (netto)	12,4	12,7	10,7	10,8	24,5
Prognos nominering 2024		10,9	11,6	13,0	15,7

2.2.1 Årligen tillkommande driftskostnader

Driftkonsekvenserna till följd av nämndens investeringar beror till största delen av ökade räntekostnader. Förvärv av mark kan även generera ökade kostnader i form tillkommande fastighetskatt och ev. övriga driftkostnader. Att räkna på driftkonsekvenserna är svårt då det är oklart vilken mark som förvaltningen kommer att förvärva framöver. Förvaltningen arbetar dock aktivt med att utveckla och upplåta marken för tillfälliga ändamål, och får på så sätt in intäkter, tills dess att den nyttjas i ett stadsutvecklingssyfte.

Ökade kostnader för drift och underhåll för nämndens nyinvesteringar redovisas av Stadsmiljöförvaltningen då anläggningarna som byggs förvaltas där. Iordningställandet av kvartermark som exploateringsnämnden ska behålla upplåtes som tomträtt eller som kommunintern upplåtelse till bland annat Stadsfastighetsnämnden.

2.2.2 Årliga totala investeringsrelaterade kostnader

Icke aktiveringsbara projektunika kostnader (rivning, sanering och detaljplanekostnader etc)

Enligt gällande bokföringsprinciper får endast kostnader som tillför ett värde för anläggningen belasta investeringen. Rivning av en befintlig anläggning och sanering av mark är ibland nödvändig för att genomföra en åtgärd samt detaljplanekostnader, bidrar inte till den nya anläggningens värde. Dessa kostnader belastar därför driftsresultatet de år som de uppstår.

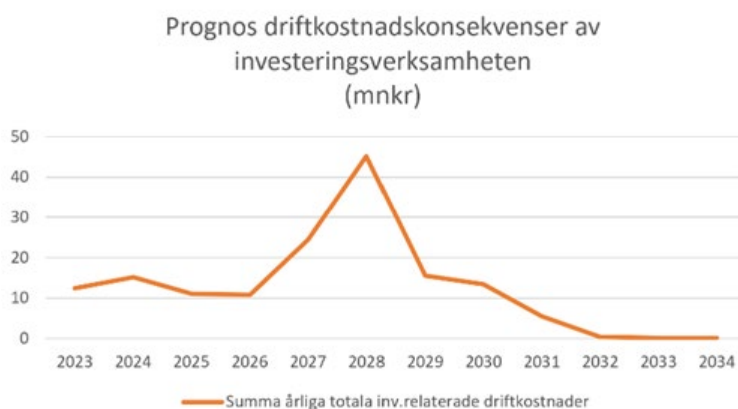
Även de tidiga skedena i framtagandet av konstnärlig gestaltning inom projekten är en kostnad som inte är aktiverbar.

De enskilt största kostnadsposterna som uppstår i samband med genomförandet av investeringarna i denna nominering är detaljplane- och saneringskostnader.

Den största förändringen mot föregående års nominering är tillkommande driftkostnader för ersättningstrafik som krävs i exploateringsprojektet Gamlestadstorg etapp 2 när spåren inom detaljplanen ska byggas om.

Kostnaden för denna trafik förväntas komma under 2027 och 2028.

I grafen ingår endast pågående projekt.



3 Bedömning utifrån hållbarhetsdimensioner

Exploateringsnämnden ansvarar för utpekade namngivna investeringsprojekt, dessa investeringar syftar i regel till att bidra i omställningen till hållbar mobilitet genom investeringar i förbättrad infrastruktur för kollektivtrafiken samt även i gång- och cykelinfrastruktur.

