

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-02-26

Ärendenummer EXF-2025-00056

EXN 2025-03-24

Handläggare

Ylva Blom

Telefon: 0722558844

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

Investeringsnominering 2026 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 2026 för Göteborgs Stad*.
3. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Investeringsnomineringen för exploateringsnämnden för perioden 2026–2030 uppgår till cirka 5,5 miljarder kronor netto. Drygt 1,2 miljarder avser utrymme för framtida markförvärv, cirka 3,1 miljarder för de namngivna stora infrastrukturprojekten och 1,1 miljarder till bland annat övriga investeringar såsom Kvarnberget, påseglingsskydd i Masthugskajen, Fiskebäcks hamn samt övriga investeringar som är tänkta att göras i samband med exploateringsprojekten.

Nomineringen för investeringarna ökar jämfört med föregående år. Det är främst tillkommande projekt som är i planeringsfas som står för ökningen. Flera tillkommande projekt och flera projekt som går från planeringsskede in i ett genomförandeskede kommer ställa högre krav på förvaltningen. För att klara detta ökade krav kommer förvaltningen behöva rekrytera fler medarbetare och öka övriga resurser vilket får till följd att nämndens kostnader bedöms behöva öka mer än nuvarande kommunbidragsram de kommande åren. Prioritering av vilka projekt som ska genomföras blir allt viktigare tillsammans med stadsbyggnadsnämnden för att klara en ekonomi i balans och samtidigt klara den ökade projektportföljen.

Nettoöverskottet för exploateringsinvesteringarna beräknas uppgå till cirka 0,8 miljarder kronor för exploateringsnämnden under perioden 2026–2030 för de projekt som är under planering eller genomförande. Utifrån nomineringsunderlaget klarar nämnden en självfinansieringsgrad på minst 100 procent över en rullande 10-årsperiod 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 2026–2030 uppgår till cirka 5,5 miljarder kronor. Prognosen för nettoöverskottet för exploateringar uppgår till cirka 0,8 miljarder kronor för samma period.

Flera tillkommande investeringsprojekt i planeringsfas får konsekvenser även på driftsbudgeten. Sanering, rivning och detaljplanekostnader i investeringsprojekten får inte, enligt redovisningsregler, tas som investering utan belastar driftsresultatet. För åren 2026 och 2027 uppgår dessa till cirka 30 miljoner kronor per år, för att sedan öka under 2028 och 2029.

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.

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.

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

Förvaltningen har bedömt att facklig samverkan inte är aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Investeringsnomineringar 2026
2. Projektredovisning, exploaterings- och investeringsprojekt
3. Bedömning utifrån hållbarhetsdimensionerna

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet

Exploateringsnämnden har i enlighet med stadens anvisning för budget och uppföljning av investeringar sammanställt investeringsnominering 2026–2035.

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

Årets nominering för investeringar har ökat sedan förra årets nominering när det gäller åren 2028 och framåt. Flera tillkommande projekt som är i planeringsfas ligger till grund för denna ökning. Samtidigt är det flera projekt som går från planeringsskede till genomförandeskede vilket ställer höga krav på förvaltningsorganisationen. För att klara detta ökade krav kommer förvaltningen behöva rekrytera fler medarbetare och öka övriga resurser vilket får till följd att nämndens kostnader bedöms behöva öka mer än nuvarande kommunbidragsram de kommande åren. Prioritering av vilka projekt som ska genomföras blir allt viktigare tillsammans med stadsbyggnadsnämnden för att klara en ekonomi i balans och samtidigt klara den ökade projektportföljen.

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
Avdelningschef ekonomi



Investeringsnomineringar 2026

Exploateringsnämnden

Innehållsförteckning

1	Investeringsvolym	3
1.1	Övergripande beskrivning av investeringsvolym	3
1.1.1	Re- och ersättningsinvesteringar	4
1.1.2	Nyinvesteringar	4
1.1.3	Värdering av investeringarna för att minska kapitalkostnadsutvecklingen	5
1.2	Övergripande beskrivning av exploateringsvolym	5
1.3	Beskrivning av investeringsvolym utifrån investeringsområden	7
1.4	Beskrivning av betydande projekt	9
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	23
4	Kompletterande uppgifter, avseende realisationsvinster, exploateringsbidrag och tomträttsintäkter	24
4.1	Markförsäljning och exploateringsbidrag	24
4.2	Tomträtter	25

1 Investeringsvolym

1.1 Övergripande beskrivning av investeringsvolym

Belopp i mnkr	Utfall	Bud get	Prog nos	Nominering				
	2024	2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bruttoinvestering	1 543	850	900	900	950	1 600	2 250	1 950
varav re- /ersättningsinvest.	2							
varav nyinvestering	1 541	850	900	900	950	1 600	2 250	1 950
Investeringsinkomst er	289	300	250	350	300	450	600	450
Nettoinvestering	1 254	550	650	550	650	1 150	1 650	1 500
Nettobudget enligt KF budget 2025- 2027		550	550	650	650	800	1 000	950
Nominering jmf med beslutad nettobudget				-100	0	+350	+650	+550

Exploateringsnämndens investeringar, för åren 2026 och 2027, avser främst markförvärv och namngivna större infrastrukturprojekt och ligger ungefär på samma nivå som den av kommunfullmäktige beslutade budgeten. Från 2028 ökar nämndens behov av investeringsmedel jämfört med tidigare års nominering.

Förändringar mot föregående års nominering avseende investeringar

Skattefinansierade projekt som görs i samband med exploateringar har tidigare nominerats in av stadsmiljönämnden. Efter överenskommelse med stadsmiljöförvaltningen bör den nämnd som ur ett planerings- och genomförandeperspektiv bäst bedöms kunna genomföra investeringen nominera in behovet. Det är en av anledningarna till nämndens ökade behov av investeringsmedel för åren 2028 - 2030. Läs mer under punkt 1.3 och 1.4.

För de namngivna projekten har Bangårdsförbindelsen och Spårväg i Alléstråket tillkommit sedan förra nomineringen. Bangårdsförbindelsen har dock ingen nettopåverkan på investeringsnomineringen då nämnden räknar med att få projektets investeringsutgifter täckta med investeringsbidrag från Västsvenska paketet. Spårväg i Alléstråket påverkar dock nämndens behov av ökade investeringsmedel från 2029 och framåt.

Projektet Fiskebäcks hamn och Gång- och cykelbron har i denna nominering utökat sin investeringsprognos sen förra årets nominering vilket framför allt påverkar åren 2028 och 2029.

Förvaltningen vill upplysa om att flera stora projekt kommer att, inom en nära fröstående framtid, gå från planeringsskede in i ett genomförandeskede. Det tillsammans med flera tillkommande projekt i planeringsfas ställer högre krav på förvaltningen. För att klara detta ökade krav kommer förvaltningen behöva rekrytera fler medarbetare och öka övriga resurser vilket får till följd att nämndens kostnader bedöms öka mer än nuvarande kommunbidragsram de kommande åren.

Prioritering av vilka projekt som ska genomföras blir allt viktigare tillsammans med Stadsbyggnadsnämnden för att klara en ekonomi i balans och samtidigt klara den ökade projektportföljen.

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 få den planerade investeringsvolymen mer realistisk och inte låsa upp mer investeringsmedel än vad bedöms kunna upparbetas under kommande år har ett schablonmässigt avdrag om -30 procent av den totala investeringsvolymen för de namngivna projekten gjorts.

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. Då indexkompensationen för kommande år utifrån Västsvenska paketets beräkningar uppgår till 2,0 procent per år så är det den nivån som läggs ut på de enskilda projekten. För åtgärder inom Sverige förhandlingen är indexuppräknings av kostnader 3,0 procent medan ersättningen räknas upp med 2%. Övriga investeringar är uppräknade med 3%.

1.1.1 Re- och ersättningsinvesteringar

Av nämndens investeringsnominering är endast en liten del reinvesteringar. (För små för att synas i tabellen ovan). Dessa reinvesteringar görs på nämndens jordbruksarrenden.

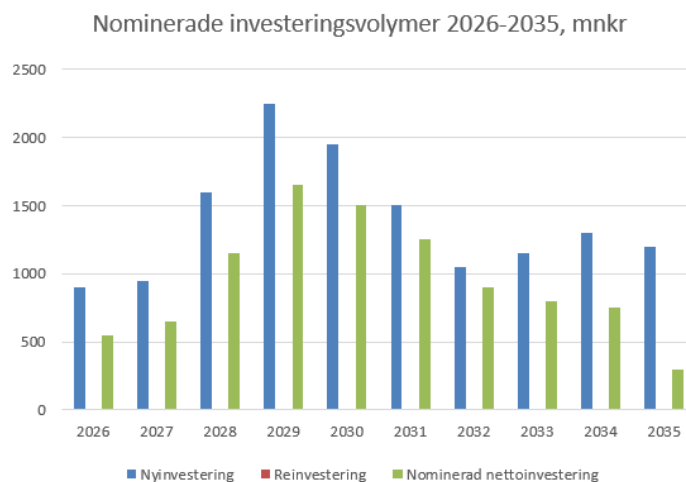
Underhållskostnader inklusive reinvesteringar av de gator och parker som förvaltningen uppför belastar stadsmiljönämndens budget.

1.1.2 Nyinvesteringar

Exploateringsnämndens investeringar består till allra största delen av nyinvesteringar, främst markförvärv och större namngivna investeringsprojekt.

Nämnden ska förvärva, utveckla, tillhandahålla samt sälja och upplåta mark för de ändamål, i den omfattning och på de villkor som kommunfullmäktige fastställer.

Nämnden 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 (exempelvis ny gång- och cykelbro över Göta älv).



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

1.1.3 Värdering av investeringarna för att minska kapitalkostnadsutvecklingen

Exploateringsförvaltningen ansvarar för planering och genomförande av två typer av investeringsprojekt, dels namngivna infrastrukturinvesteringar, dels utbyggnad av allmän plats i anslutning till olika detaljplaner. I de namngivna infrastrukturinvesteringarna sker en bedömning av nytta, ambitionsnivå och prioriteringar i beredningen av ärendet inför genomförandebeslut i Kommunfullmäktige.

I utbyggnad av allmän plats i anslutning till olika detaljplaner sker dessa bedömningar via den nya plan- och exploateringsprocessen med inriktningsbeslut i Stadsbyggnadsnämnden och Exploateringsnämnden samt genomförandebeslut i Exploateringsnämnden inför planens antagande.

Vid planering och genomförande av investeringsprojekt följer exploateringsförvaltningen olika lagkrav och olika styrande dokument och riktlinjer inom staden som beskriver vilka krav, ambitioner och kvalitéer som ska uppnås. En del krav är inte valbara medan andra behov utgår ifrån stadens egna ambitioner kring exempelvis ekologisk och social hållbarhet. Exploateringsförvaltningen strävar efter att uppnå god genomförbarhet i beslutade investeringsprojekt utifrån tillgänglig budget och de krav och ambitioner som finns och belyser i tjänsteutlåtanden vilka ekonomiska konsekvenser som olika projektbeslut medför. Inom ramen för den nya plan- och exploateringsprocessen sker en aktiv dialog inom pågående detaljplaner kring vilka kvalitéer som ska uppnås inom exploateringsprojektets ekonomi.

Exploateringsförvaltningen har, genom stadens riktlinjer för exploateringsavtal, ett ansvar att teckna exploateringsavtal med exploatörer för att finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser som är nödvändiga för en detaljplans genomförande. Exploateringsbidrag kan även tas ut för nödvändiga åtgärder utanför planområdet. Genom en god långsiktig planering tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningen kan exploateringsförvaltningen säkerställa att tecknade exploateringsavtal innehåller alla kända nödvändiga åtgärder och bidrar till exploateringsprojektets finansiering.

1.2 Övergripande beskrivning av exploateringsvolymerna

Belopp i mnkr	Utfall	Budget	Prognos	Nominering				
	2024	2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Exploateringsinkomster	1 051	1 225	1 145	1 500	2 100	1 600	1 450	1 250
Exploateringsutgifter	-1 271	-975	-1 145	-1 350	-1 875	-1 410	-1 300	-1 150
Exploateringsnetto	-220	250	0	150	225	190	150	100
<i>Självfinansieringsgrad (rullande 10 år)</i>	<i>112%</i>	<i>113%</i>	<i>110%</i>	<i>111%</i>	<i>109%</i>	<i>110%</i>	<i>111%</i>	<i>112%</i>

Exploateringsportföljen och nomineringen innehåller förvaltningens samt stadens samtliga exploateringsprojekt, från att detaljplanen startar till projektet är utbyggt. Portföljen innehåller cirka 300 pågående exploateringsprojekt där ca 55 % av projekten är under planering med pågående detaljplan och ca 45 % är lagakraftvunna detaljplaner som är under eller inför genomförande.

På grund av stora osäkerheter kring framdriften i exploateringsprojekten har prognosen för utgifterna med tillhörande exploateringsbidrag dragits ner med ett schablonmässigt avdrag om -30 procent för portföljen åren 2025-2030. För markförsäljningen har prognosen dragits ner med 40 % för åren 2026-2030.

Prognosen avseende inkomsterna för portföljen under perioden 2026-2030 uppgår till ca 7,9 miljarder kronor och för utgifterna till ca 7,1 miljarder kronor, vilket ger ett nettoöverskott om ca 0,8 miljarder kronor för samma period.

Prognos och nominering för kommande år visar på en sänkning av nettoöverskottet jämfört med föregående år. Det är fortsatt svagt intresse för att förvärva mark för bostäder och de flesta planerade försäljningarna förskjuts framåt i tiden. I de försäljningar som görs är det långa förhandlingar om nya byggrättsvärden vilket gör det svårt att prognostisera vad de blir vid försäljningstillfället. Utgifterna i nomineringen är högre än föregående års nominering för samma period. Projekt som prognostiseras ha stora utgifter under perioden 2026-2030 är Gamlestads torg etapp 2, Norr om Masthugget och projekten inom Backaplansområdet.

Åren 2031 - 2035

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 2031 - 2035.

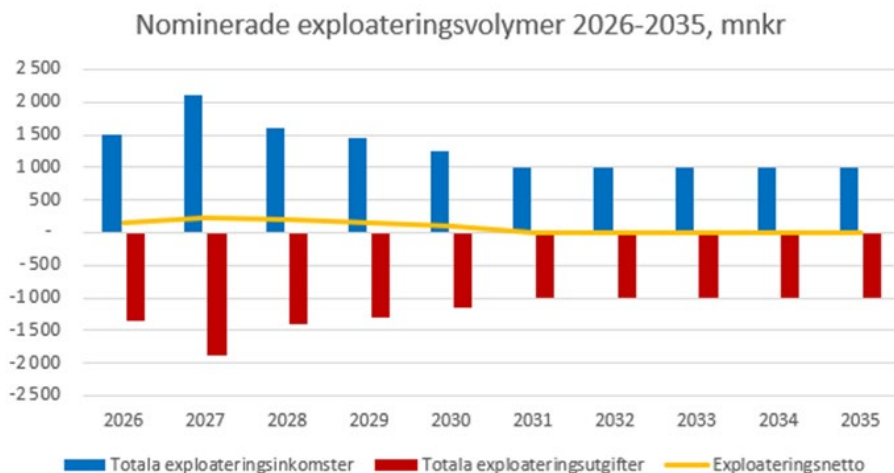
Självfinansieringsgrad

Utgångspunkten för exploateringsverksamhetens investeringar är att de ska vara självfinansierade, där totala utgifter och inkomster är i balans över en rullande 10-årsperiod. Om målet för god ekonomisk hushållning för exploateringsverksamheten uppnås medför detta att kommunen över tid inte behöver finansiera exploateringsinvesteringar via upplåning och ökad skuldsättning.

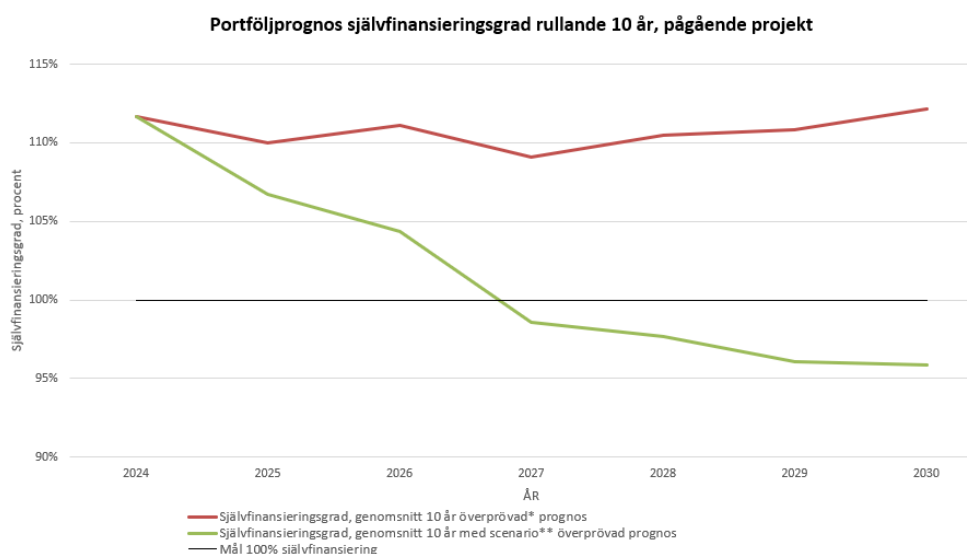
Exploateringsnämnden ansvarar, tillsammans med övriga nämnder, för att exploateringsekonomin i stadsutvecklingsprojekten klarar en självfinansieringsgrad på minst 100 % över en rullande 10 års period.

Målet om en självfinansieringsgrad över 100 % klaras tack vare de gynnsamma åren 2021 och 2022. Nämnden bedömer att målet klaras även de närmaste kommande åren trots den nuvarande negativa samhällsekonomiska utvecklingen.

Ett scenario om ytterligare minskade inkomster och ökade utgifter enligt graf



nedan innebär att självfinansieringsmålet blir svårt att nå 2027 med nuvarande projektportfölj.



**För åren 2026 - 2030 har en överprövning av prognosdecember 2024 gjorts, försäljningsinkomsterna, -40% per år och för övriga inkomster samt utgifter -30 % per år. **Scenariot avser överprövad prognos med en inkomstminskning på 25 % 2025 för att sedan öka med 5 % per år 2026–2030 till dagens nivå och utgiftsökning med 3% per år, 2025 och framåt.*

1.3 Beskrivning av investeringsvolymerna utifrån investeringsområden

Förvärv och markberedning

Investeringsområdet *förvärv och markberedning* innehåller nominering 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. Nämnden vill dock poängtera att vid framtida stora förvärv som nämnden vill göra kommer ytterligare medel äskas när beslut om förvärven tas upp i kommunfullmäktige då utrymme för dessa inte finns med i nomineringen. Tänka stora förvärv är marken kring Danmark- och Tysklandsterminalerna från Göteborgs hamn, Skeppsbron från Älvstranden och fastigheter på Ringön och Gullbergsvass från Renova.

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 förvaltnings räkning.

En mindre del av budgeten, ca 13 miljoner kronor för 2026, avser upprustning av våra jordbruksarrenden och markåtgärder som tex stabilitetsåtgärder eller iordningställande av mark för arrende. Investeringsmedel för ett stadsväxthus, som är en prioriterad åtgärd i kommunfullmäktiges budget, finns också med i underlaget.

Övriga investeringar

Inom investeringsområdet övriga investeringar ingår *övrig infrastruktur, investeringar i samband med exploatering, konstgestaltning* samt *övrigt*.

Projekten inom *övrig infrastruktur*, Pustervikslänken, Pendelcykelbana Norra Älvstranden och Påseglingsskydd har alla en koppling till de namngivna projekten.

Investeringar i samband med exploatering

Ofta uppstår ett investeringsbehov i samband med exploatering. Är inte investeringen nödvändig för exploateringen kan den inte finansieras av exploatör enligt plan- och bygglagen. I de fallen krävs skattefinansiering. Generellt ansvarar stadsmiljöförvaltningen för de skattefinansierade investeringarna. Efter överenskommelse med stadsmiljöförvaltningen bör den nämnd som ur ett planerings- och genomförandeperspektiv bäst bedöms kunna genomföra investeringen nominera in behovet. Utifrån den överenskommelsen nominerar nu exploateringsnämnden in projekt som delvis funnits i stadsmiljönämndens investeringsnominering tidigare, *Kongahällavägen, Evenemangsområdet, Gång- och cykelbro vid Almedal, Knutpunkt Hjalmar Brantingsplatsen* samt *Munkebäcksmotet*. Se information om projekten under 1.4.

Sedan tidigare nominering finns investeringar i Olof Palmes plats (Norr om Masthugget) och Per Dubbsgatan.

Konstgestaltning

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

Övrigt – Fiskebäcks hamn

I nomineringen 2026 och framåt ingår en nettoinvestering om ca 400 miljoner kronor, inklusive en uppräknings på 3% per år, för muddring och utbyggnad av Fiskebäcks hamn. Nomineringen innebär en ökning av nettoinvesteringen med ca 300 miljoner kronor vilket främst är en konsekvens av ökade muddrings- och saneringskostnader. Ärendet har återremitterats till exploateringsförvaltningen av kommunstyrelsen i oktober 2024 för en fördjupad utredning.

Namngivna projekt

Åtgärder av större karaktär med en budget över 300 miljoner kronor eller 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 för de namngivna projekten är att de beslutas av kommunfullmäktige och att de genomförs i tre steg, genomförande-studie, projektering och byggnation. Projekten inom investeringsområdet Namngivna projekt sorteras under rubrikerna: Exploateringsnämnden, Sverigeförhandlingen, Västsvenska paketet, Koll2035 samt Högvattenskydd. Mer beskrivning av respektive projekt finns under punkt 1.4.

I årets nominering har det tillkommit projekt som Bangårdsförbindelsen inom Västsvenska paketet och Spårväg Alléstråket inom Koll2035.

1.4 Beskrivning av betydande projekt

Nedan beskrivs projekt som har eller ska beslutas på kommunfullmäktigenivå, projekt som överstiger 300 miljoner kronor i investeringsomsättning eller projekt som bedöms vara av annan principiell beskaffenhet. Även de tillkommande skattefinansierade investeringar som är tänkta att göras i samband med exploateringsprojekten beskrivs kortfattat i detta kapitel.

Exploateringsprojekt - genomförandefas

Gamlestads Torg etapp 1 – ingår i portfölj Gamlestaden

Byggnationen av kontor, beläget norr om Världslitteraturhuset och resecentrum, färdigställdes under hösten 2024. Den sista byggrätten, som tidigare har markanvisats till olika aktörer och ändamål är kvar att markanvisa (studentbostäder). Utifrån den prisutveckling som skett på marknaden sedan föregående markanvisning bedöms det sannolikt att projektnetto både för exploateringsprojektet Gamlestads torg etapp 1 och för Gamlestaden i sin helhet påverkas negativt. Projektet bedöms vara färdigställt 2028 men tidplanen påverkas av när byggnationen av den sista byggrätten kan starta.

Lilla Bommen (Ny Älvförbindelse)

Exploateringsprojektet Lilla Bommen omfattar kvarteren runt Hisingsbron på södra Älvstranden, inom detalplanen Ny bro över Göta Älv. Projektet är i genomförandeskede.

Inom projektet pågår byggnation av Vasakronans kontorshus Kaj16 öster om Hisingsbron. Färdigställande är beräknat till 2027. Under året har kvarter B väster om Hisingsbron överlåtits till Vasakronan. I rådande marknadsläge är dock byggstartar för återstående kvarter osäkra i tid. I projektet återstår försäljning av två kvarter. Prognoserna för dessa kvarters försäljningsintäkter får fortsatt anses vara osäkra med anledning av konjunkturläget. Under 2025 detaljprojekteras ny kaj inom projektet, med planerad byggstart 2026. På grund av osäkerheter kring intilliggande kvarters byggstartar behöver risk för kostnadsökningar och tidsförskjutningar hanteras.

Per Dubbsgatan

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 under 2025. Huvuddelen av arbetena med allmän plats i Per Dubbsgatan skjuts fram och planeras att starta med projektering ca 2027–2029 och utförandet planeras till 2030–2032. Att tidplanen förskjuts beror på att exploatörerna behöver mer tid för uppförandet av de nya vård- och forskningslokalerna, tiderna är preliminära.

Olof Asklunds gata

Genomförandet av detalplanen pågår och omfattar en omvandling av nordöstra Högsbo från industri- och verksamhetsområde till tät blandstad med stort inslag av bostäder, skola, förskolor, parker samt ny- och ombyggnad av allmän plats. Detalplanen möjliggör för ca 1 900 bostäder, inslag av lokaler, skola och förskolor. All kvartersmark är privatägd.

Projektering och utbyggnad av allmän plats genomförs etappvis. Första etappen pågår och planeras att vara klart vintern 2025. Utbyggnad av allmän plats i norra delen av planområdet förskjuts med undantag av förberedande ledningsarbeten där

utbyggnad pågår och förväntas vara klar halvårsskiftet 2025. Arbeten med stadsdelsparken planeras att starta från 2026. Övriga etapper avvaktar utbyggnad av kvartersmark.

Byggnation av första bostadskvarteret pågår med inflyttning från 2026. I övrigt finns osäkerhet gällande tider för utbyggnad av kvartersmark. Planerade byggstartar av bostäder har förskjutits mot bakgrund av rådande marknadsläge. Förskjutningar påverkar projektet i omfattning, tid och kostnad.

Götaleden, Gullbergsvass

Detaljplanen medger en exploatering om cirka 140 000 kvm fördelat på fyra kvarter ovanpå Gullbergstunneln och ett kvarter söder om tunneln inom kommunens fastighet.

Projektering av allmän plats pågår och tidplanen är att upphandling och utbyggnad av ledningar och uppbyggnad av gator ska starta 2026. Utredning pågår gällande de tekniska förutsättningarna för byggnation ovan tunnelanläggningen.

Avtalsförhandlingar med exploatörerna är också pågående i syfte att underteckna ett genomförandeavtal under 2025 som sedan följs upp med separata köpeavtal för respektive kvarter. Staden har för avsikt att genomföra utbyggnaden av allmänplats under åren 2026–2027. Kvartersbyggnationen kan inledas tidigast 2027.

Norr om Masthugget

Huvudprogram Masthuggskajen är i genomförandeskede med pågående byggnation av fastigheter, gator, parker, torg och halvön. Detaljplanen beräknas vara helt utbyggd Q4 2031.

I december tecknades Tilläggsavtal 3 till GFA mellan Exploateringsförvaltningen och Södra Älvstranden Utveckling AB. Tilläggsavtalet hanterar de osäkerheter som identifierats av parterna gemensamt och som avser indexkostnader, kostnader för flytt av ledningar från kvartersmark som Älvstranden förvärvat av Exploateringsförvaltningen samt hantering av linbanetomten (del av Göteborg Masthugget 712:28). Enligt tilläggsavtalet ska kommunen behålla och ansvara för markutveckling av linbanetomten. Kostnader för index samt ledningsflyttar enligt ovan är parterna efter analys och förhandling överens om att dela lika på.

Under 2024 byggstartades Masthugget Väst som är ett multifunktionellt P-hus med plats för bland annat 700 bilar, cykelparkering, kontor, hörsal, restaurang och en idrottshall. Även intilliggande bostadshus med 126 nya hyreslägenheter har byggstartats under 2024. Framtiden Byggutveckling är byggherre och inflyttning planeras till 2026.

Ett nytt kulturhus kommer att växa fram på Masthuggskajen. Älvstranden Utveckling AB har tilldelat en byggrätt norr om Masthuggstorget till fastighetsutvecklaren Broods som kommer att bygga ”Sonyas kulturhus.

På Järntorget har utvecklingen av hållplats Järntorget startat och strax intill, på Olof Palmes Plats, pågår arbete med att rusta upp torgytan till en lummig och inbjudande del av området med nya träd, planteringar, sittplatser och belysning.

Exploateringsprojekt - 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 Säveån. 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 Gamlestan

Centralenområdet 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 vann laga kraft i juni 2024.

Under 2024 har ledningsarbeten utförts i Södra Sjöfarten för att nu under 2025 fortsätta i Stadstjänaregatan för att kunna koppla ihop ledningar i Detaljplan för Västlänken Station Centralen. Projektering av allmän plats avser starta under 2025.

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. De östra kvarteren är ännu inte markanvisade. Byggstart av Nordstans tillbyggnad och Castellums kvarter är planerat till första halvan av 2026, då Västlänksprojektet avser återlämna ytor 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 den tilltänkta kvartersmarken och planerar bygga cirka 240 bostäder inom egna fastigheter. Resterande del ägs av Göteborg stad vilken i huvudsak avses markanvisas efter att detaljplanen vunnit laga kraft, vilket medför att en projektutveckling pågår parallellt med detaljplanearbetet. Ett par av byggrätterna inom kommunens mark föreslås markanvisas till Framtiden Byggutveckling, men beslut om markanvisning är inte fattat i exploateringsnämnden.

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 2025 och antas i slutet av 2026. Byggnationen planeras påbörjas under 2027/2028.

Brottkärr ängar och berg

Samrådsförslaget 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 tidigast hösten 2025. Planförslaget, och därmed projektekonomi, kan komma att ändras bland annat beroende på vad utredningarna visar. Antagande av planen uppskattas till tidigast 2026. Utbyggnadstiden uppskattas till minst fem år.

Norr om Valhallagatan, centralbad och blandstad

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nytt centralbad och blandstad norr om Valhallagatan. Förutom nytt centralbad förväntas planarbetet resultera i fyra idrotthallar, förskola med 8 avdelningar samt ca 30 000 kvm BTA bostäder (ca 260 lägenheter). Projektet är en del i arbetet med att ersätta Scandinavium, Valhalla sporthallar, Valhallabadet samt tidigare Lisebergshallen. Projektet bedrivs parallellt med detaljplan söder om Valhallagatan och planprogram för arenor och stadsutveckling i del av evenemangsområdet.

Detaljplanen beräknas antas av kommunfullmäktige under kvartal 1 2027. Då tidplanen är prioriterad finns ett behov av att projektering av allmänna anläggningar påbörjas innan detaljplanen har vunnit laga kraft. Utbyggnad av allmän plats planeras påbörjas direkt efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Söder om Valhallagatan, Arenor och blandstad

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny arena och annex samt kompletterande centrumverksamheter så som hotell. Detaljplanen syftar även till bostäder (ca 120 studentlägenheter), nya ytor för mässhall och en gemensam logistiklösning för arenor och Svenska mässans funktion. Valhallagatan utvecklas med ökad flexibilitet och utformas för att kunna möta behoven utifrån både vardags- och evenemangslivet genom flexibla, tillgängliga och möblerbara ytor. Projektet bedrivs parallellt med detaljplan norr om Valhallagatan och planprogram för arenor och stadsutveckling i del av evenemangsområdet.

Detaljplanen beräknas antas av kommunfullmäktige under kvartal 1 2027. Då tidplanen är prioriterad finns ett behov av att projektering av allmänna anläggningar påbörjas innan detaljplanen har vunnit laga kraft. Utbyggnad av allmän plats planeras direkt efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Detaljplaner inom programområdet Backaplan

Backaplan är ett program med flera detaljplaner som beskrivs nedan.

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 var utbyggt kvartal 1 2025. Backavägen breddas och förbereds för Sverigeförhandlingens spårväg, sträckan Brunnbo-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 (exkl. källarvåningar på ca 70 000 kvm BTA) fördelat på bostäder (ca 2 200 lägenheter), handel, kontor och offentlig service (ca 8 förskoleavdelningar) 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 3 år 2025 och planeras att antas av kommunfullmäktige sista kvartalet 2026. Projektering och utbyggnad av allmän plats planeras påbörjas så snart som möjligt efter detaljplanens laga kraft och kommer pågå under ca 10-20 år beroende av konjunkturläge.

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 17 förskoleavdelningar, en skola (F-9 skola med 1100 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 lägenheter, samt kvarter för skola 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 inom planområdet.

Detaljplanen planeras gå ut på granskning kvartal 4 2025, antagande planeras till kvartal 2 2026. För delar av planområdet pågår ett omtag. Omtaget är i ett intensivt skissarbete vilket gör att både innehåll och ekonomi är osäkert i dagsläget. 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 2 2025. 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 2027 (krävs laga kraftvunna detaljplaner). Inom ramavtalet finns detaljplaner som ännu inte har startat, dessa kommer troligtvis att erlægga exploateringsbidrag efter att stommen har byggts färdigt.

Investeringar i samband med exploatering

Gång-och cykelbro vid Almedal

En gång och cykelbro är utpekad i Göteborgs översiktsplan som en framtida koppling för att stärka kommunikationen mellan Almedal och Kallebäck. Under hösten 2024 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att planera för ny järnväg mellan Göteborg-Borås vilket medför att Ica fastigheter vill anpassa sin fastighet utefter den nya järnvägen. Kommunen har inte något större markägarskap i området så i samband med den nya exploateringen uppstår det en chans för kommunen att skapa en GC-bro. En GC skulle delvis bryta barriäreffekten som E6:an och kust till kustbanan ger upphov till. Det skulle också innebära att östra sidan om E6:an (Kallebäck) kan utvecklas med mer exploatering och att västra sidan (Almedal) får större tillgång till grönområden vid Delsjön.

Bron har koppling till detaljplan för bostäder och verksamheter vid Smörgatan i Kallebäck, en del av BoStad2021. Wallenstam har förbundit sig att betala max 15 miljoner kronor som ett bidrag till en gång -och cykelbro. Bron är tänkt av att vara en del av Detaljplan för järnvägsområde och stadsutveckling vid Almedal inom stadsdelen Kallebäck.

Kongahällavägen

Vid Torslanda torg och Hangarvägen pågår två exploateringsprojekt som tillsammans omfattar ca 2000 nya bostäder, omdaning av Torslanda torg, verksamhetsytor mm. Projekten är belägna i anslutning till den södra delen av Kongahällavägen. En förutsättning för att kunna realisera dessa projekt är dels att ”Tvärförbindelse Torslanda” planeras och byggs ut, dels att åtgärder görs på Kongahällavägen, enligt genomförd åtgärdsvalsstudie (ÅVS), i samband med pågående exploatering. Tvärförbindelsen bedöms vara klar Q4 2027. Därefter kan åtgärder göras på Kongahällavägen.

Evenemangsområdet

Evenemangsområdet har kopplingar till två pågående exploateringsprojekt, Söder om Valhallagatan och Norr om Valhallagatan samt detaljplan för Burgårdsplatsen som ännu ej startat. I samband med utbyggnaden av allmän plats inom detaljplanerna finns det samordningsvinster med att rusta upp de delar som ligger utanför exploateringsområdet.

Gårdabron har behov av upprustning, men är ingen förutsättning för detaljplanernas genomförande men kan med fördel rustas upp i samband med detaljplanerna och även fördela kostnader med Gårdaprogrammet.

Detaljplan för Burgårdsplatsen har ännu inte startat, men ingår i programmet för

Arenaområdet och ett stadsutvecklingsförslag håller på att tas fram den nya platsen som troligtvis kommer få karaktär av ett torg. Denna detaljplan kommer troligtvis endast innehålla investering för allmän plats och kan också med fördel byggas om i samband med utbyggnaden av Valhallagatan.

Om Stadsmiljöförvaltningen kommer fram till att palissader längs Mölndalsån är i behov av renovering och uppgradering kan detta genomföras i samband med att exploateringsförvaltningen utför sina arbeten på allmän plats inom planområdet. Det är dock inte klarlagt idag om behovet finns utan det behöver utredas vidare.

Delar av Burgårdsparken är inte en förutsättning för detaljplanen utan är en stadsdelspark med ett större upptagningsområde och därmed behövs en investering utanför exploateringsekonomin.

Knutpunkt Hjalmar Brantingsplatsen

Syftet är att få till en ny utformning av knutpunkt Hjalmar Brantingsplatsen som är anpassad efter ny spårväg i Backavägen (Sverigeförhandlingen), ett första steg mot metrobusstrafikering på Lundbyleden samt förbereda för områdestrafikens förändrade roll på platsen. Åtgärden studeras och genomförs samlat med detaljplan DP4 Backaplan samt Sverigeförhandlingen spårväg Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen.

Åtgärden består av ny utformning av kollektivtrafikknutpunkten Hjalmar Brantingsplatsen. Nytt läge för expressbusshållplatser invid Lundbyleden inklusive anpassning av av- och påfart till leden för expressbussar och samlat hållplatsläge spårvagn och citybuss längs Hjalmar Brantingsgatan. Nytt hållplatsläge för spår i Backavägen ingår ej i åtgärden utan finansieras inom Sverigeförhandlingen. Spårvägen har planerad trafikstart under 2029.

Munkebäcksmotet

Pågående stadsutveckling i Gamlestaden medför en framtida trafikallsträng som tillsammans med befintlig trafiksituation påkallar behov av trimningsåtgärder i Munkebäcksmotet. Syftet med projektet är att genomföra åtgärderna i och i närheten av motet i huvudsak med fokus på trafiksäkerhet vid köbildning på avfartsrampen från E20. Åtgärderna bedöms behöva genomföras i takt med att trafikallsträngen utifrån de större exploateringsprojekten (Gamlestads torg etapp 2 och kv Gösen) ökar. Åtgärderna planeras delvis finansieras via exploateringsbidrag.

Stora komplexa investeringsprojekt

Namnigivna projekt - Exploateringsnämnden

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. Genomförande av projektets innehåll bedöms nu till 1 200 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. En uppdaterad samhällsekonomisk analys har gjorts som visar att bron är samhällsekonomiskt lönsam upp till en investeringskostnad om 1 700 miljoner kronor. Ärendet om utökad projektram hanteras i första instans av stadsbyggnadsnämnden. En ny gång- och cykelbro kan, om inga överklaganden sker av miljödom eller detaljplan, öppna för användning någon gång under perioden 2031–2033.

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.

Projektet 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.

I kommunfullmäktiges investeringsbeslut för åtgärden 2019 ingick även ett cykelgarage under mark. Exploateringsnämnden hemställde till kommunfullmäktige 2024-06-17 att få i uppdrag säga upp avtalet för cykelgaraget vid station Haga och starta utförhandling med berörda parter. Kommunfullmäktige beslutade att cykelparkeringsgaraget ska utgå ur projektet och utförhandling pågår.

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 Brunnsbo och Linnéplatsen. Delar av stråket är färdigbyggd och öppnat för trafik. Byggnation av delen mellan Balladgatan och Sagogången planeras att starta under 2025. Delen av åtgärden som är planerad att byggas ut inom ramen för detaljplan Gåsagången har dock förskjutits i tid med anledning av en pågående skyfallsutredning, vilket senarelägger projektets färdigställandetid. För att vinna tid har projektet valt att under 2024 förbereda inför att kunna påbörja projekteringen av DP Gåsagången och Skälltorpsvägen (Norra utredningsområdet) under kvartal 1 2025. 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 Vårvaderstorget via Ivarsbergsmotet samt pendelcykelbana Lindholmen - Älvsborgsbron. Sträckan är indelad i två huvudetapper. Etapp 1 är Lindholmen till Ivarsbergsmotet och etapp 2 är från Ivarsbergsmotet till Vårvaderstorget. Kommunfullmäktige fattade under våren 2024 genomförandebeslut för del 1 av etapp 1 mellan Lindholmen och Kvarnpirsgatan. För del 2 av etapp 1 (etapp 1.2) har ett trafikutformningsförslag tagits fram och detta bygger på en enkel temporär lösning för citybussen med anledning av detaljplanearbete kring Västra Eriksbergsgatan.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i slutet av 2024 att föreslå kommunfullmäktige att planera för spårväg längs med sträckan Lindholmen – Eriksberg. Beslutet innebar även att citybusstråk planeras Lindholmen – Bräcke – Vårvaderstorget. Beslutet inväntar behandling av kommunstyrelse och kommunfullmäktige under 2025. De föreslagna åtgärderna bedöms rymmas inom åtgärdens totala budget. Innehållsförändringen bedöms inte få någon större påverkan på cykelstråket. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen.

Spårvägs- och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen

Åtgärden innefattar en ny spårväg och citybussträckning från Brunnsbo till Linnéplatsen via Lindholmen inklusive en ny förbindelse under Göta älv.

Sträckningen byggs i tre etapper; Frihamnen – Lindholmen, Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen samt Lindholmen – Linnéplatsen via Stigbergstorget (endast spårväg). Kommunfullmäktige fattade 2021 genomförandebeslut för etapp Frihamnen – Lindholmen samt Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Samtliga tre delsträckor är en del av Sverigeförhandlingen.

På delsträckan Frihamnen-Lindholmen har byggnationen pågått för fullt. Projektet bedöms bli klart under 2025.

På delsträckan Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen ska ett mittförlagt kollektivtrafikstråk för citybuss förberett för spårväg utföras. Projektet planerar, enligt avtalat i Sverigeförhandlingen, föreslå kommunfullmäktige att besluta om att förlägga spår på sträckan. Delsträckan är beroende av framdrift i det arbete med detaljplaner som pågår inom ramen för program för Backaplan samt till framdrift i åtgärden Kvilleleden/Gator vid Backaplan då stråket bland annat planeras att gå planskilt under Bohusbanan. Planerad trafikstart 2029–2030.

Delsträckan Lindholmen-Linnéplatsen hanteras genom en järnvägsplan i kombination med detaljplan för tunneln samt en rad olika detaljplaner som styr planläggningen utanför tunneln. Delsträckan har en hög komplexitet och projektet arbetar med en snäv tidplan rörande planerings- samt tillståndsarbete för att nå den planerade trafikstarten 2040. Under 2024 har bland annat stadsbyggnadsnämnden fattat beslut om en prioritering av ett östligt läge spårvägens läge vid Linnéplatsen. Delprojektet har även arbetat med en planeringsinriktning för hållplats Stigbergstorget.

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.

Osäkerheterna kring Västlänkens byggtid påverkar stadens byggnation av allmänplatsmark. Tidplan och byggnationsordning diskuteras med Trafikverket. Projektet arbetar nu med antagande att staden får tillgång till ytor för produktionsstart under 2028. Projektet delfinansieras av Västsvenska Paketet med totalt 603 miljoner kronor i 2009 års prisnivå. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden 2019.

Kvilleleden

Projektet omfattar planering, projektering samt utbyggnad av detaljplanen Gator i Backaplan, DP0. Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0 är den första lagakraftvunna detaljplanen i Backplansområdet och hanterar infrastrukturutbyggnad för att möjliggöra övrig utveckling i området. Utöver det som innefattas av detaljplanen ska det även utföras arbeten vilka ryms inom befintliga detaljplaner och inom befintliga planer och arbeten på statlig

infrastruktur. Projektet genomförs tillsammans med Trafikverket. Innehållet i det gemensamma projektet innefattar bland annat dubbelspår på Bohusbanan, en ny tågstation i Brunnsbo, nytt Kvillemot, ombyggnation av Leråkersmotet, planskildheter i Backavägen och Minelundsvägen

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

Bangårdsförbindelsen

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

Bangårdsförbindelsen är i genomförandeplan för Västsvenska paketet angiven med finansieringsbeloppet 1 miljard kronor i 2009 års prisnivå. Ytterligare projektavtal behöver tecknas innan full finansiering av projektet från Västsvenska paketet är säkrad. Ärendet inväntar hantering i kommunfullmäktige. Finansieringen är tänkt att ske inom ramen för Västsvenska paketet.

Namngivna projekt – Koll 2035

Spårväg i Alléstråket

Spårväg i Alléstråket i form av ny spårvägslink från station Haga till med möjlig anslutning via folkungabroarna eller via Ullevigatan 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 Brunnsparken och Drottningtorget avlastas och kapaciteten i spårvägssystemet ökar.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade under hösten 2024 att gå vidare med planering av åtgärden. Planeringsbeslutet innebär att planeringen kan fortsätta med en genomförandestudie och detaljplan för en första etapp till Gamla Ullevi och arbete med hur spårvägen ska ansluta till befintligt spår pågår. Arbetet med att hitta finansiering till genomförande pågår parallellt, och spårvägen i Alléstråket är föreslagen till Trafikverkets nationella plan för möjlig statlig medfinansiering. Projektet har avtalad medfinansiering om totalt 60 miljoner i 2009 års prisnivå från Västsvenska paketet för planering och projektering

Projekt där planeringsbeslut ännu inte har tagits

Högvattenskyddsprogrammet (HVSP) – ingår i nomineringen

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.

Förutom högvattenskydd längs med Göta älv, planeras även portar/luckor som stänger ute älven för de inre vattenvägarna. Portar planeras i Stora hamnkanalen och i Rosenlundskanalen. I Kvillebäcken är det fortfarande inte helt utrett om förslaget blir port eller lucka. Porten i Stora Hamnkanalen finns med i Kanalmursprogrammets inriktningsbeslut.

Högvattenskyddet planeras utifrån att inre vattenvägar skall vara skyddade till 2040 och yttre skyddsportar skall vara på plats till 2070. Tidsplanen är mycket

utmanande.

Planeringsbeslut för ett första område (Lindholmen, Marieholm mm) planeras under början av 2025.

Kajparken – ingår inte i nomineringen

Stadsutvecklingsförslaget för kajparken omfattar ca 13 000 kvm och utgörs idag av en hårdgjord kaj som i stora delar fungerar som en parkeringsyta. Syftet är att genom planläggning långsiktigt säkerställa ett parkområde samt hantera högvattenskydd, dagvatten- och skyfallshantering samt pendlingscykelbana.

För att möjliggöra för en park i utpekat läge krävs en hantering av befintlig kajkonstruktion, vilken har ungefär tio år kvar av sin tekniska livslängd. Stadsutvecklingsförslaget föreslår att befintlig kajkonstruktion rivs och ersätts med en enklare kajkonstruktion som under kommande 100-årsperspektiv förmodas få lägre kostnader ur både investerings- och driftperspektiv för staden. Kostnaderna för en ny kaj kommer att bekostas av skattemedel inom ramen av ett investeringsprojekt hos exploateringsförvaltningen.

Stadsutvecklingsförslaget ska upp för politiskt beslut under våren 2025 med förslag på att senast starta framtagande av ny detaljplan år 2026. En rivning av befintlig kaj och utbyggnad av en ny kaj samt parkanläggning kan som tidigast påbörjas 2030, under förutsättning att planarbetet påbörjas som planerat.

Utfyllnad Lundbyhamnen – ingår inte i nomineringen

I enlighet med gällande Översiktsplan samt det pågående planprogramsarbetet för Frihamnen studeras nu en utfyllnad av Lundbyhamnen för att möjliggöra för Jubileumsparken etapp 2 samt en eventuell framtida exploatering. Hur utfyllnaden ska genomföras, med vilka massor, och när i tid är frågor som nu studeras inom ramen för ett planeringsbeslut som även blir en del av planprogrammet.

En ansökan om miljötillstånd för att fylla upp Lundbyhamnen med muddermassor från bland annat Göteborgs hamn är inlämnad (okt 2024) till Mark och Miljödomstolen av Älvstranden utveckling AB. Skulle tillstånd beviljas behöver förberedande arbeten göras för att kunna ta emot muddermassorna. Dessa arbeten innefattar bland annat att leda om Kvillebäcken, leda om bräddvattenledning, bygga en sprängstensvall mellan Kvillepirens spets och Hugo Hammarskaj, med mera. På grund av Älvstranden utvecklings nya ägardirektiv kommer bolaget inte kunna vara genomförande part efter det att miljötillståndsprocessen är över. Förmodligen behöver då Exploateringsförvaltningen ta över projektet och genomföra det ihop med Göteborgs hamn.

2 Driftskonsekvenser

2.1 Kapitalkostnadsutveckling

Belopp i mnkr	Utfall	Budget	Prognos			
Kapitalkostnader	2024	2025	2025	2026	2027	2028
Avskrivningar	7,8	8,1	8,0	8,4	8,6	9,2
Räntekostnader	45,0	60,0	61,3	69,7*	72,3*	75,2*
Totala kapitalkostnader	52,8	68,1	69,3	78,1	80,9	84,4
<i>Kapitalkostnader i nomineringar 2025</i>			56,1	58,7	61,5	64,5

*Ca 19 miljoner kronor avser räntekostnader för tomträtterna

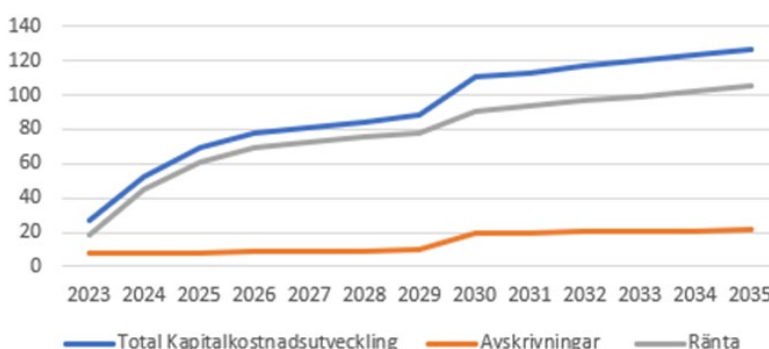
Ökningen av kapitalkostnaderna mellan utfallet 2024 och prognosen för 2025 avser tillkommande räntekostnader för förvärvet av Gullbergsvass. I december förvärvade exploateringsnämnden Gullbergsvass 703:17 av Älvstrandens Utvecklings AB för 850 miljoner kronor. 170 miljoner kronor avsåg byggnader och fördes över till stadsfastigheter. Resterande del, 680 miljoner kronor, avsåg mark och ökade förvaltningens anläggningstillgångar med motsvarande belopp. Denna ökning av anläggningstillgångar ökar räntekostnaderna med ca 15 miljoner kronor. Förvaltningen får denna ökade räntekostnad finansierad genom kommuninternt upplåtelseavtal med stadsfastigheter och arrendeavtal som övertagits av Älvstranden.

Förvaltningens kapitalkostnader består till ca 89% (2026) av räntekostnader då det mesta av förvaltningens bokförda värde är mark, vilken inte skrivs av. Ca 19 miljoner kronor av räntekostnaderna per år avser tomträtter. 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. Eventuellt större förvärv, i till exempel Södra Älvstranden, finns inte med i beräkningsunderlaget men kommer att påverka kapitalkostnaderna 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 400 miljoner kronor som ligger med som

Prognos kapitalkostnadsutveckling (mnkr)
2,5% ränta 2026-



nominerat belopp. Dessa kommer då att finansieras av ett tomträttsavtal med fiskerinäringen.

2.2 Driftkostnadseffekter (volymförändring)

Belopp i mnkr	Utfall	Budget	Prognos			
	2024	2025	2025	2026	2027	2028
Årligen tillkommande driftskostnader (netto)						
<i>Prognos nominering 2025</i>						
Årliga totala investeringsrelaterade kostnader (netto)	10,9	18,5	22,5	28	29	34,9
<i>Prognos nominering 2025</i>				10,8	24,5	45,2

2.2.1 Årligen tillkommande driftskostnader

Driftkonsekvenserna till följd av nämndens investeringar beror huvudsakligen på ökade räntekostnader. Förvärv av mark kan också leda till ökade kostnader i form av fastighetskatt och eventuella andra driftkostnader. Det är svårt att beräkna dessa konsekvenser eftersom det är oklart vilken mark förvaltningen kommer att köpa in i framtiden. Förvaltningen arbetar dock aktivt med att utveckla och upplåta marken för tillfälliga ändamål, vilket genererar intäkter tills marken kan användas för stadsutveckling

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

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 detaljplanekostnader, 75 miljoner kronor 2026-2028 och saneringskostnader, 30 miljoner kronor 2026-2028.

En del av kostnaderna får vi täcka av intäkter från Västsvenska paketet eller Sverigeförhandlingen men detaljplanekostnaderna i Bangårdsförbindelsen och Spårväg i allén får kommunen stå för, ca 45 miljoner kronor. Det är också dessa tillkommande projekt som står för den största förändringen sedan förra

nomineringen.

Minskningen 2028 beror på att 30 miljoner kronor för ersättningstrafiken i Gamlestads torg etapp 2 har flyttats till 2029.



I grafen ingår endast pågående projekt, i planering- eller genomförandeskede.

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.

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.m

4 Kompletterande uppgifter, avseende realisationsvinster, exploateringsbidrag och tomträttsintäkter

4.1 Markförsäljning och exploateringsbidrag

År (mnkr)	2025	2026	2027	2028
Försäljningsintäkt kvartersmark	700	1 000	1 200	1 100
Kostnad för kvartersmark	-150	-350	-500	-400
Resultat	550	650	700	700
Intäkter exploateringsbidrag	350	400	750	350
Kostnader exploateringsbidrag*	-30	-30	-30	-30
Kostnader för medfinansiering	-120	-50	-25	
Netto	200	320	695	320
Övriga reavinster	100	100	100	100
Totala intäkter	850	1 070	1 495	1 120

*Kostnader för exploateringsbidrag avser främst kostnader för iordningställande av kvartersmark för kommunal service

Försäljning av kvartersmark

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.

Prognosen för markförsäljningen framöver är väldigt svårbedömt. För åren 2026- och 2028 har försäljningsintäkterna dragits ner med 40% på grund av det tuffa marknadsläget.

Det är fortsatt lågt intresse 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.

Exploateringsbidrag

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.

Exploateringsförvaltningen bedömer en intäkt av exploateringsbidrag till ett genomsnitt på 500 miljoner per år för perioden 2026-2028. Exploateringsbidragen

kommer till stor del från projekten inom Backaplan och Norr om Masthugget.

Förändring sedan förra årets nominering är hanteringen av kostnader för iordningställande av kvartersmark för kommunal service. Tidigare bokfördes den som en marktillgång som sedan låg till grund för den kommuninterna upplåtelsen till stadsfastigheter och välfärdsnämnderna. Sedan 2024 tas nu denna kostnad i avräkningen av reavinsten till stadsledningskontoret.

Övriga reavinster

Prognos för övriga reavinster 2026–2028 är 100 miljoner kronor/år, vilket är mindre än utfallen de senaste åren. Friköp av tomträtter har varit den främsta orsaken till de senaste årens höga utfall. De sker på initiativ av tomträttsinnehavare och i dagsläget har vi inga aktiva förfrågningar.

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	2025	2026	2027	2028
Småhus	133,5	144	155	164
Flerbostadshus	223,0	234	249	252
Industri/övriga ändamål	129,5	134	137	141
Summa intäkter	486	512	541	557
Kostnader	-20	-21	-21	-21
Nettointäkter tomträtter	466	491	520	536

Jämfört med budget är prognosen för 2025 sänkt med 17 miljoner kronor. 9 miljoner kronor beror på annan hantering av räntekostnaderna. Oförändrat för staden men kostnaden syns nu i sin helhet här.

Friköpta tomträtter har minskat intäkterna med 3,2 miljoner kronor. Resterande belopp beror på tillkommande stämnda tomträtter under 2024 vilka, av försiktighetsskäl, prognosticeras till oförändrad avgäld i avvaktan på dom.

Även för kommande år är prognosen sänkt jämfört med föregående års nominering. Förutom de tillkommande stämnda tomträtterna påverkas prognosen av sänkta marknadsvärden (lägre taxering och värdering) som ligger till grund för avgäldsberäkningen.

Per december 2024 ligger drygt 100 stämnda tomträtter i domstol. Det retroaktiva beloppet uppgår till 147 miljoner kronor vid yrkad avgäld. Tills vi har lagakraftvunna domar (väntas först under 2025) ligger den nu löpande årsavgälden i prognosen.

Projektrevisning - nettoinvestering

Exploateringsnämnden (**obs** anges i mnkr i löpande priser)

(mnkr, nettoinvestering)			Utfall tom	Prognos												
Namngivna projekt - Exploateringsförvaltningen	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	3034	2035	2026-2030	2031-2035
Gång och cykelbro över Göta Älv	I	2	0	-4,7	-31	-29	-91,5	-577,5	-571,5	-454,7	-31	-3			-1300,5	-488,7
Stadsutveckling Station haga	G	1	-115	-19,1	-3,3	-159,2	-322,3	-236	-136,9	-41,9	-16,4				-857,7	-58,3
Namngivna projekt - Sverige förhandlingen	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	3034	2035	2026-2030	2031-2035
Sverigeförhandlingen - Citybuss Backastråket	G	1	-5,3	-31,1	-61,3	-38,5	9,2	-168,2	13,7					41,8	-245,1	41,8
Sverigeförhandlingen - Citybuss Norra Älvstranden (västra och nordvästra delen)	I	2	11,7	-13,2	-68,2	-94,4	-14,7	-140,2	-307,5	31,3				73	-625	104,3
Sverigeförhandlingen - Spårväg och citybuss Norra Älvstranden centrala delen (Brunnsbo-Linné)	I/G	1/2	-223,5	-107,3	-43,6	-71,2	-261	-65	2,4	-13,8	-124,6	-302,1	-456,9	13,4	-438,4	-884
Namngivna projekt - VP	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	3034	2035	2026-2030	2031-2035
Knutpunkt Korsvägen - 409	G	1	0				-5	-8	-53,8	-173,4					-66,8	-173,4
Kvilleleden - 303	G	1	-69,1	-37,6	-93,5	-84,5	-74,8	-54,6	-8,5						-315,9	0
Bangårdsförbindelsen	I	2	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0
Namngivna projekt - Koll2035	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	3034	2035	2026-2030	2031-2035
Spårväg Alléstråket Haga-Nordstan	I	2	0	0	0	0	-6,3	-51,1	-204,6	-306,9	-306,9	-204,6			-262	-818,4
Högvattenskydd		2	0	0	-20,6	-53	-54,6	-112,6	-115,9	-238,8	-246	-127,7	-130,5	-134,4	-356,7	-877,4

*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

ProjektreDOvisning - nettoinvestering

Exploateringsnämnden (**obs** anges i mnkr i löpande priser)

Projekt eller grupper av projekt >1 000 pbb

(mnkr, nettoinvestering)			Utfall tom	Prognos															
Projekt i genomförandefas	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2026-2030	2031-2035			
Gamlestads torg (etapp 1)	G	1	-423,5	49,2			-2,3	-9,1								-11,4	0		
Götaleden, Gullbergsvass, bostäder, dp	N	1	-1370,9	-35,4	-47,6	235,8	248,8	400	280							1117	0		
Lilla Bommen	N	1	-157,5	-8,1	214	56	-1,2	-19,4	-0,2	-0,2						249,2	-0,2		
Norra Masthugget Väster om Järnvågsgatan	G	1	-166,6	-111,5	-98	-58,1	-36,2	36,5	-30,2	-114,9	-21,1	-7,6				-186	-143,6		
Olof Asklunds gata, Högsbo, bost mm, dp, jubel	N	1	-26,7	-39,4	-23,7	-5,4	1	11,1	16,1	-0,3	-2,6					-0,9	-2,9		
Per Dubbsgatan, Änggården, vård, forskning dp	G	1	71,1	-29,3	-0,6	-6,6	0,3	0,4	-39,5	-45,5	-38,2	-0,6	-14,6				-46	-98,9	
Projekt i genomförandefas där budget är beslutad av nämnd	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2026-2030	2031-2035			
Amhult C etapp 2	N	1	-16,1	-5,2	-3,1	-3,5										-6,6	0		
Brottkärrsmotet, närcentrum	N	1	32,8	-0,5	-0,2	-0,2										-0,4	0		
Carlandersplatsen	N	1	35,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-5,1	-3	-12,6	-12,5					-8,4	-25,1		
Celsiusgatan, Lundby, bostäder och verksamheter dp	N	1	39,7	-1,2	-2,2	-1,3	-1,3	6,7										1,9	0
Distansgatan/Marconigatan, Järnbrott, dp, jubel	N	1	66,7	-12,8	-16,5	-0,1	119,2										102,6	0	
Fixfabriken, bostäder, dp, jubel	N	1	385,5	-11,4	-13,6	-12	224	138,3	125,4							462,1	0		
Gamlestadens fabriker	N	1	22,1	-27,6	-31,1	-27	-1,8	6,9	6,6							-46,4	0		
Halvorsäng, verksamheter vid	N	1	18,7	-0,1	0,1										0,1	0			
Hornsgatan, förlängning av, Gamlestaden, dp (Trafikprojekt)	N	1	-2,6	-49,1	-26,6	-37,9	-0,1	13,6										-51	0
Karlavagnsplatsen, Lindh, bostäder och verks	N	1	38,9	-1,2	-3,1	-16										-19,1	0		
Lillhagsparken	N	1	69,1	-10	-0,1										-0,1	0			
Liseberg, utvidgning söderut, etapp 2, dp	N	1	-38,1	9,7	-6	-7,3	-0,7										-14	0	
Litteraturgatan, Backa, bostäder, dp	N	1	72,6	-27,5	1,3	1,4	-0,1	-0,1										2,5	0

Norr om Stenebyvägen, Volvo Tuve, verksamheter vid, dp	N	1	251	-10,7	-9,1	-3,7	-0,2	-0,1							-13,1	0
Norr om Uggledal, bostäder	N	1	121,6	0,2	-0,1										-0,1	0
Opaltorget etapp 1, centrum och bostäder dp	N	1	-134,8	-8,6	-9,7	-1,3									-11	0
Prästgårdsängen, bostäder och verksamheter	N	1	-0,8	60,2	-5,5	-3,2	-10,3	-5,1		-5	-3	-5			-24,1	-13
Pumpg etapp 2, Lundbyvassen, verksam, skola, dp H	N	1	-9,4	-14,8	-15,1	-5,9									-21	0
Skra Bro, bostäder, handel mm	N	1	89,7	27,7	-9	-10,9	-17,6	-6	-0,6	-11					-44,1	-11
Smörgatan, Kallebäck, bostäder, dp, jubel	N	1	-9,2	11,5			-0,1								-0,1	0
Säterigatan, järnvägstunnel och bostäder vid, dp	N	1	152,8	-7	-8	110	-8,3	-3,9	-6,3						83,5	0
Volvo Lundby, verksamheter, dp	N	1	-100	-10,6	-22,1	-0,1	-0,1	-13,5							-35,8	0
Västlänken, Centralstation dp	N	1	16,3	41,3	-53,3	-5,6	-7,1								-66	0
Östra Kålltorp	N	1	287,9	-11,8	-50,3										-50,3	0
Projekt i planeringsfas där genomförandebeslut förväntas tas av KF	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2026-2030	2031-2035
Backaplan, centrumbebyggelse och knutpunkt, dp 2	I	2	-8,7	-2,2	1,4	32,4	-31,6	-87,9	10,5	-13,9	116,6	-5,7	-9,8	-6,8	-75,2	80,4
Backavägen och Norra Deltavägen, Backa, bostäder, lokaler, grönytor och service vid, dp 3	I	2	-5,6	-0,8	-4,6	47,6	-11,8	-11,6	-11,5	-7,3	2	-3,4	-3,2		8,1	-11,9
Brottkärr ängar och berg, bostäder och förskola, dp		2	-1,1	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,8	-0,6	-0,6	-0,3		-4	-2,3
Centralenomr norr om Nordstan, kontor m.m dp		2	-65,5	-84,9	272,6	-101,5	-134,4	243,1	245						524,8	0
Gamlestads torg (etapp 2)		2	-17,5	-8,9	-115	-179,6	-85,3	-12,2	56,2	18,5	17,1	55,6	0,7	-1	-335,9	90,9
Gåsagången, Backa, bostäder och skola, dp		2	-14,2	-2,6	-2	-23,2	63	-37,7	82,2	-17,2	11,8	-31,1	-8,6	-0,1	82,3	-45,2
Hisingsbron (Frihamnen DP0), kontor och verksamheter vid, dp		2													0	0
Valhallagatan norr, Centralbad och blandstad vid, dp	I	2	-12,8	-8,4	-6,1	-154,4	-54,5	-59,4	-50,9	-46,2	-16,2	-20	260	69,7	-325,3	247,3
Valhallagatan söder, Arenor och blandstad vid, dp	I	2	-3,3	-3,5	-5,3	-47,4	-40	-10,3	8,8	23	32,3	46,4	49	49,2	-94,2	199,9
Projekt i planeringsfas där nämnd planeras ta genomförandebeslut	KF-beslut*	Status**	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2026-2030	2031-2035
Adolf Edelsvärds gata, Majorna, skola, bostäder, verksamheter vid, dp	N	2	-0,2	-0,9	-4,3	-8,6	161	-51,5	-61,5	-22,5	-10,4	-0,3			35,1	-33,2
Almedals fabriker, Krokslätt, dp	N	2	-0,9	-2,3	-1,1	-0,1	-8,4	-8,4							-18	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 2026

Exploateringsförvaltningen

Nominerad netto
volym 2026-2030 (tkr)

Förvärv och markberedning

Övriga investeringar

Fiskebäcks hamn 391 600

Namngivna projekt Exploateringsförvaltningen

Stadsutveckling Station Haga 857 700

Gång och cykelbro i centrala Göteborg 1 300 500

Namngivna projekt Sverige förhandlingen

Citybuss Backastråket 245 100

Citybuss Norra Älvstranden västra och 625 000

Spårväg o citybuss Norra Älvstranden 438 400

Namngivna projekt VP

Kvilleleden 315 900

Knutpunkt Korsvägen 66 800

Bangårdsförbindelsen 0

Koll 2035

Spårväg Alléstråket 262 000

Högvattenskydd

356 700

Ekologisk dimension (Gröna obligationer)		Ekologisk dimension (Miljö- och klimatprogrammet)				Social dimension				
Andel av volymen under planperioden som uppfyller kriterierna för stadens Gröna obligationer		Skapar förutsättningar för att nå delmålen inom miljömål "Naturen"	Skapar förutsättningar för att nå delmålen inom miljömål "Klimatet"	Skapar förutsättningar för att nå delmålen inom miljömål "Människan"		Ökad/jämlik tillgång och tillgänglighet till samhällets resurser	Ökad/jämlik folkhälsa	Trygga fysiska miljöer	Tillgång till bostäder/minskad bostadssegregation	Fler arbetstillfällen/besöksnäringens utveckling
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				
Inte relevant		Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant		Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant	Inte relevant
Inte relevant		Motverkar delvis	Bidrar delvis	Motverkar delvis		Inte relevant	Motverkar delvis	Inte relevant	Inte relevant	Bidrar i stor utsträckning
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
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
20-40%		Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis		Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar delvis
20-40%		Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis		Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Inte relevant	Bidrar delvis
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
<20%		Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis		Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis	Bidrar delvis
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
40-60%		Inte relevant	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning		Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning
40-60%		Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning		Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning
>80%		Inte relevant	Bidrar delvis	Inte relevant		Motverkar delvis	Bidrar delvis	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Bidrar i stor utsträckning