

# PM Lokaliseringsutredning kajplatser

med anledning av planering för ny gång- och  
cykelbro över Göta älv

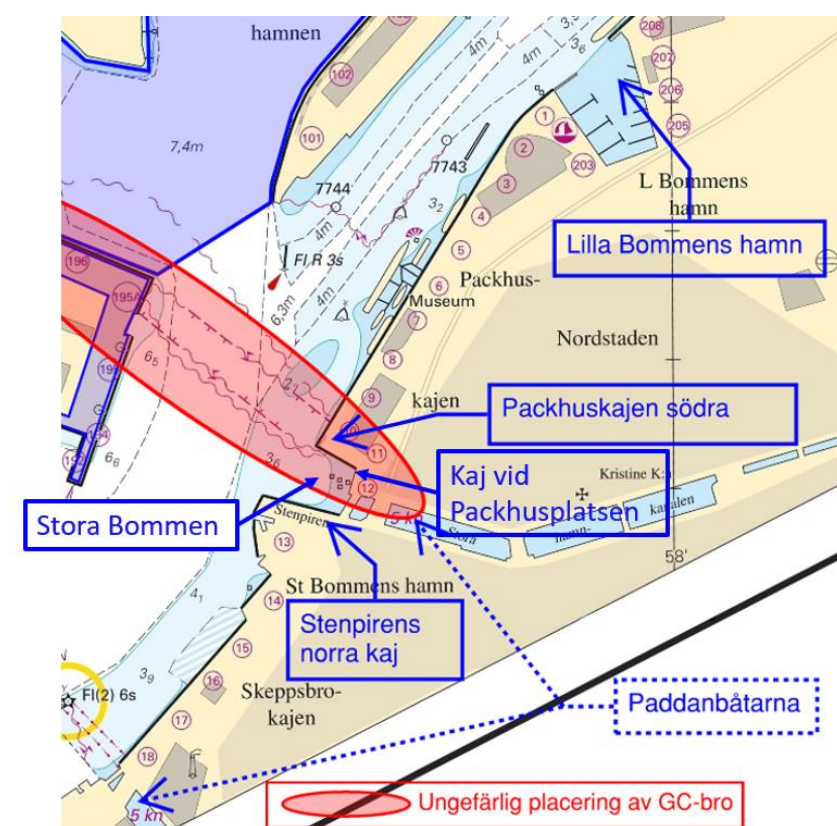
2025-08-29



## Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2021-09-16 i ett inriktningsbeslut<sup>1</sup> att starta planering för en ny gång- och cykelbro över Göta älv i ett geografiskt område mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Med grund i detta beslut pågår nu arbete med detaljplan, ansökan om prövning av vattenverksamhet, genomförandestudie och designprocess.

Placeringen av gång- och cykelbron, mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen, inverkar på befintliga kajplatser på Stenpirens norra kaj, kaj vid Packhusplatsen och på delar av Packhuskajen. De berörda kajplatserna används idag framför allt av tur- och chartertrafik samt av Göteborgs Hamn. I Figur 1 nedan visas ett sjökortsutdrag där den planerade gång- och cykelbron samt de olika kajområdena är utpekade.



Figur 1 visar en kartbild över kajer som i dagsläget utgör hemmahamn för fartyg som återfinns inom studerat område. Bildkälla: Sjökortsunderlag inköpt av Sjöfartsverket 2023.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet.

Utredningen syftar till att studera omlokalisering i byggskedet och på sikt, efter driftsatt bro, för de verksamheter som direkt påverkas av den planerade gång- och cykelbron.

<sup>1</sup> Numera benämns inriktningsbeslut planeringsbeslut i stället.

Gång och cykelbron finns med i Göteborgs Stads Översiktsplan från år 2022. I stadens förslag till ändring av översiktsplanen från 2025 står det för södra älvstråket, att bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron ska värnas för båtar som inte påverkas eller påverkas av broarna över älven. Liknande skrivning finns för norra älvstråket. Utgångspunkten i arbetet med omlokalisering av kajplatser är en lokalisering av verksamheter så att behovet av broöppningar begränsas.

Under byggtiden för den planerade gång- och cykelbron föreslås direkt berörda verksamheter som utgångspunkt att erbjudas lokalisering tillfälligt på Packhuskajen framför Operan och vid Stenpirens norra kaj. Strategin i lokaliseringsutredningen är, utifrån förslag till ändring av översiktsplanen, att nyetablering av kajplatser för skärgårdstrafik planeras nedströms den planerade gång- och cykelbron, vid Skeppsbron, för att begränsa behovet av broöppningar. Efter driftsättning av gång- och cykelbron föreslås kajplatser på Packhuskajen framför Operan för fartyg som huvudsakligen bedriver sin verksamhet uppströms, alternativt i Lilla Bommen beroende på när i tid olika projekt genomförs då renovering av Lilla Bommen är en förutsättning för lokaliseringen.

Utifrån osäkerheter kring navigering och strömmar samt att flera projekt som har inverkan på kajplatser i området pågår eller planeras behöver förslaget för lokalisering under byggtid av bron studeras mer detaljerat. Ett behov av praktisk verifiering av navigerbarheten för aktuella fartyg har lyfts för området utanför Packhuskajen framför Operan. Dialog med berörda verksamheter pågår och fortsatt dialog kring vilka fartyg som lämpligast kan ligga var planeras fortsätta. Vidare utredning kring förutsättningar och utformning av kajplatser behöver göras i samband med detaljplanearbete vid Skeppsbron.

Lokaliseringsutredningen ska ses som en viljeinriktning och ska ge förslag på en omlokalisering av kajplatser för de verksamheter som påverkas av ett genomförande av gång- och cykelbron. Förslag till nya kajplatser enligt lokaliseringsutredningen hindrar inte att andra kajplatser som kan vara lämpliga kommer att möjliggöras under den tid som kvarstår fram till att bron byggs.

Ansvarsfördelning och finansiering för iordningsställande av nya kajplatser studeras vidare i fortsatt arbete.

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrund.....	5
1.2	Syfte.....	9
1.3	Medverkan och dialog .....	9
1.4	Avgränsning .....	9
<b>2</b>	<b>Inverkan på kajplatser och berörda verksamheter till följd av den planerade gång- och cykelbron.....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Förutsättningar .....</b>	<b>12</b>
3.1	Centrala kajplatser utifrån verksamheternas behov .....	12
3.2	Markägoförhållanden.....	12
3.3	Stadens översiktsplan .....	13
3.4	Pågående och kommande stadsutvecklings- och utbyggnadsprojekt.....	14
3.5	Befintliga kajers skick.....	16
3.6	Maritima förutsättningar.....	17
3.7	Möjligheter till markservice .....	17
<b>4</b>	<b>Förslag till omlokalisering .....</b>	<b>18</b>
4.1	Förslag på lokalisering under byggtiden för den planerade gång- och cykelbron.....	18
4.2	Förslag på lokalisering på sikt, efter driftsatt gång- och cykelbro.....	19
4.3	Övrigt behov av kajplatser .....	20
<b>5</b>	<b>Rekommendation och slutsats .....</b>	<b>21</b>
5.1	Finansiering och genomförande .....	22
<b>6</b>	<b>Referenser.....</b>	<b>23</b>

# 1 Inledning

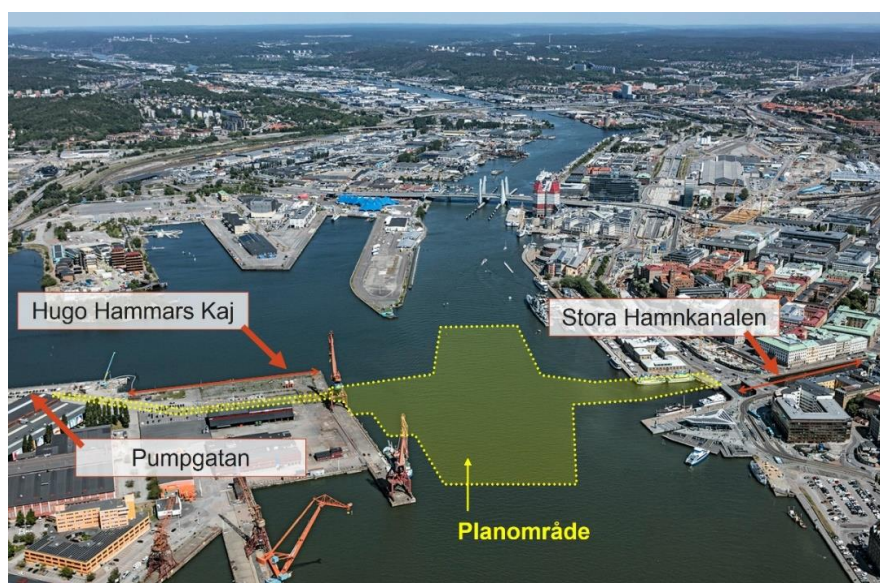
I detta kapitel beskrivs bakgrund till projektet med en ny gång- och cykelbro, Göteborgs stads kajer och nuvarande användning, syftet med detta PM, medverkan och dialog samt avgränsningar i utredningen.

## 1.1 Bakgrund

### Ny gång- och cykelbro

Göteborg är en växande stad och det finns ett stort behov av att stärka det hållbara resandet och binda ihop staden genom att etablera fler förbindelser över Göta älv.

Göteborgs stad kommunfullmäktige beslutade 2021-09-16 i ett inriktningsbeslut<sup>2</sup> att starta planering för en ny gång- och cykelbro över Göta älv i ett geografiskt område mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Med grund i detta beslut pågår nu arbete med detaljplan, ansökan om prövning av vattenverksamhet, genomförandestudie och designprocess. I Figur 2 nedan visas en vy över centrala Göteborg och Göta älv där ungefärligt planområde är utritat.



Figur 2 visar en vy över centrala Göteborg och Göta älv där ungefärligt planområde är utritat.

Gång- och cykelbron som nu planeras ansluter till Packhuskajen vid kaj vid Packhusplatsen, en bit från befintlig träbrygga vid Stora Tullhuset samt till Götaverksområdet på Lindholmen en bit väster om Hugo Hammars kaj, vid sjösättningsrampen/pråmkajen. Figur 3 nedan visar platser i närheten av bron som orientering tillsammans med ungefärligt planområde.

<sup>2</sup> Numera benämns inriktningsbeslut planeringsbeslut i stället.



Figur 3 visar platser i närheten av den planerade gång- och cykelbron (Sweco, 2025).

Den planerade gång- och cykelbron korsar Göta älv och farled 955. Bron är av typen dubbelklaffbro som är öppningsbar med en fri höjd i öppet läge och med en segelfrihöjd om 5,5 meter i slutet läge. Det planeras även för att bygga ledverk i farleden. I Figur 4 nedan visas sträckningen av den planerade gång- och cykelbron med tillhörande ledverk och konstruktioner.



Figur 4 visar en illustration över den planerade gång- och cykelbron med tillhörande ledverk och konstruktioner (Sweco, 2025).

Inom arbetet med gång- och cykelbron har projektet studerat förslag till broöppningar och regleringen omfattar fyra olika fartygskategorier i enlighet med PM Broöppningar (Sweco, 2025). Inriktningen är att gång- och cykelbron planeras att öppnas för mindre yrkesfartyg enligt tidtabell efter anrop av fartygen mellan 05.00-22.00 och därutöver efter anrop. Inledningsvis föreslå tidtabellen att ses över årligen.

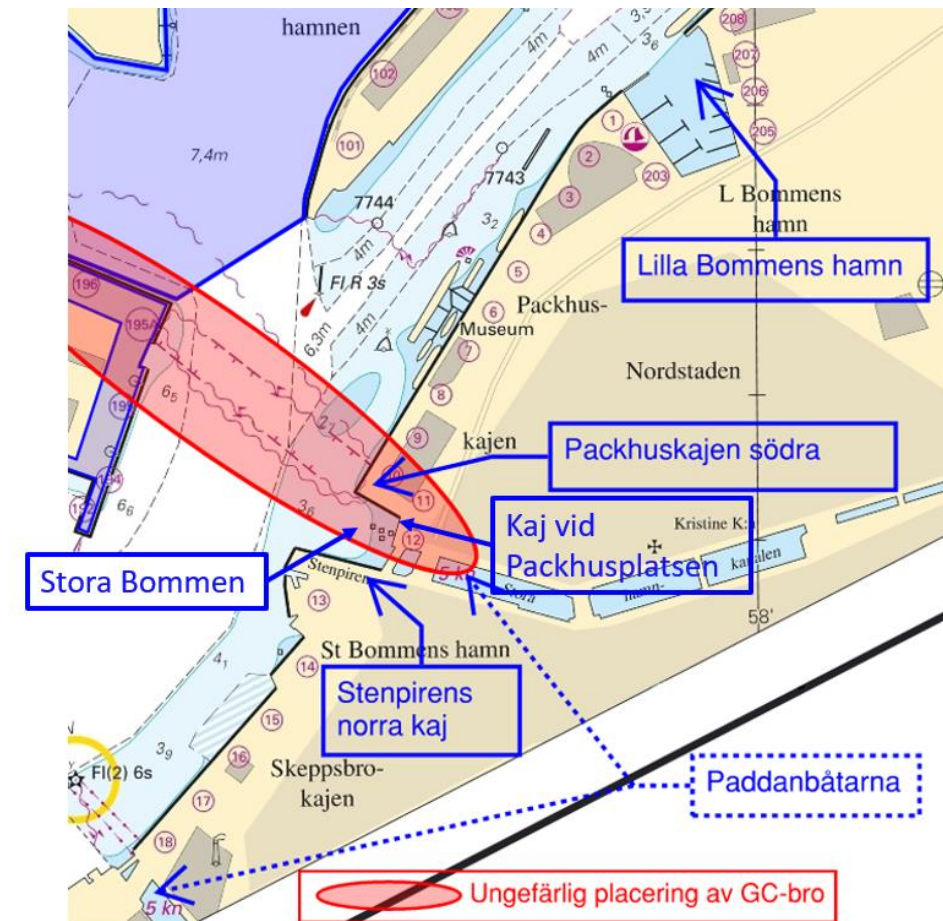
Projektet planerar för att gå ut på granskning med detaljplanen under hösten 2025 och under samma höst planeras även ansökan om prövning av vattenverksamhet skickas in till mark- och miljödomstolen. En utbyggnad av gång- och cykelbron beräknas pågå från omkring år 2029 till och med år 2031-2033, förutsatt att inga överklaganden av detaljplan eller miljödom sker.

### **Göteborgs Stads kajer och nuvarande användning**

Göteborgs Stad äger och förvaltar kajer i centrala Göteborg så som Packhuskajen, Skeppsbrokajen, Stenpiren och kajerna i Lilla Bommen. Ytterligare äger och förvaltar det kommunalt ägda bolaget Älvstranden Utveckling AB kajer i centrala Göteborg.

Staden, genom stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen, arrenderar ut kajplatser till olika verksamheter både för stillaliggande fartyg och för tur- och charterverksamhet med flera. Arrendeavtalen är ofta utformade som ettårsavtal utan besittningsrätt med förlängning på ett år i taget. Göteborgs Stad har därmed legal möjlighet att säga upp och att omlokalisera kajplatser.

Placeringen av gång- och cykelbron, mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen, inverkar på befintliga kajplatser på Stenpirens norra kaj, kaj vid Packhusplatsen och på delar av Packhuskajen. I Figur 5 nedan visas ett sjökortsutdrag där den planerade gång- och cykelbron samt de olika kajområdena är utpekade.



Figur 5 visar en kartbild över kajer som i dagsläget utgör hemmahamn för fartyg som återfinns inom studerat område. Bildkälla: Sjökortunderlag inköpt av Sjöfartsverket 2023.

Inom området som påverkas av gång- och cykelbron utgår i dagsläget tur- och charterfartyg från Stenpirens norra kaj, kaj vid Packhusplatsen och södra delarna av Packhuskajen. Ytterligare har även m/s Hamnen, som är Göteborgs Hamns inspektionsfartyg, en tillfällig tilläggsplats vid kaj vid Packhusplatsen<sup>3</sup>. Tur- och charterverksamhet är en del av Göteborgs identitet som kust- och skärgårdstad och som turistdestination. Göteborgs Stad har under lång tid tillhandahållit kajplatser för verksamheterna.

I dagsläget är Göteborgs Stads kajer i området för den planerade gång- och cykelbron utarrenderade till följande verksamheter:

- Sällskapet Ångbåten
- Styröbolaget
- Skärgårdslinjen
- Strömma Turism och Sjöfart (del av Strömma Group)
- Göteborg Hamn

Flertalet av de turer som verksamheterna utför sker nedströms, ut i skärgården, förutom Göta Kanalbåtarna som har sina huvudsakliga turer uppströms Göta älv. Vissa verksamheter har också turer Hisingen runt.

<sup>3</sup> Fartyget har sin permanenta kajplats i Majnabbehammen.

## 1.2 Syfte

Syftet med lokaliseringsutredningen är att undersöka möjliga ersättningsplatser för de verksamheter som idag har kajplatser i anslutning till den planerade gång- och cykelbron. Utgångspunkten är att titta på centrala kajplatser i staden och vilka möjligheter dessa platser har för att möta kajplatsbehovet.

Utredningen syftar till att studera omlokalisering i byggskedet och på sikt, efter driftsatt bro, för de verksamheter som direkt påverkas av den planerade gång- och cykelbron.

Lokaliseringsutredningen ska ses som en viljeinriktning och ska ge förslag på en omlokalisering av kajplatser för de verksamheter som påverkas av ett genomförande av gång- och cykelbron. Förslag till nya kajplatser enligt lokaliseringsutredningen hindrar inte att andra kajplatser som kan vara lämpliga kommer att möjliggöras under den tid som kvarstår fram till att bron byggs.

Lokaliseringsutredningen har tagits fram med anledning av planering för ny gång- och cykelbro över Göta älv och kommer att vara en bilaga till detaljplanens handlingar.

## 1.3 Medverkan och dialog

Lokaliseringsutredningen har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen med anledning av planeringen av ny gång- och cykelbro över Göta älv.

Förvaltningarna har granskat och ställer sig bakom utredningens resultat.

Dialoger förs med berörda verksamheter som bedriver tur- och charterverksamhet (Strömma Turism och Sjöfart, Rederi Göta Kanal, Skärgårdslinjen, Styrsöbolaget och Sällskapet Ångbåten) samt med Göteborgs Hamn, Kustbevakningen och Börjessons charterbåtar med flera.

Fortsatt dialog och arbete föreslås genom referensgrupper med berörda verksamheter.

## 1.4 Avgränsning

Lokaliseringsutredningen fokuserar på att beskriva en lösning utifrån den planerade gång- och cykelbron, men syftar inte till att lösa den finplanering som behöver göras närmre in på byggskedet. Arbetet med samordning mellan olika projekt och finplanering är ett pågående och kontinuerligt arbete som görs i samverkan och efterhand som tidplaner och planering blir allt klarare.

Nuvarande kajplatser vid Lilla Bommen samt Lilla Bommens Gästhamn omfattas inte av lokaliseringsutredningen. De fartyg som trafikerar från Lilla Bommen och med verksamhet nedströms kan framgent komma att få en indirekt påverkan av den planerade gång- och cykelbron genom broöppningar. Broöppningar och förslag till tidtabell för den planerade gång- och cykelbron beskrivs mer i PM Broöppningar (Sweco, 2025).

## 2 Inverkan på kajplatser och berörda verksamheter till följd av den planerade gång- och cykelbron

Placeringen av den planerade gång- och cykelbron över Göta älv innebär inverkan på befintliga kajplatser i anslutning till Stenpirens norra kaj, kaj vid Packhusplatsen och södra delarna av Packhuskajen. Några kajplatser kommer att försvinna medan andra ges nya förutsättningar och kan användas av andra fartyg med andra förutsättningar eller andra ändamål. Verksamheterna som bedriver tur- och chartertrafik kan påverkas direkt av inverkan på kajplatser och/eller indirekt genom broöppningar.

Den planerade gång- och cykelbron har inverkan på följande kajplatser som idag, år 2025, arrenderas av:

### Stenpirens norra kaj – 2 platser

- *Sällskapet Ångbåten - Ångaren Bohuslän*. Ångmaskinsdrivet fartyg med kvällsturer i Göteborgs skärgård och turer till öar och hamnar norrut i skärgården främst sommartid. Kajplatsen är ytterst vid Stenpirens norra kaj.
- *Styrsöbolaget – Kungsö*. Turtrafik under sommarmånaderna juni – augusti med tre turer per dag ut i skärgården. Fartyget kan även chartras för andra turer. Fartyget har kajplats innerst vid Stenpirens norra kaj.

### Packhuskajen södra – 5 platser (kajplats 10, 11 och 12)

#### Kajplats 10

- *Rederi AB Göta Kanal, (del av Stromma Group) - Juno, Wilhelm Tham och Diana*. Klassiska kanalbåtar som trafikerar Göta älv och Göta kanal mellan Göteborg och Stockholm under maj till augusti med 25 anlöp per år uppströms. Fartygen går även vissa turer ut i skärgården.

#### Kajplats 11

- *Skärgårdslinjen i Göteborg och Bohuslän AB- m/s Medvind samt m/s Trubaduren*. Bedriver reguljär- och charterbaserad verksamhet året om med olika kryssningar i skärgården respektive uppströms i älven.

Kajplats 12 (används som tillfällig tilläggsplats av entreprenadfartyg samt för ombordtagning och avlämning av passagerare utav charterfartyg med hemmahamn utanför området. Kajplats 12 delas mellan flera verksamheter).

- *Sällskapet Ångbåten - Färjan 4*. Ångmaskindrivet fartyg med turtrafik under maj – oktober med fyra turer per dag. Ångfartyget går generellt enligt turlista under perioden maj till oktober. Det går även att chartra fartyget för event inom hamnområdet. Färjan 4 har sin nattplats på Ringön.
- *Strömma Turism och Sjöfart – Djurgården 7*. Sedan år 2021 har Djurgården 7 sommartid varit inchartrad för trafik mellan Nya Varvet och Stenpiren (kaj vid Packhuskajen) under namnet Nya Varvet-färjan. Djurgården 7 har sin nattplats i Lilla Bommen.
- *Göteborgs Hamn AB – inspektionsfartyg m/s Hamnen*. Fartyget m/s Hamnen är registrerat som passagerarfartyg men används bland annat

för att säkerställa att säkerheten i hamnen, i form av hamnskydd, upprätthålls men även till att företräda och representera hamnmyndigheten. Majnabbehammen är natthamn för m/s Hamnen.

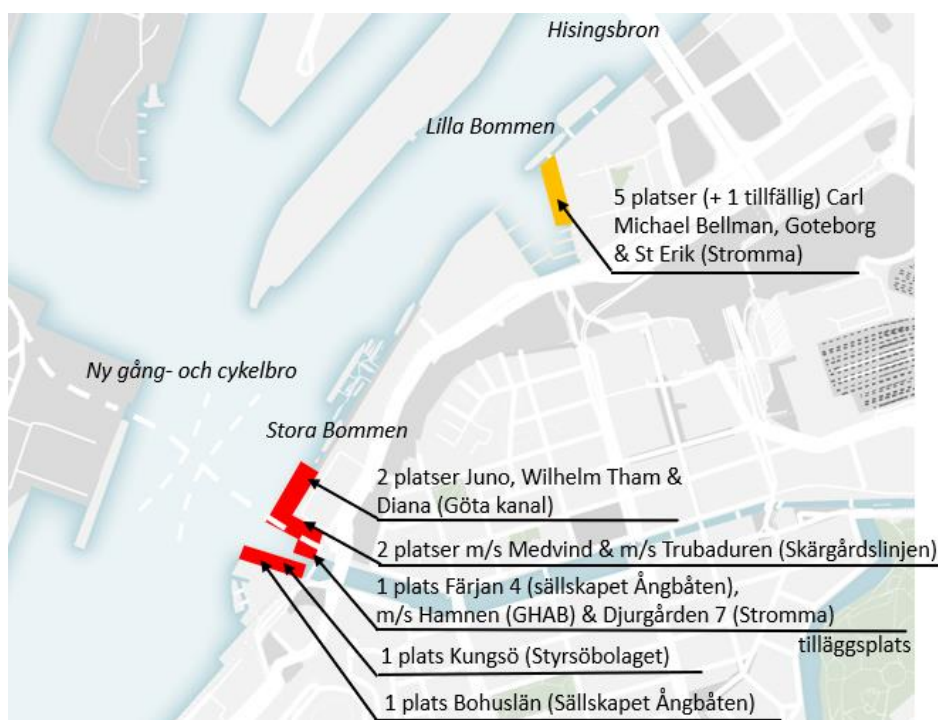
Ytterligare finns det kajplatser i Lilla Bommen där verksamheter som arrenderar dessa kajplatser kan komma att få en indirekt påverkan av den planerade gång- och cykelbron genom broöppningar. Det avser de fartyg som trafikerar nedströms.

### Lilla Bommens hamn – 5 kajplatser och en ersättningsplats (kajplats 207)

- *Strömma Turism och sjöfart - Carl Michael Bellman, Goteborg och St Erik.* Fartygen används för tur- och chartertrafik och utgår från kajplats 207. De kör kryssningar i skärgården samt Hisingen runt och har även viss trafik under vintertid (julbord och charter).

Nuvarande kajplatser vid Lilla Bommen samt Lilla Bommens Gästhamn omfattas inte av lokaliseringsutredningen.

I Figur 6 nedan visas de kajplatser som gång- och cykelbron inverkar på samt de platser i Lilla Bommen som får en indirekt påverkan genom broöppningar. För mer information om fartyg och trafikering förbi broläget hänvisas till PM Sjöfart (Sweco, 2025).



Figur 6 visar de kajplatser för tur- och chartertrafik där den planerade gång- och cykelbron inverkar på användningen samt kajplatser där angöring indirekt kan påverkas av broöppningar.

En utbyggnad av gång- och cykelbron beräknas som tidigare nämnts pågå från omkring år 2029 till och med år 2031-2033, förutsatt att inga överklaganden av detaljplan eller miljödom sker. Under byggtiden planeras en tillfällig farled att upprättas norr om nuvarande farled för att fartyg ska kunna passera byggarbetsplatsen.

### 3 Förutsättningar

Gång och cykelbron finns med i Göteborgs Stads Översiktsplan från år 2022. Det pågår en ändring av översiktsplanen som varit ute på samråd under våren 2025. I enlighet med förslag till ändring av översiktsplanen ska, för södra älvstråket, bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron värnas för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven. Liknande skrivning finns för norra älvstråket. Innehållet i översiktsplanen och förslag till förändring av översiktsplanen beskrivs mer nedan under kapitel 3.3 Stadens översiktsplan.

Med gällande översiktsplan och förslag till ändring av översiktsplanen som bakgrund är strategin i lokaliseringsutredningen att:

- Fartyg som huvudsakligen har verksamhet som går uppströms, lokaliseras uppströms gång- och cykelbron.
- Fartyg som huvudsakligen har verksamhet som går nedströms, lokaliseras nedströms gång- och cykelbron.
- Fartyg i övrigt som nyttjar kajplatser som ligger mellan gång- och cykelbron och Hisingsbron, behöver förhålla sig till gång- och cykelbron.

Vidare har följande utgångspunkter varit del i att hitta möjliga ersättningsplatser:

- Centrala kajplatser utifrån verksamheternas behov
- Markägoförhållanden
- Stadsutveckling – Översiktsplan samt pågående och kommande stadsutvecklings- och utbyggnadsprojekt
- Befintliga kajers skick
- Maritima förutsättningar
- Möjligheter till markservice

Utgångspunkterna beskrivs närmare under följande stycken.

#### 3.1 Centrala kajplatser utifrån verksamheternas behov

En fortsatt central placering har framförts som viktig från berörda verksamheter. En betydande del av verksamheternas kundunderlag bygger på att verksamheterna är synliga i stadsmiljön och att verksamheterna är lätta för besökare att ta sig till. Kollektivtrafik finns i närheten av befintliga kajplatser.

#### 3.2 Markägoförhållanden

Göteborgs Stad äger i princip alla fastigheter där mark angränsar till älven, antingen genom Exploateringsnämnden eller bolag såsom Göteborgs Hamn AB och Älvstranden Utveckling AB.

För underhåll och skötsel står respektive bolag samt Stadsmiljönämnden för de ytor Exploateringsnämnden äger, undantaget ett antal ytor som arrenderas ut till föreningar/annan part.

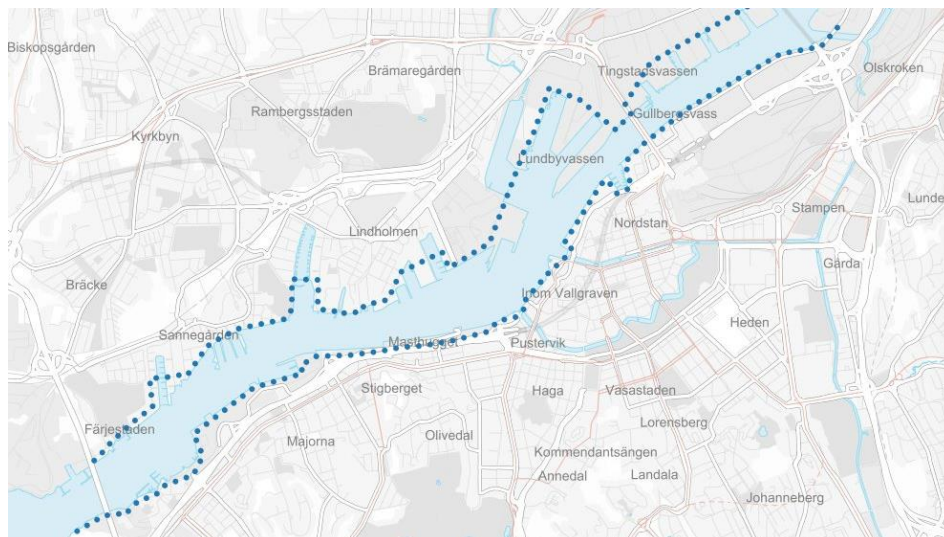
### 3.3 Stadens översiktsplan

Göteborgs Stads Översiktsplan är från år 2022. I översiktsplanen pekas områdena närmast älven ut som omvandlingsområden för blandad stadsbebyggelse och som utredningsområde för stadsutveckling. Det är en förändringsprocess som pågår där områdena som idag har ett lågintensivt markutnyttjande och består mestadels av verksamheter förändras till markanvändning för tät blandad stadsbebyggelse. I Figur 7 nedan visas utdrag ur översiktsplanen med omvandlingsområden för blandad stadsbebyggelse och utredningsområden för stadsutveckling.



Figur 7 visar utdrag ur översiktsplanen. Skräfferade ytor är omvandlingsområden för blandad stadsbebyggelse och streckade områden är utredningsområde för stadsutveckling.

I översiktsplanen lyfts älvstråket som ett sammanhängande gång- och cykelstråk som ska stärkas och vistelsevärden tillföras, samtidigt som ekologin längs med älven stärks. Syftet med älvstråket är att bidra till ett levande älvrums, där vattnet är tillgängligt och närvarande i stadsrummet med aktivitet på och längs med älven. I Figur 8 nedan visas älvstråken markerade med blå prickar.



Figur 8 visar utdrag ur översiktsplanen där Älvstråken (norra och södra) är markerade i blåprickade linjer.

I förslag till ändring av översiktsplanen, som varit ute på samråd mellan 8 januari och 25 mars 2025, förtydligas älvstråken med styrning avseende angöring för fartyg<sup>4</sup>. Följande föreslås läggas till i översiktsplanen särskilt för södra älvstråket; värna bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron för båtar som inte påverkas eller påverkas av broarna över älven och liknande för norra älvstråket.

Rekommendationerna för älvstråken förtydligas även för att framhäva älvens värde för göteborgarna, vilket inte fullt ut avspeglas i nuvarande översiktsplan. Många olika intressenter har behov av och önskar nyttja centrala brygg- och kajlägen.

Plats efterfrågas för husbåtar, maritimt centrum, natthamn för älvtrafiken, tur- och charterfartyg, färjelägen för färjor i linjetrafik, paradkaj, kryssningsbåtar, älvbad, ÅVC-pråm och annan småskalig logistik, fiskhamn samt plats för rekreation och vistelse. Dessa önskemål behöver vägas mot varandra samt mot anspråk på mer naturbaserade älvkanter, högvattenskydd och ett sammanhängande och tillgängligt cykel- och promenadstråk för rekreativ rörelse.

### 3.4 Pågående och kommande stadsutvecklings- och utbyggnadsprojekt

Längs Göta älv pågår en intensiv stadsutveckling utifrån översiktsplanens omvandlingsområden för blandad stadsbebyggelse. Även kaj- respektive kanalrensningar inklusive klimatanpassning pågår i området kring Stora Bommen och Packhuskajen. Ett flertal kajer i centrala Göteborg är i dåligt skick och många stora planeringsinitiativ pågår längs älvkanterna vilket innebär att planeringsförutsättningarna förändras löpande.

<sup>4</sup> Tidigare uppdrag från kommunfullmäktige att ta fram en strategi för kajer har ändrats och inarbetas i stället i förslag till ändring av översiktsplanen.

Byggnation längs älvkanterna och nya älvförbindelser påverkar också hur och när kajer och bryggor kan nyttjas för fartyg. Beräknade planerings- och genomförandetider ligger till grund för bedömningen när olika kajer är tillgängliga tidsmässigt. Samordning mellan projekten sker kontinuerligt och finplanering kan, som tidigare nämnts, ske när projektförutsättningar och genomförandetider klarnar.

### Renovering Packhuskajen

Stadsmiljöförvaltningens renovering av Packhuskajen pågår och sista etappen framför Operan beräknas vara klar under år 2029. I Figur 9 nedan visas de olika etapperna av kajrenoveringen och när i tid de är genomförda samt planeras att genomföras.



Figur 9 visar pågående, kommande och genomförda kajrenoveringar längs Packhuskajen.

### Ombyggnation av Lilla Bommens Hamn

Inriktningsbeslut gavs i stadsmiljönämnden i juni år 2025 om att påbörja en fördjupad utredning till grund för eventuellt genomförandebeslut som omfattar ombyggnad av kajkonstruktioner, anläggning av kajstråk samt anläggning av högvattenskydd på södra och östra sidan av hamnen. Hur kajplatserna vid Lilla Bommens hamn påverkas och hanteras under produktionsfasen är frågor som stadsmiljöförvaltningen kommer att titta på i den fördjupade utredningen.

### Kanalmursrenovering

Stadsmiljöförvaltningen renoverar kanalmurarna i Stora Hamnkanalen utifrån framtaget kanalmursprogram. Delsträckan vid Stora Bommen beräknas genomföras under år 2027 och bedöms påverka kajplatser vid Stora Bommen.

### Högvattenskyddsprogrammet

Som del av Göteborgs Stads högvattenskyddsprogram planeras det att byggas skyddsportar i Stora Hamnkanalen vid Stora Bommens bro. Skyddsportarna syftar till att skydda stadskärnan från högvatten i de inre vattenvägarna på medellång sikt, vilket innebär att portarna ska vara byggda senast cirka år 2040.

## **Lindholmsförbindelsen**

Lindholmsförbindelsen är en spårvägstunnel som planeras mellan Lindholmen och Linnéplatsen via Stigberget, där det planeras för en underjordisk hållplats. Planerad byggnation är åren 2031–2039 och under byggnationen planeras Lindholmsförbindelsen att ha tillfälliga nyttjanderättsytor på stora delar av Masthuggskajen och Stigbergskajen.

## **Detaljplan för Packhusplatsen**

Detaljplanering för Packhusplatsen beräknas påbörjas under år 2026 och en utbyggnad utifrån detaljplanen bedöms pågå mellan åren 2030-2035.

## **Detaljplan för Skeppsbron**

Detaljplanering för Skeppsbron beräknas påbörjas under år 2026. En utbyggnad av området beräknas pågå mellan åren 2030-2035.

## **Utbyggnad av Masthuggskajens första detaljplan - etapp 1**

Masthuggskajens första detaljplan, etapp 1, inklusive utbyggnad av halvö pågår och beräknas klar till år 2030-2032. Halvön beräknas klar för att kunna påbörja inflytt under år 2027.

## **Detaljplan för Masthuggskajen etapp 2**

En utbyggnad av området är beroende av att Stenas Danmarksterminal flyttas vilket är beräknat till år 2028/2029. Detaljplan för områdets utveckling ska tas fram och en utbyggnad av området bedöms pågå mellan åren 2040-2050.

## **3.5 Befintliga kajers skick**

### **Packhuskajen**

Packhuskajen är som tidigare beskrivits under renovering och sista etappen beräknas klar till år 2029.

### **Stenpirens norra kaj**

Stenpirens norra kaj är i behov av renovering. Renoveringen är inte tidsatt men utgångspunkten är att den utförs efter den planerade gång- och cykelbrons genomförande och i samband med att skyddsportar i hamnkanalen byggs.

### **Skeppsbrokajen**

En inspektion av Skeppsbrokajen har utförts av stadsmiljöförvaltningen under våren 2025. Delar av kajen är i dåligt skick och bedöms inte vara lämplig för båtangöring. Kajen planeras att renoveras eller byggas om i samband med genomförandet av kommande detaljplan för Skeppsbron.

### **Kajen vid Stenas Danmarksterminal**

Stenas Danmarksterminal beräknas flyttas omkring år 2028/2029. När staden tar över kajen behöver kajens skick bedömas och eventuell inspektion genomföras. Fram till år 2039 bedöms som tidigare beskrivits stora delar av kajen att nyttjas,

genom tillfälliga nyttjanderättsytor, av projektet Lindholmsförbindelsen. En utveckling av kajen kommer att bli aktuell först på längre sikt. När ytorna lämnas tillbaka till staden, efter genomförandet av Lindholmsförbindelsen, skulle kajplatser i området kunna bli aktuellt.

### 3.6 Maritima förutsättningar

En övergripande bedömning av djup, strömmar och sjösäkerhet har gjorts utifrån befintligt material. Ett behov av praktisk verifiering av navigerbarheten för aktuella fartyg har lyfts för området utanför Packhuskajen framför Operan. Dialog med berörda verksamheter pågår.

Vidare utredningar kan komma att krävas inför genomförande- eller investeringsbeslut.

### 3.7 Möjligheter till markservice

Göteborgs Stad tillhandahåller idag, på en del kajplatser, utifrån arrendavtalen till kajplatserna anslutningspunkter för vatten- och avlopp, el samt i något fall fjärrvärme. Övrig service så som avfallshantering, förråd och parkering har verksamheterna separata avtal med kommunala bolag eller andra aktörer kring.

Möjligheter till markservice behöver utredas vidare för nya föreslagna lokaliseringar vilket beskrivs översiktligt i kapitel 4, Förslag till omlokalisering.

## 4 Förslag till omlokalisering

I nedan kapitel beskrivs ett förslag till omlokalisering av kajplatser under byggtiden för den planerade gång- och cykelbron samt på sikt, efter driftsatt bro. Förslaget bygger på vilka kajer som bedöms vara tillgängliga utifrån skick samt pågående och planerade projekt.

### 4.1 Förslag på lokalisering under byggtiden för den planerade gång- och cykelbron

Under byggtiden för den planerade gång- och cykelbron föreslås berörda verksamheter som utgångspunkt att lokaliseras tillfälligt på Packhuskajen framför Operan och vid Stenpirens norra kaj för fartyg med god manövrerbarhet, se Figur 10 nedan.



Figur 10 visar förslag på kajplatser på Packhuskajen framför Operan och vid Stenpirens norra kaj som kan nyttjas under byggnationen av den planerade gång- och cykelbron.

En kombination av placeringar kan komma att behövas. I fortsatt dialog med berörda verksamheter planerar staden arbeta fram vilka verksamheter som erbjuds omlokalisering till vilka kajplatser. Fler lokaliseringar kan bli aktuella.

När Packhuskajen är färdigrenoverad kommer VA och el finnas framdraget till dessa kajplatser. Möjlighet till komplettering av avfallsrum bör ses över. Det kan komma att behöva muddras längs Packhuskajen vilket inte ingår i nuvarande uppdrag med kajrenovering, däremot är konstruktionen dimensionerad för att klara muddring.

## 4.2 Förslag på lokalisering på sikt, efter driftsatt gång- och cykelbro

På sikt, när den planerade gång- och cykelbron är driftsatt, föreslås verksamheter att lokaliseras vid Packhuskajens norra del framför Operan eller i Lilla Bommen efter genomförd renovering, för de fartyg som bedriver sina huvudsakliga verksamheter uppströms. De fartyg som är i behov av omlokalisering och bedriver sin huvudsakliga verksamhet nedströms den planerade gång- och cykelbron föreslås lokaliseras på Skeppsbron. Eventuellt skulle också en kajplats på Stenpirens norra kaj vara möjlig. I Figur 11 nedan visas de kajplatser som föreslås nyttjas på sikt, efter driftsatt bro.



Figur 11 visar att på sikt, efter driftsatt bro, föreslås nya kajplatser på Packhuskajen framför Operan samt på Skeppsbron som huvudalternativ. Stenpirens norra kaj och Lilla Bommen efter genomförd renovering skulle också kunna vara alternativ.

### Packhuskajen

För fartyg som huvudsakligen bedriver verksamhet uppströms föreslås Packhuskajen framför Operan. Förberedelser av kajplatserna kan göras inför byggnationen av den planerade gång- och cykelbron.

På sikt kan det bli aktuellt att se över disponeringen av fartyg längs Packhuskajen. Museala fartyg och andra stillaliggande fartyg kan med fördel läggas närmast den planerade gång- och cykelbron och på så sätt frigöra plats åt fartyg som bedriver sjöfartsverksamhet med behov av kajplatser.

### Skeppsbron

För fartyg som huvudsakligen bedriver verksamhet ut i skärgården föreslås Skeppsbron som huvudalternativ. I förenklat stadsutvecklingsförslag för Skeppsbron som beräknas tas upp för beslut i stadsbyggnadsnämnden under

hösten 2025 föreslås en inriktning med kajplatser för tur- och charterverksamhet. Om nämnden beslutar om stadsutvecklingsförslaget enligt gällande inriktning innebär det att en detaljplan kan starta där anläggandet av kajplatser är en utgångspunkt att utreda inom detaljplanarbetet. För genomförande och kostnad för att iordningställa nya kajplatser behöver investerings- eller genomförandebeslut tas.

Vidare utredning kring förutsättningar för och utformning av kajplatser behöver göras i samband med detaljplanearbete vid Skeppsbron. Dialog med verksamheter kring behov respektive möjlighet till samordning av markservice samt verksamheters utvecklingsbehov är viktiga i den fortsatta processen.

### **Stenpirens norra kaj**

Utöver Skeppsbron kan Stenpirens norra kaj undersökas om det skulle kunna vara en alternativ kajplats eller tilläggsplats. Detta behöver undersökas vidare i samband med arbetet med den planerade skyddsporten i Stora Hamnkanalen och hänsyn behöver tas till den kommande renovering som beskrivits ovan. Lämpligt är att fartyg med god manövreringsförmåga då prioriteras.

### **Lilla Bommen**

Efter genomförandet av renovering av Lilla Bommen skulle det kunna bli aktuellt att fler fartyg med huvudsaklig verksamhet uppström i Göta älv lokaliseras i Lilla Bommen.

## **4.3 Övrigt behov av kajplatser**

Fartyget Betelskeppet är ett boende för hemlösa och ligger förtöjt i anslutning till Hugo Hammars kaj. Kajen ägs av det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB. Betelskeppet påverkas av genomförandet av gång- och cykelbron då den tillfälliga farleden planeras i anslutning till kajen. Staden tillsammans med Älvstranden arbetar med att se över lämplig ersättningsplats för Betelskeppet.

Det finns ett behov av paradkajer inom staden när olika fartyg som lockar till sig besökare kommer på tillfälligt besök. Även museala fartyg så som Ostindiefararen har behov av kajplatser. Detta har inte hanterats inom denna lokaliseringsutredning.

Planerade åtgärder som påverkar behovet av kajplatser är renoveringen av kaj vid Packhuskajen som planeras inom kanalmursprogrammet och beräknas utföras under år 2027 och bedöms påverka kajplatser vid Stora Bommen. Andra kommande kända renoveringar som ännu inte är tidsatta och som kommer att påverka befintliga kajplatser är renovering av Lilla Bommens hamn, renovering av Stenpirens norra kaj och byggnation av skyddsportar i Stora Hamnkanalens mynning.

En mer detaljerad planering av lokalisering av kajplatser är som nämnts tidigare möjlig allteftersom projekt planeras, beslutas och genomförs och planeringen behöver hållas uppdaterad.

## 5 Rekommendation och slutsats

Under gång- och cykelbrons byggtid föreslås berörda kajplatser att omlokaliseras till Packhuskajen framför Operan och Stenpirens norra kaj som huvudalternativ. En tidig bedömning är att de fartyg som behöver omlokalisering till följd av byggnationen av den planerade gång- och cykelbron bedöms kunna erbjudas omlokalisering.

Strategin i lokaliseringsutredningen är, utifrån förslag till ändring av översiktsplanen, att nyetablering av kajplatser för skärgårdstrafik planeras nedströms den planerade gång- och cykelbron, vid Skeppsbron, för att begränsa behovet av broöppningar. Efter driftsättning av gång- och cykelbron föreslås kajplatser på Packhuskajen framför Operan för fartyg som huvudsakligen bedriver sin verksamhet uppströms, alternativt i Lilla Bommen beroende på när i tid olika projekt genomförs då renovering av Lilla Bommen är en förutsättning för lokaliseringen.

Det finns en sannolikhet att gång- och cykelbron är färdigbyggd innan Skeppsbron är utbyggd. Rekommendationen är att verksamheterna som omlokaliseras till Packhuskajen och Stenpirens norra kaj är kvar där tills Skeppsbrokajen är utbyggd och Lilla Bommen är renoverad.

Rekommendationen är vidare att se över omdisponering av fartyg på Packhuskajen där museala och stillaliggande fartyg med fördel kan läggas närmast gång- och cykelbron och på så sätt frigöra plats åt fartyg som bedriver sjöfartverksamhet med behov av kajplatser. Maritiman och Ostindiefararen är exempel på sådana museala fartyg.

För föreslagna lokaliseringar föreslås fortsatt arbete genom referensgrupper med berörda verksamheter. Utifrån osäkerheter kring navigering och strömmar samt att flera projekt som påverkar kajplatser i området pågår eller planeras behöver förslaget för lokalisering under byggtid av bron studeras mer detaljerat.

Ett behov av praktisk verifiering av navigerbarheten för aktuella fartyg har lyfts för området utanför Packhuskajen framför Operan. Dialog med berörda verksamheter pågår och fortsatt dialog kring vilka fartyg som lämpligast kan ligga var planeras fortsätta.

Vidare utredning kring förutsättningar och utformning av kajplatser behöver göras i samband med detaljplanearbete vid Skeppsbron. Dialog med verksamheterna kring behov respektive möjlighet till samordning av markservice samt verksamheternas utvecklingsbehov ses som viktiga i den fortsatta processen.

Förslag till nya kajplatser enligt lokaliseringsutredningen hindrar inte att andra kajplatser som kan vara lämpliga kommer att möjliggöras under den tid som kvarstår fram till bron byggs. I och med ett genomförande av gång- och cykelbron kommer Hisingen knytas samman bättre med stadskärnan. Stadsutvecklingen som pågår gör att centrala Göteborg växer och att fler kajplatser kommer att bli attraktiva för olika verksamheter.

## 5.1 Finansiering och genomförande

Ansvarsfördelning och finansiering för iordningsställande av nya kajplatser studeras vidare i fortsatt arbete.

## 6 Referenser

Sweco. (2025). *PM Broöppningar*. Göteborg: Sweco.

Sweco. (2025). *PM Sjöfart*. Göteborg: Sweco.