Transporter är en av de största lokala utsläppskällorna. Vägtrafiken är den näst största källan till geografiska utsläpp av växthusgaser i Göteborg, efter raffinaderierna. Göteborg har som storstad större möjligheter till en högre andel gång och cykel samt kollektivtrafik, liksom till effektivare godstransporter, än Sverige som helhet. Att utveckla staden på ett sätt som ökar möjligheten för invånare och besökare att åka mer kollektivt, cykla och gå är ett viktigt sätt att minska utsläppskällorna. Därtill arbetas i flera projekt med att minska utsläpp från godstransporter och entreprenadmaskiner såväl som med materialval för att minska klimatpåverkan utifrån resursanvändningen. Även åtgärder som gynnar gröna och blå värden finns med i projekten. I exempelvis projekt för Korsvägen kommer belastning i form av förorening av dagvatten att minska samt att det planeras för utveckling av dagvattenhantering.

Flera av projekten bidrar till en social hållbarhet på en strukturell nivå genom att utbyggd kollektivtrafik och förbättrad infrastruktur i gång- och cykelvägar, bidrar till en jämlik tillgång till stadens resurser. Det vill säga individers likvärdiga tillgång till stadens platser, funktioner och aktiviteter. Kollektivtrafik, gång och cykel är också mer yteffektivt än bilinfrastruktur vilket lämnar mer utrymme för vistelse, rekreation och möten mellan människor. Hur socialt hållbart ett projekt är kan dock inte enbart ses ur ett strukturellt perspektiv. Många sociala aspekter så som trygghet, tillgänglighet och identitet ligger i utformning och gestaltning och behöver omhändertas i varje enskilt projekt.

4 Kompletterande uppgifter, avseende realisationsvinster, exploateringsbidrag och tomträttsintäkter

4.1 Markförsäljning och exploateringsbidrag

År (mnkr)	2024	2025	2026	2027
Försäljningsintäkt kvartersmark	800	800	900	1 000
Kostnad för kvartersmark	-200	-250	-250	-300
Resultat	600	550	650	700
Intäkter exploateringsbidrag	500	300	800	450
Kostnader för medfinansiering	-100	-100	-50	
Netto	400	200	750	450
Övriga reavinster	100	100	100	100
Totala intäkter	1 100	850	1 500	1 250

Försäljning av kvartersmark

Under de senaste 6 åren har resultatet för exploateringsverksamheten uppgått till cirka 600 miljoner kronor per år. Trots lågkonjunktur bedömer exploateringsförvaltningen att denna nivå kan hållas 2024 och 2025 för att sedan öka. Prognosen för markförsäljningen framöver är dock väldigt svårbedömt. För åren 2027 och 2028 har försäljningsintäkterna dragits ner med 50% på grund av det tuffa marknadsläget. Vid en snabb konjunkturuppgång kommer prognosen att förbättras avsevärt.

Vi ser en nedgång i intresse för att förvärva mark för bostäder men vi bedömer att redan påbörjade affärer kommer att fullföljas de kommande åren. Även marknadsläget för kontor är osäkert då vakansgraden har ökat i centrala lägen vilket påverkar förväntade försäljningsinkomster.

Intäkten från försäljning av kvartersmark bokförs när äganderätten övergått till köparen. Kostnaden som räknas av avser åtgärder för att bringa marken i säljbart skick t ex markförvärv, marksanering, arkeologi, fastighetsbildning. Utgifter för byggande av allmän plats ingår inte här utan är en kommunal investering.

Exploateringsbidrag

Exploateringsförvaltningen bedömer en intäkt av exploateringsbidrag till ett genomsnitt på 500 miljoner per år för perioden 2024-2027. Exploateringsbidragen kommer till stor del från projekten inom Backaplan och Norr om Masthugget.

Ett exploateringsbidrag är den ersättning som kommunen enligt plan- och bygglagen har rätt att ta ut av en exploatör eller ägare till kvartersmarken inom en detaljplan och skall avse ersättning för kommunens utgifter för nödvändiga åtgärder avseende utbyggnad av allmän plats. Denna ersättning faktureras och bokförs succesivt under tiden som delar av anläggningen blir utbyggd.

