

**Yrkande**

Moderaterna, Demokraterna, Liberalerna

**Nr 18**

2026-08-25

## **Yrkande angående – Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg**

### **Förslag till beslut**

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Ärendet återremitteras till stadsbyggnadsförvaltningen som får i uppdrag att ta fram ett reviderat förslag till prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg i enlighet med följande:
  - a) För varje stadsutvecklingsinitiativ ska en samlad och jämförbar ekonomisk kalkyl redovisas. Kalkylen ska omfatta kommunens och berörda kommunala bolags återstående investeringsutgifter, exploateringsnetto, finansiering och medfinansiering, årliga kapital-, drift- och underhållskostnader, riskreserv, känslighetsanalys samt konsekvenser för låneskulden och övrig kommunal verksamhet,
  - b) den samlade projektportföljen ska rymmas inom stadens långsiktiga investeringsutrymme, med en egenfinansieringsgrad om minst 60 procent och en exploateringsekonomi i balans över en rullande tioårsperiod.
  - c) gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj ska utgå ur den prioriterade utbyggnadsordningen och den fortsatta planeringen av projektet avslutas.
  - d) inriktningen om lokal utjämning av upplåtelseformer ska utgå. Bostadsplaneringen ska styras av efterfrågan och ekonomisk genomförbarhet.
  - e) framkomlighet för samtliga trafikslag samt tillgång till boende-, besöks- och verksamhetsparkering ska utgöra grundläggande kriterier för genomförbarhet.

### **Yrkandet**

Göteborg behöver en prioriterad utbyggnadsordning. Men att prioritera handlar också om att kunna välja bort projekt som inte är ekonomiskt hållbara eller möjliga att genomföra. Det nuvarande förslaget innehåller en stor mängd projekt, men ger inte ett tillräckligt tydligt svar på vilka åtaganden som ryms inom stadens ekonomi, vilka projekt som ska genomföras först och vilka som bör avslutas innan de leder till ytterligare kostnader.

Det ekonomiska underlaget visar att de stadsutvecklande nämnderna har anmält nettoinvesteringar på cirka 90 miljarder kronor för perioden 2027–2036. Det är drygt 18,6 miljarder kronor mer än stadens beräknade investeringsutrymme. Redan 2027 uppgår de planerade investeringarna till cirka 9,1 miljarder kronor, samtidigt som utrymmet bedöms vara cirka 5,8 miljarder kronor. Det största årliga underskottet kommer 2030 och uppgår till cirka 3,9 miljarder kronor.

Trots detta är bilden inte fullständig. Underlaget omfattar inte hela kommunkoncernens planerade investeringar och ekonomiska åtaganden, bland annat de som hanteras av Älvstranden Utveckling AB och Higab. Älvstranden håller visserligen på att avvecklas stegvis, men avvecklingsplanen sträcker sig till 2035. Fram till dess har bolaget kvarvarande projekt, fastigheter att förvalta, finansiering och risker som behöver finnas med när stadens samlade ekonomi bedöms.

Hela eller delar av flera andra stora framtida åtaganden saknas också i underlaget. Det gäller bland annat Frihamnen, Högsbo industriområde, Hjalmar Brantingstråket, Gullbergsvass och upprustningen av stadens kajer. Nämnden kan inte ställa sig bakom en utbyggnadsordning som ska styra Göteborgs utveckling under lång tid utan att hela kommunkoncernens åtaganden och ekonomiska risker redovisas.

Den här utvecklingen påverkar i förlängningen stadens kärnverksamheter. Enligt underlaget kan de årliga kapitalkostnaderna öka från 2,1 miljarder kronor 2025 till 5,8 miljarder kronor 2036. Nya anläggningar väntas dessutom medföra omkring 730 miljoner kronor i ytterligare driftkostnader varje år. Varje krona som binds upp i räntor, avskrivningar och drift är en krona som inte kan användas till skolan, äldreomsorgen, tryggheten eller underhållet av den stad vi redan har.

Förvaltningen konstaterar också att utbyggnadsordningen får begränsad effekt under de närmaste åren och främst väntas dämpa investeringarna omkring 2035. Det är för sent. Det reviderade förslaget måste innehålla en samlad kalkyl för hela projektportföljen, år för år, som visar att investeringarna håller sig inom stadens långsiktiga ekonomiska utrymme.

Förslaget lägger stor vikt vid hur långt ett projekt har kommit och hur mycket pengar som redan har lagts ned. Men ett projekt blir inte ekonomiskt hållbart bara för att planeringen har pågått länge. Pengar som redan är förbrukade får inte heller bli ett argument för att fortsätta lägga ännu mer pengar på ett projekt. Det viktiga är vad projektet kommer att kosta framöver, vilken nytta det skapar och hur sannolikt det är att det faktiskt går att genomföra.

Göteborg har redan flera dyrköpta erfarenheter. Linbanan stoppades av kostnadsskäl efter ett omfattande planeringsarbete. För Skanstorget har staden redovisat upparbetade kostnader på minst 6,5 miljoner kronor. När det gäller Frihamnens yttre delar säger förvaltningen själv att projektet har låg mognadsgrad, att byggnation inte bör planeras under de närmaste decennierna och att en utfyllnad av Lundbyhamnen skulle innebära alltför stora ekonomiska risker. Med de erfarenheterna i bagaget kan staden inte fortsätta betala för visioner som saknar verklighetsförankring och finansiering.

Varje större projekt behöver därför ha tydliga kontrollstationer där staden tar ställning till om arbetet ska fortsätta. Om finansieringen, de juridiska möjligheterna, efterfrågan på

marknaden eller de tekniska förutsättningarna inte kan säkras ska projektet pausas eller avslutas innan ytterligare utredningsmiljoner läggs på hög.

Gång- och cykelbron över Göta älv är ett tydligt exempel på en felprioritering. Kostnadsbedömningen har ökat från 900 miljoner kronor till 1,77 miljarder kronor i 2024 års prisnivå. Bron konkurrerar om samma begränsade investeringsutrymme som nödvändiga satsningar på skolor, VA, klimatskydd, kajer och underhåll. Den ska därför tas bort ur utbyggnadsordningen och den fortsatta planeringen avslutas. Göteborg bör i stället utveckla färjetrafiken, som är flexibel, kan anpassas efter behov och är en naturlig del av stadens maritima identitet.

Kunskapsunderlaget beskriver lokal blandning som en strävan efter att jämna ut fördelningen mellan olika upplåtelseformer. Vi motsätter oss att stadsplaneringen används för en sådan tvångsblandning. Göteborg behöver ett varierat utbud av bostäder, men variationen ska bedömas utifrån staden som helhet. Planeringen måste utgå från vad människor efterfrågar, områdenas befintliga karaktär och vad som faktiskt är ekonomiskt möjligt att bygga.

I områden som domineras av flerbostadshus och hyresrätter finns ett stort behov av småhus, radhus, parhus och fler bostäder som människor kan äga. Det kan göra områdena mer attraktiva, ge fler möjlighet att göra bostadskarriär och bidra till en bredare skattebas. Lösningen är inte att bygga hyresrätter och flerbostadshus i redan välfungerande småhus- och villaområden. Göteborg ska växa med respekt för de kvaliteter som redan finns och med betydligt fler småhus än vad dagens planering leder till.

Förslaget utgår uttryckligen från att biltrafiken ska minska och att ytor som i dag används för biltrafik ska göras om för andra ändamål. Det är en politisk inriktning, inte en ekonomisk nödvändighet. Göteborg är centrum för regionens arbetsmarknad där företagare, hantverkare, barnfamiljer, äldre och personer med funktionsnedsättning behöver kunna ta sig fram. Dålig framkomlighet och för få parkeringsplatser försämrar dessutom förutsättningarna för handel och andra verksamheter.

Därför ska konsekvenserna för biltrafik, godstransporter, angöring och parkering redovisas för varje projekt som berörs. Parkeringsytor ska inte behandlas som gratis reservmark för andra ändamål. De parkeringsplatser som behövs för boende, besökare och verksamheter ska bevaras eller ersättas fullt ut innan marken tas i anspråk.

Stadens begränsade resurser ska i första hand gå till att rusta upp och underhålla befintliga anläggningar, säkra en robust teknisk försörjning och genomföra nödvändiga åtgärder inom VA, säkerhet, beredskap, klimatskydd och framkomlighet. Därutöver ska staden prioritera projekt som har en tydlig efterfrågan, säkerställd finansiering och en ekonomi som håller. Först när dessa åtaganden ryms inom stadens ekonomi kan nya stora prestigeprojekt prioriteras.

En prioriterad utbyggnadsordning som inte visar vad som ska väljas bort riskerar att bli ännu en lista över politiska ambitioner. Göteborg behöver i stället en styrning som skyddar skattebetalarnas pengar, stärker näringslivet och gör det möjligt att genomföra de projekt som staden verkligen behöver.