



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-08-19

SBN 2026-10-20

Ärendenummer SBF-2026-00852

Handläggare

Christian Bergman

Telefon: 031-368 17 90

E-post: christian.bergman@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss från exploateringsförvaltningen avseende prioriteringar i investeringsportföljen 2026

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Tjänsteutlåtandet godkänns.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till exploateringsförvaltningen som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Exploateringsnämndens investeringsportfölj består av projekt för planering och genomförande av infrastrukturinvesteringar. Då investeringsvolymen ökar under 2026 och kommande år, samtidigt som exploateringsnämndens driftsbudget är oförändrad, har exploateringsförvaltningen (ExF) föreslagit projekt att förskjuta bortåt i tid så att volymen i portföljen balanseras inom driftbudgeten för 2026. Genom ett yrkande från S, MP, V och C har exploateringsnämnden återremitterat ärendet med en önskan om att skyndsamt ta fram ett förslag där prioriteringarna tar hänsyn till den samordnande stadsutvecklingen samt att gång- och cykelbrons prioritering beaktas.

Stadsbyggnadsnämnden har i september godkänt förslag till Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg, för beslut i kommunfullmäktige.

Stadsbyggnadsnämndens beslutade enligt yrkande om en förändring i prioriteringen, där gång- och cykelbron lyfts från prioriteringsgrupp 2 till prioriteringsgrupp 1.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att exploateringsnämnden behöver prioritera sina projekt i enlighet med beslutad prioriteringsordning för Göteborg (PUG) för att nå sammanhållen stadsutveckling. Om erforderligt driftsmedelsutrymme saknas för framdrift i stadsutvecklingsinitiativ i prio grupp 1 behövs en fördjupad analys av konsekvenserna av att senarelägga ett antal störreinvesteringsprojekt. De prioriteringsbara investeringsprojekten är framförallt gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj, Citybuss Backastråket, Spårväg Lindholmen-Eriksberg, Spår i Allén samt Högvattenskydd, Bangårdsförbindelsen och Kajparken.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Om exploateringsnämnden fattar beslut enligt exploateringsförvaltningens förslag och sänker investeringstakten bedöms volymen inom investeringsportföljen kunna balanseras inom driftbudgeten för år 2026. Om investeringstakten inte sänks behöver det tillföras ytterligare driftmedel utöver vad som budgeterats, för att balansera driftbudgeten under år 2026. Vid oförändrad eller minskad driftbudget år 2027 kommer ytterligare prioriteringar att behöva göras inom förvaltningens investerings- och exploateringsprojekt samt övrig verksamhet.

I och med stadsbyggnadsnämndens beslut om att prioritera upp gång- och cykelbron följs inte exploateringsförvaltningens rekommendationer. Detta aktualiserar behovet av ytterligare prioriteringar för att klara en balanserad driftbudget.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bedömningen av förslaget är att de namngivna investeringsprojektens effekter på ekologi förskjuts bortåt i tid.

Bedömning ur social dimension

Bedömningen av förslaget är att de namngivna investeringsprojektens sociala effekter förskjuts bortåt i tid.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

1. Exploateringsförvaltningens förslag till prioriteringar i investeringsportföljen 2026. Tjänsteutlåtande, utfärdat 2026-05-20.
2. Beskrivning av projekt i investeringsportföljen.
3. Yrkande från S, MP, V, C angående exploateringsförvaltningens förslag till prioriteringar i investeringsportföljen 2026.

Beskrivning av ärendet

Exploateringsnämndens investeringsportfölj består av projekt för planering och genomförande av infrastrukturinvesteringar. Investeringsvolymen ökar 2026 och kommande år. Då exploateringsförvaltningens driftsbudget för 2026 är oförändrad jämfört med 2025 krävs beslut om prioriteringar. Av investeringsportföljens projekt bedömer exploateringsförvaltningen att Bangårdsförbindelsen, Kajparken och gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är minst tidskritiska och minst kostsamma att förskjuta i tid. Projekten har inte några tydliga beroenden till andra projekt och kräver inte ytterligare externa överenskommelser för att senareläggas. Om exploateringsnämnden antar förslaget, och nämnda projekt förskjuts i tid, bedömer exploateringsförvaltningen att volymen i portföljen balanseras inom driftbudgeten för 2026.