Övriga reavinster

Förslag till budget för övriga reavinster 2025-2027 är 100 mnkr/år, vilket är en minskning jämfört med utfallen de senaste åren.

Friköp av arrenden och tomträtter har varit den främsta orsaken till de senaste årens höga utfall men vi ser nu ett minskat intresse för friköp.

Orsaken till att intresset bedöms minska är ökade räntekostnader och osäkerhet om finansieringsmöjligheter med hänsyn till en svagare fastighetsmarknad.

Not till ovanstående:

Resultaten ovan tillfaller inte exploateringsförvaltningen utan levereras in månadsvis till kommuncentrala poster inom koncernen. Resultaten bör inte användas till att finansiera löpande verksamhet. Antagandena ovan utgår från att inget som inte redan är känt påverkar ränta, inflation eller konjunktur negativt.

4.2 Tomträtter

Ändamål	2024	2025	2026	2027
Småhus	123,0	133,0	140,0	147,0
Flerbostadshus	211,5	235,0	269,0	290,0
Industri/övriga ändamål	129,6	135,0	140,0	145,0
Summa intäkter	464,1	503,0	549,0	582,0
Kostnader	-10,9	-11,0	-10,0	-9,5
Nettointäkter tomträtter	453,2	492,0	539,0	572,5

Per december 2023 ligger 68 stämnda tomträtter i domstol. Tills vi har lagakraftvunna domar (väntas först 2025) ligger den nu löpande årsavgälden i prognosen.

Det retroaktiva beloppet, 2019 till december 2023, för stämnda tomträtter uppgår till 95 miljoner kronor vid yrkad avgäld.

Exploateringsnämnden

Projektredovisning - Exploateringsprojekt

(mnkr)				Utfall tom	Prognos	Prognos											
Pågående projekt	KF-beslut*	Status**		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2025-2029	2030-2034
Exploatering - Selma Lagerlöfs Torg	N	1	Ink	209												0	0
			Utg	-238	-17	-1										-1	0
			Netto	-29	-17	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0
Exploatering - Gamlestads torg etapp 1	N	1	Ink	199	15	54										54	0
			Utg	-629	-21	-9	-6									-15	0
			Netto	-430	-6	45	-6	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0
Exploatering - Norr om Masthugget	G	1	Ink	843	579	292	155	101	100	61	30	25				764	55
			Utg	-840	-816	-363	-218	-141	-141	-93	-39	-117				-1112	-156
			Netto	3	-237	-71	-63	-40	-41	-32	-9	-92	0	0	0	-348	-101
Exploatering - Ringön spårvagnsdepå	N	1	Ink	17	170											0	0
			Utg	-240	-131	-8										-8	0
			Netto	-223	39	-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-8	0
Exploatering - Götaleden Gullbergsvass bostäder	N	1	Ink	1	25		300	300	400	280						1280	0
			Utg	-1387	-7	-88	-65		-50							-203	0
			Netto	-1386	18	-88	235	300	350	280	0	0	0	0	0	1077	0
Exploatering - Ny Älfvörbindelse kvartersbebyggelse	N	1	Ink	67		285		215								500	0
			Utg	-293	-25	-5	-34	-77	-4	-43						-163	0
			Netto	-226	-25	280	-34	138	-4	-43	0	0	0	0	0	337	0
Exploatering - Per Dubbsgatan	G	1	Ink	202	1		6	9	22	4						41	0
			Utg	-120	-23	-3	-49	-47	-46	-10						-155	0
			Netto	82	-22	-3	-43	-38	-24	-6	0	0	0	0	0	-114	0
Exploatering - Olof Asklunds gata	N	1	Ink	19	32	45	35	22	22	21	16					161	16
			Utg	-30	-68	-72	-43	-13	-25	-12		3				-162	3
			Netto	-11	-36	-27	-8	9	-3	9	16	3	0	0	0	-1	19
Exploatering - Volvo Lundby	N	1	Ink	29	59					17						17	0
			Utg	-49	-149	-15	-21			-30						-66	0
			Netto	-20	-90	-15	-21	0	0	-13	0	0	0	0	0	-49	0
Exploatering - Västlänken Centralstation	N	1	Ink	53	25	76	37	5	5							123	0
			Utg	-27	-97	-35	-91	-10	-13							-149	0
			Netto	26	-72	41	-54	-5	-8	0	0	0	0	0	0	-26	0
Planerade projekt	KF-beslut*			Utfall tom 2023	Prognos 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2025-2029	2030-2034
Exploatering -Gamlestadstorg etapp 2	N	2	Ink	8				100	219	256	321	193	100	64	1	575	679
			Utg	-23	-6	-9	-115	-280	-304	-269	-264	-199	-83	-8	0	-977	-554
			Netto	-15	-6	-9	-115	-180	-85	-13	57	-6	17	56	1	-402	125
Exploatering -Centralenområdet– Norr om Nordstan	N	2	Ink	0		37	341		3		200	200				381	400
			Utg	-55	-107	-31	-19	-30	-145	-60						-285	0
			Netto	-55	-107	6	322	-30	-142	-60	200	200	0	0	0	96	400
Exploatering -Gåsagången	N	2	Ink	0				167	7	168	4	15		3	5	342	27
			Utg	-13	-4	-3	-22	-47	-90	-52	-48		-11	-29	-14	-214	-102
			Netto	-13	-4	-3	-22	120	-83	116	-44	15	-11	-26	-9	128	-75
Exploatering - Detaljplaner inom programområdet Backaplan***	I	2	Ink	95		10	605	551	267	131	178	99	180	57	74	2152	588
			Utg	-45	-48	-16	-130	-464	-396	-295	-296	-254	-205	-180	-168	-1301	-1103
			Netto	50	-48	-6	475	87	-129	-164	-118	-155	-25	-123	-94	263	-515
Exploatering - Brottkärr ångar och berg	N	2	Ink	0			69	30	51	64	60	50	10			334	120
			Utg	0	-1	-1	-69	-31	-52	-65	-60	-50	-10			-338	-120
			Netto	0	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	-4	0
Exploatering- Brunnsbo, Backa	N	2	Ink	0			2	92	70	114	91	25				394	116
			Utg	-3	-4	-3	-1	-11	-87	-82	-66	-65	-10	-10		-335	-151
			Netto	-3	-4	-3	1	81	-17	32	25	-40	-10	-10	0	59	-35
Exploatering- Frölunda Torg	N	2	Ink	0			51	100	225	25						401	0
			Utg	0			-51	-100	-225	-25						-401	0
			Netto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Exploatering- Valhallagatan, Centralbad och blandstad	N	2	Ink	0					400	400						800	0
			Utg	-5	-6	-6	-2	-251	-146	-10						-415	0
			Netto	-5	-6	-6	-2	-251	254	390	0	0	0	0	0	385	0

***DP1 Backavägen, detaljplan har vunnit laga kraft och är i ett genomförandeskede

*Ange med G, I eller N om projektet har Genomförandebeslut, Inriktningsbeslut eller om det har eller förväntas hanteras på Nämnds nivå

Projektrevisning - nettoinvestering

Exploateringsnämnden (obs anges i mnkr
i löpande priser)

(mnkr, nettoinvestering)			Utfall tom	Prognos												
Namngivna komplexa projekt	KF-beslut*	Status**	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2025-2029	2030-2034
Gång och cykelbro över Göta Älv	I	2	0	0	-14,3	-35,1	-30	-10	-150	-500	-500	-136,2			-239,4	-1136,2
Stadsutveckling Station Haga	G	1	-90	-18,1	-4,9	-42,1	-195,2	-315,8	-198	-70,5	-30	-16,4			-756	-116,9
Sverigeförhandlingen - Citybuss Backastråket	G	1	-1	-13,9	-81,8	3	-12,1	-10,1	-170,8	51,6	9,9				-271,8	61,5
Sverigeförhandlingen - Citybuss Norra Älvstranden (västra och nordvästra delen)	I	2	11	8,1	-25,8	-101,1	8,4	-5,4	-139,5	-398,5	94,4	15,4			-263,4	-288,7
Sverigeförhandlingen - Spårväg och citybuss Norra Älvstranden centrala delen (Brunnsbo-Linné)	I/G	1/2	-96	-122,8	-88,9	-43,1	-73,3	-276,1	-88,2	-3	-14,8	-135,3	-296,9	-465,1	-569,6	-915,1
Knutpunkt Korsvägen - 409	G	1	0	0	0	-5	-57,9	0	-164,5						-227,4	0
Kvilleleden - 303	G/N	2	-55	-13,6	-37,8	-108,5	-62,6	-62,4	-91,9						-363,2	0
Högvattenskydd		2			-3	-4	-15	-19	-32	-36	-37	-37	-51	-32	-73	-193
Jubileumsparken		1	-235	-11,8											0	0

*Ange med G, I eller N om projektet har Genomförandebeslut, Inriktningsbeslut eller om det har eller förväntas hanteras på Nämndsnivå

**Ange 1 för genomförandefas, 2 för aktiv planeringsfas eller 3 för planering inte påbörjad

Bedömning utifrån hållbarhetsdimensionerna 2025

Exploateringsförvaltningen

		Ekologisk dimension (Gröna obligationer)	Ekologisk dimension (Miljö- och klimatprogrammet)			Social dimension				
		Andel av volymen under planperioden som uppfyller kriterierna för stadens Gröna obligationer	Skepar förutsättningar för att nå delmålet "Naturen"	Skepar förutsättningar för att nå delmålet "Klimatet"	Skepar förutsättningar för att nå delmålet "Människan"	Ökad/jämlik tillgång och tillgänglighet till samhällets resurser	Ökad/jämlik folkhälsa	Trygga fysiska miljöer	Tillgång till bostäder/minskad bostadssegregation	Fler arbetstillfällen/besöks- häringsens utveckling
Nominerad netto volym 2025-2029 (tkr)		Grön: över 75 % Gul: över 25-75 % Svart: 0-25% Röd: Negativ påverka utifrån kriterierna	Grön: Bidrar i stor utsträckning Gul: Bidrar delvis Svart: Ingen direkt påverkan/inte relevant Röd: Motverkar delvis			Grön: Bidrar i stor utsträckning Gul: Bidrar delvis Svart: Ingen direkt påverkan/inte relevant Svart: Motverkar delvis				
Förvärv och markberedning		Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant
Övriga investeringar										
Kvarnberget	156 000	20-40%	Bidrar delvis	Inte relevant	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis
Pendelcykelbana Norra Älvstranden	37 000	20-40%	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Inte relevant	Inte relevant
Fiskebäcks hamn	101 000	Inte relevant	Motverkar delvis	Bidrar delvis	Motverkar delvis	Inte relevant	Motverkar delvis	Inte relevant	Inte relevant	Bidrar i stor utsträckning
Namngivna projekt Exploateringsförvaltningen										
Stadsutveckling Station Haga	756 000	40-60%	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis
Gång och cykelbro i centrala Göteborg	239 400	60-80%	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning
Namngivna projekt Sverige förhandlingen										
Citybuss Backasträket	271 800	20-40%	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar delvis
Citybuss Norra Älvstranden västra och nordvästra delen	263 400	20-40%	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Inte relevant	Bidrar delvis
Spårväg o citybuss Norra Älvstranden centrala delen	569 600	20-40%	Inte relevant	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Inte relevant	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning
Namngivna projekt VP										
Kvilleleden	363 200	<20%	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis
Knutpunkt Korsvägen	227 400	40-60%	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis
Högvattenskydd										
	73 000	>80%	Inte relevant	Bidrar delvis	Inte relevant	Motverkar delvis	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning