

# ÅRSRAPPORT FÖR 2025

Ramavtal 7 – Storstad Göteborg

Finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande enligt Sverigeförhandlingen

Rapport 2025:1

Mars 2026



## Uppdrag och beslut

Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och staten genom Sverigeförhandlingen har i Ramavtal 7 – Storstad Göteborg kommit överens om gemensamma satsningar på nyskapande av infrastruktur och bostäder. Ramavtalet med tillhörande Objektavtal undertecknades i december 2017 efter beslut i kommunfullmäktige samt regionfullmäktige. Regeringen godkände avtalen den 28 juni 2018.

Under 2022 godkändes Tilläggsavtal till Ramavtal 7 av ordförande för uppföljning av Sverigeförhandlingen samt av kommunens och regionens fullmäktigeförsamlingar. Tilläggsavtal 2022 omfattar att objekt Linbanan reglerats ut ur Ramavtalet och ett avslut av Objektavtal Linbanan Centrum samt en justerad budget till objektet Spårväg Brunnsbo – Linné inklusive reglering av bostadsåtagande, Cykelobjekt och eventuella framtida kostnadsökningar.

Under oktober 2025 godkändes Tilläggsavtal till Ramavtal 7 av ordförande för uppföljning av Sverigeförhandlingen, av kommunstyrelsen och regionstyrelsen. Tilläggsavtal 2025 omfattar en justerad budget och funktion av Kollektivtrafikobjektet Norra Älvstranden västra samt upprättandet av en investeringspott för Ramavtalet.

Ramavtal med tillhörande Objektavtal samt Tilläggsavtal 2022 och Tilläggsavtal 2025 innehåller partsgemensam finansiering för utbyggnad av tre Kollektivtrafikobjekt, åtta Cykelobjekt och åtagande om 45 680 nya bostäder.

I enlighet med Ramavtalet ska staten ansvara för uppföljning och årlig rapportering till regeringen avseende Kollektivtrafik- och Cykelobjektens genomförande samt färdigställandet av bostäder. Av Ramavtalet framgår att staten tillsätter styrelsens ordförande och ersättare samt att respektive part utser en ordinarie ledamot och en ersättare till styrelsen.

Den årliga uppföljningen innefattar Ramavtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl Kollektivtrafik- och Cykelsutbyggnad som ökat bostadsbyggande och ekonomi i projektet, finansiering samt samhällsnyttor. Denna årsrapport är bland annat baserad på insänd redovisning från Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen.

Denna Årsrapport 2025 godkändes i styrelsen den 5 mars 2026.

## 1. Bostadsbyggandet

Fram till utgången av år 2025 har sammantaget 18 459 bostäder blivit färdigställda inom Kollektivtrafikobjektens influensområden. Som framgår av tabellen nedan har totalt 1 037 bostäder färdigställts under 2025.

Kollektivtrafikobjekt	Bostadsåtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planeringsprocess**	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade bostäder	Färdigställda bostäder	
					Totalt	Förändring från föregående år
Spårväg Brunnsbo - Linné	36 500	5 015		1 700	14 045	855
Backastråket	3 340	1 833		273	2 839	180
Norra Älvstranden västra	5 840	742		492	1 575	2
ej fördelade*		6 451		6		
<b>Summa</b>	<b>45 680</b>	<b>14 041</b>	<b>11 227</b>	<b>2 471</b>	<b>18 459</b>	<b>1 037</b>

\* Bostäder inom flera influensområden som ännu inte fördelats per objekt

I och med årets inrapportering är 40 procent av Göteborgs stads bostadsåtagande utfört. Därtill är ytterligare 2 471 bostäder påbörjade men ännu inte färdigställda. Göteborgs stad får tillgodoräkna bostäder från december 2017 då avtalet undertecknades.

## 2. Infrastrukturens utbyggnad

Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och staten genom Sverigeförhandlingen har i Ramavtal 7 – storstad Göteborg kommit överens om gemensamma satsningar på nyskapande av infrastruktur och bostäder.

Kollektivtrafikobjekten

Ramavtal med tillhörande Objektavtal samt Tilläggsavtal 2022 och Tilläggsavtal 2025 innehåller finansiering genom projektmedel för utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten Spårväg Brunnsbo - Linné, BRT Backastråket samt Norra Älvstranden västra.

Spårväg Brunnsbo - Linné

Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Brunnsbo-Linné ska gå mellan Brunnsbo och Linnéplatsen via Lindholmen. Projektet har delats upp i tre delsträckor. De tre delprojekten utförs oberoende av varandra utifrån respektive delprojekts förutsättningar. För närvarande befinner sig delprojekten i helt olika faser.

För delsträcka 1, Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, ska ett mittförlagt kollektivtrafikstråk för citybuss och spårväg utföras. Beslut har tagits att utföra utbyggnaden av projektet i två steg, där det första steget innebär utbyggnad av bussgata förberedd för spår och det andra steget innefattar spårutbyggnaden. Byggnationen samordnas med utbyggnaden av detaljplanerna och innebär utbyggnaden genomförs i sex etapper inom de olika detaljplanerna. Byggnation av första etappen är genomförd och har haft trafikpåsläpp. De övriga fem etapperna är i planerings-, projekterings- respektive utförandeskede. Sluttiden då

delsträckan kan anslutas till övrigt spårvägssystem är planerad till år 2029. Förseningar i tre av detaljplanerna medför därmed risk att projektet inte kan följa den fastställda tidsplanen.

Spårvägen på delsträcka 2, Frihamnen–Lindholmen, invigdes den 12 december 2025 och är sedan dess öppen för trafik. Mindre arbeten i projektet återstår, bland annat asfaltering, plantering och slutjusteringar. Dessa arbeten beräknas vara klara under andra kvartalet 2026.

För kopplingen mellan delsträcka 1 och 2, den sk Frihamnskopplingen, har konstaterats att anslutningen till delsträcka 1 behöver byggas om för att Frihamnskopplingen ska kunna genomföras. Arbeta pågår nu för att möjliggöra projektering av stråket.

För delsträcka 3, Lindholmen – Linnéplatsen, som inkluderar en spårvägstunnel under Göta älv (Lindholmsförbindelsen), pågår arbetet med att ta fram miljötillstånd, järnvägsplan och detaljplaner. Arbetet bedrivs i nära samverkan med berörda myndigheter och aktörer. Dialoger förs löpande med Länsstyrelsen, Räddningstjänsten och berörda sakägare för att säkerställa att krav omhändertas i det fortsatta planeringsarbetet.

Projektets upphandlingsstrategi har presenterades för marknaden i december 2025. Strategin innebär att genomförandet planeras att upphandlas i fyra större entreprenadkontrakt. Syftet är att skapa tydliga gränsdragningar, god konkurrens och goda förutsättningar för effektivt genomförande. Produktionsstart är planerad till år 2031 och objektet planeras öppna för trafik i sin helhet år 2039.

#### Backastråket

Kollektivtrafikobjekt Citybuss/BRT Backastråket ska gå mellan Balladgatan i söder och Körkarlens Gata i norr. Projektets uppdrag är att bygga ett separat kollektivtrafikstråk och trafikera med elbussar och att sträckan ska förberedas för en möjlig framtida trafikering med spårväg.

Stråket byggs ut i fem delsträckor vilka utförs oberoende av varandra och tidplanerna för projektering och produktion baseras på respektive delprojekts förutsättningar och detaljplaner. Under 2023 färdigställdes två etapper samordnat med exploatering vid Selma Lagerlöfs torg och utbyggnad av bostäder väster om Litteraturgatan.

För de tre kvarvarande delsträckorna pågår byggnation av den södra deletappen, som beräknas färdigställas under fjärde kvartalet 2026. För de två delsträckorna i Objektets norra del har försenats med anledning av ökade krav avseende skyfallsproblematik. Under 2025 har upphandling av konsultbolag skett och detaljprojektering planeras att påbörjas under första kvartalet 2026. Med anledning av den försenade detaljplanen begärde projektet intern förskottering under 2025. Projekteringen av projektet kommer kunna påbörjas innan detaljplanen har antagits, för att undvika tidsförlust. Byggstart planeras till tredje kvartalet 2027.

Objektet planeras öppna för trafik år 2029, och Projektet arbetar aktivt för att möjliggöra trafikstart i slutet av 2028. Trafikering med Citybuss är dock möjlig på befintligt gatunät från och med fjärde kvartalet 2025.

## Norra Älvstranden västra

Projektets ursprungliga uppdrag var att anlägga ett kollektivtrafikstråk för Citybuss, förberett för framtida spårvägstrafik, mellan Lindholmen och Vårväderstorget via Ivarsbergsmotet.

Under 2024 – 2025 konstaterades att avtalad utformning inte var genomförbar samt att det fanns behov av förstärkt kapacitet i förhållande till avtalad funktion mellan Eriksberg och Lindholmen.

Under 2025 reglerades den förändrade funktionen av objektet i Tilläggsavtal Norra Älvstranden västra. Tilläggsavtalet omfattar dels utbyggnad av en spårväg mellan Lindholmen och västra Eriksberg dels utbyggnad av åtgärder i befintligt gatunät för trafikering av Citybuss på sträckan Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården.

För utbyggnaden av spårväg mellan Lindholmen och västra Eriksberg pågår utredningar kring bland annat sträckning och spårgeometri, påverkan på omgivningen inklusive ledningsflyttar, behov av ändringar i gällande detaljplaner samt påverkan på biotopskyddad allé och andra träd. En detaljplan för nya bostäder i västra Eriksberg, norr om Eriksbergsdockan, initierades under 2025 och förutsätter god samordning för bästa dragning av spårvägen genom området. Samråd och arbetsmöten har genomförts under hösten för att identifiera en lämplig korridor för spårvägen och ett lämpligt läge för en framtida vändslingan.

Utbyggnad av Citystråket upp till Biskopsgården omfattar bland annat ombyggnad av korsningen Sotérusgatan–Stålhandskegatan för förbättrad bussframkomlighet, anläggande av cirka 250 meter ny bussgata på Andromedagatan och nya hållplatser. Under 2026 planeras upphandling av konsult för utredning och detaljprojektering. Objektet i sin helhet planeras för att öppna för trafik år 2033.

## Cykelobjekten

Ramavtal 7 - Storstad Göteborg omfattar åtta Cykelobjekt. Genomförandet av objekten beräknas ske från år 2024 till år 2029. Cykelobjekten är identifierade som sträckor som byggs ut till pendlingscykelbanor för att öka framkomligheten, tillgängligheten trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare.

Under 2024 färdigställdes Cykelobjekt Backaplan-Bräckemotet, som innebär förbättrad standard och framkomlighet på cirka 4,3 km mellan Backaplan och Bräckemotet via Vårväderstorget samt Wieselgrensplatsen. Objektet ska ekonomiskt slutregleras under 2026.

För de sju kvarvarande Cykelobjekten pågår eller har genomförandestudier färdigställts. Genomförandestudierna ligger till grund för objektens fortsatta projektering och byggnation. Ansvarig nämnd fattar inriktnings- respektive genomförandebeslut i takt med att projekten fortskrider. Utförande av de olika cykelstråken projekteras och byggs löpande och öppnas för trafik i takt med att de färdigställs.

För samtliga Cykelobjekt pågår planering, projektering och även delvis utbyggnad av etapper. För Cykelobjekten har mer omfattande arbete, framför allt inom de tidiga skedena, krävts. Då flertalet åtgärder pågår i centrala delar av staden krävs omfattande samordning samt hänsyn till framkomlighet under byggtid. Inom Cykelobjekt Norra Älvstranden färdigställdes 2025 en

del utmed Frihamnen – Lindholmen i samband med spårvägsutbyggnaden på motsvarande sträcka.

Närmast i tiden planeras pendlingscykelstråken Backaplan-Kärra (cirka 10 km) samt Annedalsmotet-Götaplatsen (cirka 3,5 km) kunna färdigställas.

### 3. Finansiering och ekonomi

Staten, Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen har i Ramavtal kommit överens om finansiering för utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten genom projektmedel.

Sedan 2018 har avtalsparterna inklusive Trafikverket etablerat ett gemensamt ekonomiråd för att bland annat lösa praktiska frågor kring betalning/fakturering och principer avseende den ekonomiska uppföljningen. Ekonomirådet sammanträder två till fyra gånger per år samt om behov uppstår för att lösa specifika frågor.

Samtliga avtalade belopp är angivna i prisnivå januari 2016 och ska räknas upp med konsumentprisindex (KPI). Göteborgs Stad fakturerar staten enligt beslutade betalplaner samt för uppräknig i enlighet med konsumentprisindex (KPI). Betalplanen kan revideras om någon part så påkallar i syfte att undvika överlikviditet.

För Cykelobjekten uppgår den totala finansieringen, som avtalats mellan avtalsparterna Göteborg Stad och Staten, till 241 miljoner kronor i prisnivå januari 2016. För Cykelobjekten Backaplan-Bräckemotet samt Backaplan-Kärra, med en total investeringskostnad på mer än 50 miljoner kronor, betalar Staten löpande sin avtalade andel under investeringstiden. För övriga Cykelobjekt betalar Staten ut medel när respektive Cykelobjekt är färdigställt i enlighet med avtalet. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI.

#### Utfall och fakturering av Kollektivtrafikobjekten

Under perioden 2017 till december 2025 har kommunen upparbetat cirka 1,2 miljarder kronor. Under januari-december 2025 har kommunen upparbetat 345,2 miljoner kronor.

I tabellen nedan redovisas ackumulerat utfall och fakturerat belopp till staten sedan projektstart samt för utfall för 2025, i miljoner kronor.

KOLLEKTIVTRAFIK Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat utfall			Utfall, innevarande period		
Objekt	Total kostnad enligt avtal <sup>1)</sup>	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI <sup>2)</sup>	varav KPI <sup>2)</sup>	Utfall kostnader	Fakturerat staten ink KPI <sup>2)</sup>	varav KPI <sup>2)</sup>
Norra Älvstranden Spårväg & Citybuss	5 621,0	975,7	389,1	86,3	319,1	130,3	34,0
Linbanan Centrum	102,0	102,0	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Backastråket Citybuss	400,0	103,4	77,7	16,4	19,2	33,2	8,6
Norra Älvstranden västra	680,0	16,5	24,0	4,7	6,9	4,9	1,3
Investeringspott	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Projektkostnader</b>	<b>6 823,0</b>	<b>1 197,7</b>	<b>515,8</b>	<b>107,4</b>	<b>345,2</b>	<b>168,4</b>	<b>43,9</b>

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå (jan 2016)

2) Viss avvikelse av KPI för innevarande period kan förekomma till följd av kalendereffekt

Den ackumulerade faktureringen från kommunen till staten uppgår per december 2025 till 515,8 miljoner kronor. Av dessa utgör 107,4 miljoner kronor kompensation för prisnivåförändring i enlighet med KPI jämfört med januari 2016. Fakturering för KPI avseende 2025 faktureras i samband med första faktureringen 2026.

### Utfall och fakturering av Cykelobjekten

Göteborgs Stad har sammantaget upparbetat 72,2 miljoner kronor och under 2025 har 4,8 miljoner kronor fakturerats staten. I tabellen nedan redovisas ackumulerat utfall och fakturerat belopp till staten sedan projektstart samt för utfall för 2025, i miljoner kronor.

CYKEL Ekonomisk redovisning (mnkr)		Ackumulerat utfall			Utfall, innevarande period		
Objekt	Total kostnad enligt avtal <sup>1)</sup>	Utfall kostnader för färdigställda objekt <sup>2)</sup>	Fakturerat staten ink KPI <sup>3)</sup>	varav KPI <sup>3)</sup>	Utfall kostnader för färdigställda objekt under året <sup>2)</sup>	Fakturerat staten ink KPI <sup>3)</sup>	varav KPI <sup>3)</sup>
8 objekt	241,0	72,2	21,9	4,4	4,8	3,7	1,0

1) Totalbelopp enligt avtalad prisnivå

2) Viss avvikelser av KPI för innevarande period kan förekomma till följd av kalendereffekt

### Kostnadsuppföljning och riskhantering

För projektet Spårväg Brunnsbo – Linné, inklusive tunneln under Göta Älv, pågår en rad olika parallella processer/utredningar, som t.ex. miljödomar, vattendomar med mera som riskerar försena färdigställandetiden, varpå projektet arbetar aktivt med att styra aktiviteter i tidplanen som ger effekt på trafikstart. Samordningsrisker mellan angränsande infrastrukturprojekt och detaljplaner hanteras genom nära samarbete med organisationer och myndigheter för att minimera riskerna påverkar tiden för byggstart. För att minimera tids- och kostnadsrisken avseende förseningar i processerna järnvägsplan, detaljplan och miljötillstånd sker samarbete med Länsstyrelsen, Trafikverket och andra myndigheter för att hålla tillståndens tidplaner.

Projektet Citybuss Backastråket noterar särskilt risken för förseningar kopplat till detaljplan Gåsagången. Projektet arbetar aktivt med dialog under detaljplanens samråd och granskning. Projektet har ansökt om projekteringsmedel hos exploateringsnämnden för att delfinansiera projekteringen av allmän plats innan antagen detaljplan. För de åtgärder som inte finansieras via Ramavtalet undersöker staden alternativa finansierings- och genomförande scenarier för byggskedet samt om de delar av sträckan som inte är beroende av detaljplanen kan hanteras separat.

För projektet Norra Älvstranden västra, som nu genomgår ett omtag i och med godkänt tilläggsavtal om justerad funktion, noterar projektet risk för tidskrävande och kostsam ledningsflytt, funktioner utöver avtalad finansiering som mittförlagd spårväg och hållplatser för ersättningstrafik, samordning i detaljplan för spårvägens vändslinga, påverkan på biotopskyddad allé samt tidskrävande process för detaljplanestöd.

För Cykelobjekten noterar projektledningen riskområden kopplade till markåtkomst, begränsat utrymme för att erhålla önskvärd standard för pendelcykelstråken och att lösningar kan bli kostnadsdrivande eller påverka tidplanerna för färdigställandet av Cykelobjekten. Staden arbetar med att säkerställa att underlag ger möjlighet till tydlig prioritering mellan olika alternativa lösningar.

#### **4. Tidplan**

För Spårväg Brunnsbo – Linné konstaterades år 2022 att trafiköppnandet av delsträckan Lindholmen-Linnéplatsen behövde senareläggas från 2035 till 2039. Beslut av justerad trafikstart togs av styrelsen under 2023.

För Backastråket konstaterades under 2023 att utbyggnaden behöver senareläggas för att hantera problematik med skyfallshantering i detaljplan Gåsagången. Det medförde att styrelsen under 2023 tog beslut om senarelagd trafikstart för objektet som helhet från år 2024 till år 2029. Projektet arbetar aktivt för att korta tidplanen för att möjliggöra trafikstart i slutet av 2028.

För Norra Älvstranden västra beräknas, i enlighet med Tilläggsavtal 2025, trafikstart för busstråket Lindholmen – Bräcke – Biskopsgården till år 2030 och för spårväg Lindholmen – Eriksberg till år 2033.

För Cykelobjekten genomförs en översyn av tidplanerna i samband med respektive objekts framskridande. Närmast i tiden planeras Backaplan-Kärre samt Annedalsmotet-Götaplatsen kunna färdigställas.

#### **5. Stadsbyggande och samhällsnyttor**

Göteborgs stad har sammantaget, från undertecknandet av avtalet fram till utgången av 2025, färdigställt drygt 18 450 bostäder, vilket motsvarar 40 procent av bostadsåtagandet om totalt 45 680 bostäder till och med år 2035.

Göteborgs stad redovisar att det finns ytterligare cirka 24 300 bostäder i lagakraftvunna eller pågående detaljplaner inom objektens influensområden med ett bedömt möjligt färdigställande till och med 2035. I dagsläget har staden inte tillräckligt med bostäder inom lagakraftvunna eller bostäder i pågående planeringsprocess för att kunna nå sitt åtagande. För att uppfylla åtagandet är det av vikt att dels redan startade projekt fortskrider, dels att starta ytterligare detaljplaner som innefattar bostäder inom åtagandets områden. Åtagandet är fördelat på tre influensområden där ett överskott inom ett område inte automatiskt kan tillgodoräknas ett annat influensområde. Göteborgs stad bedömer att ytterligare bostäder inom influensområdet avseende Spårväg Brunnsbo-Linné bör prioriteras.

Göteborgs stad rapporterar att situationen på bostadsmarknaden påverkar förutsättningarna för att nå bostadsåtagandet för Sverigeförhandlingen. Staden ser att de är för tidigt att bedöma exakt hur nuvarande marknadsutveckling långsiktigt kommer påverka bostadsmarknaden i Göteborg fram till och med år 2035. Den försvagade byggkonjunkturen har resulterat i ett minskat antal färdigställda bostäder. Under 2025 färdigställdes 1 000

bostäder inom influensområdena, vilket kan jämföras med att det tidigare i genomsnitt färdigställts nästan 2 500 bostäder per år under perioden 2018–2024.

I enlighet med Ramavtalet har Staden möjlighet att begära en förlängning av bostadsåtagandet till år 2040. Dialog pågår mellan Sverigeförhandlingen och Göteborgs Stad om en förändring och utökning av influensområden för bostadsåtagandet. Antalet bostäder i bostadsåtagandet planeras dock inte förändras vid en eventuell överenskommelse.

## **6. Tilläggsavtal och väsentliga beslut**

Den 10 juni beslutade styrelsen om en justerad betalplan för Backastråket.

Den 15 september undertecknade avtalsparterna Tilläggsavtal till Sverigeförhandlingens Ramavtal 7 omfattande justerad budget och funktion av Kollektivtrafikobjektet Norra Älvstranden västra samt upprättandet av en investeringspott. Tilläggsavtalet godkändes av ordförande för uppföljning av Sverigeförhandlingen samt av regionstyrelsen den 14 oktober och av kommunstyrelsen den 22 oktober genom beslut som vunnit laga kraft.

Sammanställning av tidigare väsentliga beslut

- 2024-05-24 Justerade betalplaner för Kollektivtrafik- och Cykelobjekten
- 2023-03-10 Justerade betalplaner för Spårväg Brunnsbo – Linné, Norra Älvstranden och Backastråket samt för Cykelobjekten
- Under 2022 godkändes Tilläggsavtal till Ramavtal 7 av ordförande för uppföljning av Sverigeförhandlingen samt av kommunens och regionens fullmäktigeförsamlingar. Tilläggsavtalet omfattar att objekt Linbanan reglerats ut ur Ramavtalet samt avslut av Objektavtal Linbanan Centrum. Tilläggsavtalet omfattar även en justering av objektet Spårväg Brunnsbo – Linné avseende ny budget, reglering av eventuella framtida kostnadsökningar, utökat bostadsåtagande samt ytterligare två Cykelobjekt.
- 2022-03-11 Justerad betalplan för Norra Älvstranden
- 2021-03-04 Justerade betalplaner för Spårväg Brunnsbo – Linné, Norra Älvstranden och Backastråket
- 2020-03-20 Justerade betalplaner för Spårväg Brunnsbo – Linné, Norra Älvstranden och Backastråket

SEKRETARIATET FÖR UPPFÖLJNING  
AV STOCKHOLMSFÖRHANDLINGEN OCH  
SVERIGEFÖRHANDLINGENS STORSTADSAVTAL

c/o Trafikverket  
172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna Strandväg 98

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)