Genom ett yrkande från partierna S, MP, V och C har exploateringsnämnden återremitterat ärendet med en önskan om att förvaltningen tillsammans med stadsbyggnadsnämnden skyndsamt ska ta fram ett förslag där prioriteringarna tar hänsyn till den samordnande stadsutvecklingen. I yrkandet framförs även att det finns en bred politisk enighet om att gång- och cykelbron ska prioriteras. För att denna samordning ska kunna ske har exploateringsförvaltningen ställt en förfrågan till

stadsbyggnadsförvaltningen om att bistå med förankring i stadsbyggnadsnämnden. Detta inför återrapportering av ärendet till exploateringsnämnden. Till grund för samrådet bifogas exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande, en beskrivning av de ingående projekten i investeringsportföljen samt det aktuella yrkandet.

Stadsbyggnadsnämnden har i september godkänt förslag till Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg, för beslut i kommunfullmäktige. I förslaget från nämnden ingår gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj i prioriteringsgrupp 1. Detta genom att nämnden biföll ett yrkande från S, V och MP som föreslog att gång- och cykelbron skulle lyftas från prioriteringsgrupp 2 till prioriteringsgrupp 1.

Beslutet i stadsbyggnadsnämnden avseende Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg är inte tillräckligt för att exploateringsförvaltningen ska kunna göra en tydlig prioritering av sina driftsmedelsresurser i pågående stadsutvecklingsinitiativ. Samtliga större investeringar som förvaltningen ansvarar för, förutom Bangårdsförbindelsen, ligger i prioriteringsgrupp 1 eller är i genomförande (pågående entreprenader). Att prioritera mellan större investeringsprojekt är komplext då det ofta finns beroenden gentemot extern part och beslut i pågående planering, finansierings- och avtalsfrågor kan behöva inväntas.

De stadsutvecklingsinitiativ som är aktuella att prioritera mellan, utöver gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj, är Citybuss Backastråket, Spårväg Lindholmen-Eriksberg, Spår i Allén samt Högvattenskydd samt Bangårdsförbindelsen och Kajparken. Vid begränsade driftsmedel 2026 och framåt krävs en detaljerad analys och konsekvensbeskrivning för att sedan föreslå en möjlig framdrift för respektive stadsutvecklingsinitiativ.

Förvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen välkomnar att exploateringsnämnden vill säkerställa att prioriteringarna i investeringsportföljen tar hänsyn till den samordnande stadsutvecklingen.

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att i första hand ska Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg (PUG) följas.

Om exploateringsförvaltningen inte har pågående stadsutvecklingsinitiativ/projekt i någon lägre prioriteringsgrupp behöver det ske en inbördes prioritering mellan projekten i prioriteringsgrupp 1. Exploateringsnämnden kan då välja att alla projekt inom prioriteringsgrupp 1 har lägre framdrift och delar på de driftsmedel som finns, alternativt att låta ett eller flera projekt invänta kapacitet avseende driftsmedel. Att fördela ut driftsmedel enligt principen ”en lägre nivå för samtliga projekt” leder sannolikt till en, på totalen, dyrare planering och genomförande. Det är lämpligare att låta ett eller flera projekt inom prioriteringsgrupp 1 vara i paus tills erforderliga driftsmedel finns tillgängliga.

Stadsbyggnadsförvaltningen kan konstatera att behovet av driftsmedel genom projektens skeden är olika. Lite förenklat kan sägas att under detaljplanefasen behöver detaljplanekostnaderna täckas med hjälp av driftsmedel och i projekteringssskedet kan kostnaderna finansieras i huvudsak av investeringsmedel och belastar då inte driftsmedlen

i samma utsträckning. I produktionsskedet är behovet av driftsmedel oftast som störst, särskilt om det krävs rivning och sanering, men också personella resurser för att ansvara för entreprenadkontrakten. Beträffande personella resurser så kan den största andel finansieras av investeringsmedel men inte alla kostnader.

Vilka initiativ som ska pausa och invänta driftsmedelsresurser behöver analyseras noggrant. Här påverkar i vilket skede som initiativet befinner sig, det vill säga behovet av driftsmedel för den aktuella fasen samt status beträffande avtal och eventuell medfinansiering. Till exempel har projekten som ingår Sverigeförhandlingen inte kostnadstäckning för det indexgap som uppstår, och en senareläggning av projekten bedöms innebära mycket stora och svårprognosticerade kostnader för staden.

Stadsbyggnadsförvaltningen uppmanar exploateringsförvaltningen att genomföra en analys och konsekvensbedömning av vilka projekt som är lämpligast att tidsförskjuta i syfte att kunna hantera bristen på driftsmedelsresurser. Stadsbyggnadsförvaltningen deltar gärna aktivt i beslutet att prioritera mellan investeringsprojekt.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser ett generellt behov av att arbeta vidare med övergripande investeringsplanering inom staden samt kombinera beslut om investeringar med beslut om driftsmedel för att planera och genomföra densamma.

Jenny Adler

Avdelningschef, strategi och taktik

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör