



Yttrande över motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Götheborg

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Den av Tom Heyman m fl. väckta motionen anses besvarad med hänvisning till yttrande från S, MP och V den 14 december 2016.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade representanterna från S, MP och V som yttrande en skrivelse från den 14 december 2016.

Göteborg den 14 december 2016
Göteborgs kommunstyrelse

Ann-Sofie Hermansson

Lina Isaksson



Yttrande S, MP, V

Kommunstyrelsen

2016-12-14

Ärende 3.2

**Yttrande om motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang
för Ostindiefararen Göteborg**

Det finns nu ett långsiktigt upplägg som innebär att Ostindiefararen Göteborg blir kvar i Göteborg. Näringslivet står för större delen av finansieringen.

Skeppet placeras på Masthuggskajen. Runt skeppet byggs ett besökscenter som ansluter till Göteborgs långa historia som internationell handels- och sjöfartsstad. Upplägget knyts i en första fas till Göteborgs 400-årsjubileum 2021.

Därmed menar vi att den fråga som lyfts i motionen är hanterad.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2016-09-29
Diarienummer 0960/16

Stadsutveckling

Hedwig Andrén
Telefon 031-368 02 33
E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

**Motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen
Götheborg**

Motionen

Tom Heyman (VägV) med flera föreslår kommunfullmäktige besluta att staden fullföljer sitt engagemang för Ostindiefararen Götheborg. Detta genom att stadsledningskontoret får till uppgift att se vilka möjligheter som finns till att finansiera skeppets framtid med inriktning på att skeppet finns kvar i Göteborg, samt tillse att Ostindiefararen Götheborg ingår i planen för jubileumsåret. Motionärerna framhåller att skeppet under tio år gjort Göteborgs namn känt runt om i världen. Den uppmärksammade resan till Kina blev ett viktigt inslag i de svensk-kinesiska förbindelserna och ledde till ett statsbesök i Sverige något år senare. En ny resa till Kina fick ställas in 2014 på grund av uteblivna bidrag från sponsorer. Under 2015 genomfördes en begränsad resa till Väner och Väst Europa. För 2016 finns ingen resa planerad. Nu har stiftelsen meddelat att skeppet är till försäljning.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till kulturnämnden och kommunintressent Göteborg & Co AB. Remissinstansernas svar är sammanställda i nedanstående tabell.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Kulturnämnden	Avstyrker	Staden har redan 2013 fattat ett principbeslut i frågan, även om man i syfte att underlätta SOIC:s (Svenska Ostindiska Companiet) förhandlingar med kinesiska intressenter gjorde ett avsteg från ställningstagandet att inte lämna vidare ekonomiskt stöd till skeppet. Ett övertagande av skeppet vore ett omfattande åtagande för staden.
Kommunintressent Göteborg & Co AB	Utan ställningstagande Översänder bolagets yttrande till kommunstyrelsen	Skeppet knyter an till vår historia och vår nutid som handels-, hamn- och sjöfartsstad. Skeppet skulle ur det perspektivet vara en tillgång i Göteborgs 400-årsjubileum.

Ekonomiska konsekvenser

Beroende på vilket bevarandevalternativ man väljer kommer kostnaderna att utfalla olika, vissa medför större behov av initiala investeringar, andra fordrar en mer omfattande och långsiktig drifts- och underhållsbudget. Det är osannolikt att det går att täcka kostnaderna med intäkter från publikverksamhet. Kulturförvaltningen redogör mer utförligt för de ekonomiska konsekvenserna i sitt tjänsteutlåtande, bilaga 2.

Barnperspektivet

Ostindiefararen har ett kulturhistoriskt värde och skulle vid ett bevarande kunna vara en del i undervisning om Göteborgs historia. Skeppet skulle sannolikt bli ett uppskattat besöksmål för barn och unga.

Jämställdhets- och mångfaldsperspektivet

Skeppet kan inte erbjuda alla besökare upplevelser på lika eller ens någorlunda jämställda villkor. Tillgängligheten skulle av uppenbara skäl inte vara god ombord, med trappor, lejdare, lutande golv och trånga passager.

Miljöperspektivet

Stadsledningskontoret har inte funnit några aspekter på frågan utifrån dessa perspektiv.

Omvärldsperspektivet

Malmö Stad ägde under ca 15 år två stycken repliker av äldre fartyg, så kallade koggar, vilka byggdes 1998 baserade på medeltida fartygslämningar påträffade i Skanör. Ansvaret för driften skiftade under perioden 2003-2013; tidvis var ansvaret upphandlat och låg hos en entreprenör och tidvis drevs verksamheten i kulturförvaltningens regi. Kostnaderna översteg avsatta anslag och slutligen studerades fyra olika handlingsalternativ: 1) ny upphandling, 2) uthyrning, 3) försäljning eller 4) överföring till Malmö Museer med förändrad inriktning. Fullmäktige beslöt om alternativ 3 och skeppen såldes för en symbolisk summa 1 januari 2014.

Stadsledningskontoret

Hedwig André
Handläggare

Jessica Granath
Avdelningschef

Bilaga 1

Motionen

Bilaga 2

Kulturnämndens handlingar

Bilaga 3

Kommunintressent Göteborg & Co AB:s handlingar

Ostindiefararen Götheborg

Idén att bygga en fullskalig kopia av ostindiefararen Götheborg väcktes av ett par entusiastiska marinarkeologer. Skeppet växte långsamt fram med byggnadsmetoder som delvis fick återskapas. Den historiska kunskapen att bygga ett så stort skepp var inte längre helt aktuell. Kunskapen har nu samlats med fartyget.

Utan ett stort stöd från Göteborgs kommun hade projektet inte gått att genomföra. Stadens engagemang öppnade också för ytterligare bidrag från näringslivet. Göteborg stad var drivande när det gällde att genomföra bygget av skeppet och nu behövs aktiviteter för att fortsätta bevara och öka intresset för skeppet. Staden har därför ett fortsatt ansvar och kan inte bara överge skeppet. Vägvalet anser att kommunen ska gå in och fortsätta sitt engagemang för Ostindiefararen Götheborg.

Vi stundar ett jubileumsår för Göteborg där vi anser att ostindiefararen ska vara kvar i Göteborg för att visa på Göteborgs historia men också visa på det engagemang som göteborgare kan åstadkomma tillsammans. Med resurser och rätt engagemang finns en framtid för skeppet i Göteborg.

Om Ostindiefararen Götheborg

Under tio år har skeppet gjort Göteborgs namn känt runt om i världen. Den uppmärksamade resan till Kina blev ett viktigt inslag i de svensk-kinesiska förbindelserna och ledde till ett statsbesök i Sverige något år senare. En ny resa till Kina fick ställas in 2014 på grund av uteblivna bidrag från sponsorer. Under 2015 genomfördes en begränsad resa till Väner och Västευropa. För 2016 finns ingen resa planerad. Nu har stiftelsen meddelat att skeppet är till försäljning.

Förslag till beslut

Med bakgrund av ovanstående föreslår vi

- ✓ att staden fullföljer sitt engagemang för Ostindiefararen Götheborg
- ✓ att stadsledningskontoret får till uppgift att se vilka möjligheter som finns till att finansiera skeppets framtid med inriktning på att skeppet finns kvar i Göteborg
- ✓ att tillse så skeppet ingår i planen för jubileumsåret

Göteborg 2016-05-30

Tom Heyman
Vägvalet

Theo Papaioannou
Vägvalet

Catarina Pettersson
Vägvalet

Marie-Louise Bergstöm
Vägvalet

Anders Åkvist
Vägvalet



Göteborgs Stad

Kultur

Utdrag ur protokoll

Kulturnämnden

Sammanträdesdatum

2016-09-26

Yttrande till kommunstyrelsen över motion av Tom Heyman (VägV) m.fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg

§ 162 Dnr 1180/16

Kulturförvaltningen har den 26 augusti 2016 upprättat ett tjänsteutlåtande i ovan rubricerat ärende.

BESLUT

1. Kulturnämnden avstyrker motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg.
2. Kulturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som eget yttrande.
3. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Vid protokollet

Stina Borrman

2016-09-26

Ordförande

Mariya Voyvodova

Justeringsperson

Kristina Tharing

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2016-08-26

Diarienummer 1180/16

Sektor Museer

Björn Varenius

Telefon: 031-368 35 60

E-post: bjorn.varenius@kultur.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg

Förslag till beslut

1. Kulturnämnden avstyrker motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg.
2. Kulturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som eget yttrande.
3. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Tom Heyman (VägV) m fl. har inlämnat en motion (kommunfullmäktiges handling 2016 nr 122) i vilken ett antal övergripande förslag till stadens fortsatta engagemang i Ostindiefararen *Göteborg* presenteras. Med anledning härav har tidigare ärenden rörande Ostindiefararen och Svenska Ostindiska Companiet (SOIC) granskats, bland annat vissa tjänsteutlåtanden som upprättades 2011 och 2012 av dåvarande stadskansliet respektive kulturförvaltningen (dnr 0313/11 och 0859/12).

Stadens insatser aktualiserades sedan ledande företrädare för näringslivet i januari 2011 tillskrivit kommun- och regionledning med budskapet att man inte kunde fortsätta lämna finansiella bidrag till Ostindiefararen Göteborg ”utan någon som helst motprestation”.

Kommunfullmäktige beslöt i maj 2011 att stödja verksamheten ekonomiskt, vilket även Västra Götalandsregionen gjorde. Kulturförvaltningen pekade 2012 på olika möjligheter till publik verksamhet i anslutning till Ostindiefararen, vilka dock inte kommit till utförande.

En hemställan från SOIC 2013 resulterade i vissa beslut rörande stadens framtida engagemang i Ostindiefararen. Kommunstyrelsen beslutade att omfördela vissa av de tidigare beslutade pengarna till perioden 2013-2015. Samtidigt beslutades att Göteborgs Stad inte skulle ta ytterligare ekonomiskt ansvar för skeppet efter 2015. I ett kompletterande budgetbeslut i november 2015 fastställdes dock att SOIC AB skulle få ett villkorat bidrag om ytterligare 2 miljoner kronor, vilket utbetalades i början av 2016. I maj 2016 meddelade emellertid SOIC att man inte kan driva verksamheten vidare och att skeppet är till salu.

Förvaltningen föreslår att kulturnämnden avstyrker motionen. Staden fattade ett principbeslut i frågan redan 2013, även om man gjort ett avsteg från ställningstagandet att inte stödja verksamheten ekonomiskt efter 2015, för att underlätta SOIC:s

förhandlingar med kinesiska intressenter. Ett övertagande av skeppet vore ett omfattande åtagande. Det är osannolikt att det går att täcka kostnaderna med intäkterna från publik verksamhet.

Nämns kan, att kulturförvaltningen i Malmö Stad hade ett liknande ärende för några år sedan. Två stycken repliker av äldre fartyg (koggar) byggdes under slutet av 1990-talet, bland annat i avsikt att användas för marknadsföring av Malmö Stad. Verksamheten bedrevs i olika former mellan 2003 och 2013. Efter att ha studerat olika handlingsalternativ beslöt staden att sälja fartygen 2014 för en symbolisk summa.

Bakgrund

Ostindiefararen Götheborg ägs av Stiftelsen Ostindiefararen Götheborg, och verksamheten bedrivs av ett helägt dotterbolag – Svenska Ostindiska Companiet AB (SOIC). Stiftelsen bildades 2008 av bolagen SKF, Volvo, Stena, Göteborgs hamn och Business Region Göteborg. Vardera stiftelseparten skulle under 2008-2010 varje år tillföra 1,5 mkr, ett grundkapital på 7,5 mkr årligen.

I januari 2011 tillskrev SKF, Volvo och Stena kommunstyrelsens och regionstyrelsens respektive ordförande och påtalade att skeppet hade värde för bolagen endast när man utnyttjade det för sina egna aktiviteter och att man inte avsåg att lämna fortsatta bidrag utan motprestationer.

2011 upprättade dåvarande stadskansliet ett tjänsteutlåtande (dnr 0313/11), i vilket man analyserade olika alternativa framtida scenarier för skeppet. Utlåtandet föreslog kommunstyrelse och fullmäktige att besluta om att stödja verksamheten ekonomiskt med 13,4 + 6,6 mkr i villkorat tillskott under perioden 2012-2013 och lika mycket i ränte- och amorteringsfria lån 2011-2013, vilket också fastställdes i fullmäktige 2011-05-12. Även regionen beslutade 2011 om ett ekonomiskt tillskott på 10 mkr, villkorat mot bolagets resultat.

År 2012 gjorde kulturförvaltningen en utredning i form av ett tjänsteutlåtande med titeln ”Ostindiefararen Götheborg - framtid och inriktning” (0859/12). Då beställde även förvaltningen en utredning av SSPA Sweden AB, som listade ett antal möjliga scenarier avseende Ostindiefararens framtida bevarande och förvaltning (dnr 859/12). Samtliga alternativ innebär icke obetydliga kostnader, antingen som initiala investeringar eller i form av löpande drift eller både och.

Göteborgs planerade resor till London-OS 2012 och Delaware-jubileet i USA 2013 ställdes in. Ett antal European Tours genomfördes under perioden 2012-2015, och det sistnämnda året gick fartyget även upp i Väneren. Det har funnits planer på ännu en Kinaresa vilken på grund av utebliven ekonomi inte kunnat genomföras. I maj 2016 meddelade stiftelsen att man inte längre kan driva verksamheten vidare och att man förbereder en försäljning av fartyget.

2013 handlade stadsledningskontoret en förfrågan från stiftelsen och upprättade ett tjänsteutlåtande i ärendet med förslag till beslut i sex punkter (dnr 0369/13). Den femte punkten innebar att efter 2015 har Göteborgs Stad inte för avsikt att ta ytterligare ekonomiskt ansvar för Ostindiefararen Götheborg, och att fartygets framtida hemvist blir en fråga för stiftelsen att hantera. Kommunstyrelsen beslöt efter votering i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

I stadens kompletterande budget för 2015 – som beslöts vid kommunstyrelsens sammanträde 2015-11-04 – ingick emellertid en kostnadspost om ytterligare 2 mkr till SOIC AB, villkorat med förutsättningen att VGR skjuter till samma summa, samt att stiftelsen återbetalar eventuella medel de får in till kommunen.

Av SOIC AB årsredovisning för 2015 framgår också att man under året inkommit med en begäran om stöd till både Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen, för att möjliggöra förhandlingar som då pågick med kinesiska intressenter. Staden och regionen beviljade ett bidrag om 2 miljoner kr vardera, vilka betalades ut i januari respektive februari 2016.

Bilagor:

Motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg.

Expedieras till:

Kommunstyrelsen.

Ärendet

Kommunstyrelsen sände den 20 juni 2016 motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Götheborg på remiss. Kulturnämnden ska yttra sig senast den 29 september 2016.

I motionen föreslås att staden ska fullfölja sitt engagemang för Ostindiefararen Götheborg, att stadsledningskontoret får till uppgift att se vilka möjligheter som finns till att finansiera skeppets framtid med inriktning på att skeppet finns kvar i Göteborg samt att staden bör tillse så att skeppet ingår i planen för jubileumsåret.

Kulturförvaltningen har hanterat frågan dels genom att återkoppla några av de slutsatser som redan dragits vad gäller ekonomiska åtaganden avseende Ostindiefararen, dels göra en bedömning av vad ett övertagande av fartyget skulle få för konsekvenser för stadens kulturutbud.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaderna för skeppet går att beräkna och beskriva på en mängd olika sätt, beroende på hur det ska användas. Utgångspunkten hittills har varit att skeppet ska hållas i sjövärdigt, oceangående skick, vilket innebär höga krav på dess underhåll, bemanning, certifikat med mera.

Kostnaden för det löpande underhållet av själva skeppet exklusive personal har uppskattats till cirka 6-8 mkr årligen, en summa baserad dels på kontakter med SOIC AB, dels på utredningen av SSPA Sweden AB 2012. Sannolikt kan kostnaden sänkas en del om skeppet inte behöver vara i oceangående skick, men man måste ändå räkna med att ett flytande fartyg med vissa intervall behöver torrsättas i docka för underhåll. Ska publik verksamhet bedrivas tillkommer personal- och driftskostnader för detta och ska skeppet utrustas och bemannas för segling tillkommer ytterligare kostnader. För ett permanent torrsatt och inbyggt fartyg är den initiala kostnaden hög, men det framtida underhållsbehovet blir mindre.

Självklart kan också vissa verksamheter generera intäkter. Även här gäller att dessa är varierande beroende på en rad faktorer, bland annat vilka aktiviteter man genomför, vilka priser som tas ut samt hur många besökare man får. Används skeppet som besöksmål ungefär som ett museum finns möjlighet att få intäkter i form av olika avgifter (entréer, visningar, försäljning med mera). Att det skulle kunna nå den omfattning som krävs för att finansiera underhållskostnaden (för ett fartyg i sjön) är inte troligt.

Detta kan illustreras med två olika biljettpriser som exempel. Med ett biljettpris på 130 kr måste 7 692 biljetter säljas för varje miljon i entréintäkter. För att få in sex miljoner behöver man sälja 46 152 biljetter.

Skulle en entré till Ostindiefararen gå på samma årsbiljett som till stadens museer – vilket föreslogs i tjänsteutlåtandet 2012 – blir behovet av sålda biljetter större. En årsbiljett kostar 40 kr och för att få in sex miljoner måste således 150 000 årsbiljetter säljas. Som jämförelse kan påpekas att kulturförvaltningens fyra museer tillsammans brukar sälja mellan 100 000 och 125 000 årsbiljetter.

Tiden har inte medgivit sammanställning av något omfattande analysmaterial avseende besöksiffror. Under tre veckor sommaren 2012 när *Götheborg* låg vid Stenpiren noterades 8 000 besök, vilket i snitt motsvarar omkring 400 personer per dag. Dock är verksamheten väderberoende och sommaren 2012 var i det hänseendet tämligen kall och regnig. Räknar vi därför på 500 personer per dag under tre månaders sommarsäsong

gör det 45 000 besökare. Intäkten blir dock normalt inte totala antalet besökare x fullt pris, avhängigt vilken policy man tillämpar. De flesta besöksmål har låg eller ingen entré för barn och unga, vilka kan antas vara en stor och viktig målgrupp i sammanhanget. Uppskattningsvis bör andelen barn och unga vid ett besöksmål av det här slaget uppgå till 30-50 procent.

Konferensaktiviteter och event är givetvis andra verksamheter som kan bedrivas vid kaj, men här har inte något försök gjorts att uppskatta vad det kan ge besöks- och intäktsmässigt.

I ovanstående räkneexempel har personalkostnader exkluderats eftersom den frågan kan organiseras på många olika sätt. Oavsett huvudman måste man emellertid av självklara orsaker kalkylera med tillkommande kostnader för såväl personal som städning, el, VVS, säkerhet och administration med mera. Med samma krav på kvalitet i besöksmottagningen som i stadens övriga kulturverksamheter kommer den kostnaden att bli betydande. I kulturförvaltningens utredning 2012 beräknades driftskostnaden vid publik verksamhet på Ostindiefararen liggande i vattnet till ca 3 mkr. Det är ungefär den summa som SOIC uppger att deras publika verksamhet vid kaj kostar årligen. En fråga av mer praktisk natur, som även har ekonomisk relevans, är vilken kaj/lokalisering det kan bli fråga om.

Slutsatsen av det ekonomiska resonemanget är att det blir kostsamt att driva Ostindiefararen som ett besöksmål i stadens regi och att det sannolikt inte går att finansiera skeppsunderhåll och verksamhet med intäkterna.

Kulturella och kulturhistoriska aspekter

Det kulturhistoriska värdet av Ostindiefararen ligger i första hand i den hantverkskunskap byggnationen gav, erfarenheterna av seglingarna och de insikter i livet ombord eller livet på 1700-talet som ett besök kan ge. Skeppet i sig är en rekonstruktion, skapat i nutid med utrustning och uppgifter som skiljer sig från det ursprungliga fartygets, och ska inte jämföras ur bevarandeperspektiv med till exempel Vasa eller andra autentiska historiska fartyg eller andra autentiska föremål.

Inom den experimentella arkeologin, till vilken skeppskopior ofta brukar räknas, utförs rekonstruktioner av artefakter och/eller processer i syfte att studera eller belysa historiska samband och vetenskapliga problem. Den sortens insikter bör vi också konstatera har nåtts i samband med byggandet och seglandet av *Götheborg*. När vi talar om museal verksamhet i anslutning till Ostindiefararen är det därför viktigt att hålla i minnet att fartygets roll skulle kunna vara att fungera som en arena för berättelser och verksamhet i syfte att nå en förståelse för aktiviteter i äldre tid, inte att förväxlas med bevarandet av historiska objekt.

Kulturförvaltningen har tidigare (2012) beskrivit den verksamhet man anser möjlig att bedriva på Ostindiefararen, och då konstaterat att den i vissa avseende inte skiljer sig så mycket från den som SOIC bedriver. Det rör sig om visningar och guidningar för barn och vuxna, samt verksamhet inriktad på konferens och event. Därtill har kulturförvaltningen stor erfarenhet av och kompetens för pedagogisk verksamhet riktad mot skola och förskola. Utan att upprepa den möjliga pedagogiska verksamhet ombord som förvaltningen redan beskrivit kan man konstatera att även förutsättningar för viss annan verksamhet är goda, till exempel dramatiserade iscensättningar av händelser och möten. Skeppet skulle kunna utgöra plats för vissa lektioner med maritim och kulturhistorisk inriktning.

Barnperspektivet

Sannolikt skulle Ostindiefararen bli ett uppskattat besöksmål för barn och unga, på ett snarlikt sätt som kulturförvaltningen redovisade i sitt tjänsteutlåtande 2012. På skeppet skulle man dels kunna bedriva pedagogisk verksamhet delar av året (ej vinterhalvåret av säkerhetsskäl), dels bedriva turistmålsaktiviteter med visningar etcetera på sommaren.

Jämställdhetsperspektivet

Skeppet kan inte erbjuda alla besökare upplevelser på lika eller ens någorlunda jämställda villkor. Tillgängligheten skulle av uppenbara skäl inte vara god ombord, med trappor, lejdare, lutande golv och trånga passager.

Mångfaldsperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Omvärldsperspektivet

Det har i olika sammanhang framhållits att Ostindiefararen är ett unikt projekt, vilket kan vara sant i så måtto att det torde vara världens största oceanklassade, seglande träfartyg. Skulle fartyget förtöjas permanent vid kaj eller läggas i torrdocka kommer dock saken i en annan dager. Det finns många andra äldre fartyg vid kaj i vilken museiverksamhet bedrivs ombord och bara i Göteborg finns exempelvis flera stycken i Maritimans verksamhet.

Begränsar vi oss till segelfartyg kan *Jarramas* i Karlskrona och *Pommern* i Mariehamn nämnas och i England är *Victory* och *Warrior* i Portsmouth stora besöksmål. Samtliga dessa är dessutom mer eller mindre originalfartyg (*Victory* dock hårt restaurerad), medan *Götheborg* är en rekonstruktion, tillika anpassad till moderna förhållanden. Tilläggs bör, att av dessa är bara *Victory* byggd av trä.

Malmö Stad ägde under ca 15 år två stycken repliker av äldre fartyg, så kallade koggar, vilka byggdes 1998 baserade på medeltida fartygslämningar påträffade i Skanör. Ansvaret för driften skiftade under perioden 2003-2013; tidvis var ansvaret upphandlat och låg hos en entreprenör och tidvis drevs verksamheten i kulturförvaltningens regi. Kostnaderna översteg avsatta anslag och slutligen studerades fyra olika handlingsalternativ: 1) ny upphandling, 2) uthyrning, 3) försäljning eller 4) överföring till Malmö Museer med förändrad inriktning. Fullmäktige beslöt om alternativ 3 och skeppen såldes för en symbolisk summa 1 januari 2014.

Beredning av ärendet

Sjöfartsmuseet Akvariet har berett ärendet bland annat genom granskning av tidigare beslut och utredningar i ärendet, och därvid haft kontakt med stadsledningskontoret i Göteborgs Stad. Därutöver har museet haft externa kontakter med Malmö museer och SOIC AB (VD) samt informella, muntliga kontakter med Statens maritima museer och Transportstyrelsen.

Förvaltningens förslag till yttrande

Kulturförvaltningen föreslår att kulturnämnden avstyrker motionen. Staden har redan 2013 fattat ett principbeslut i frågan, även om man i syfte att underlätta SOIC:s förhandlingar med kinesiska intressenter gjorde ett avsteg från ställningstagandet att inte lämna vidare ekonomiskt stöd till skeppet. Ett övertagande av skeppet vore ett omfattande åtagande. Beroende på vilket bevarandevalterativ man väljer kommer kostnaderna att utfalla olika, vissa medför större behov av initiala investeringar, andra fordrar en mer omfattande och långsiktig drifts- och underhållsbudget. Det är osannolikt att det går att täcka kostnaderna med intäkter från publik verksamhet.

GÖTEBORGS STADS KULTURFÖRVALTNING

Anna Rosengren

Förvaltningsdirektör

Britta Söderqvist

Sektorschef Museer

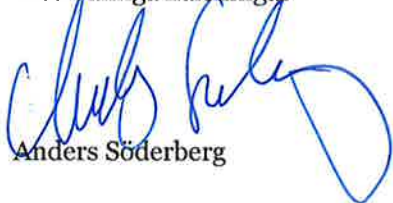
2016-09-28

Dnr Göteborg & Co Träffpunkt AB 0163/16

**Yttrande stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg
(Dnr 0960/16)**

Bifogar Göteborg & Co's yttrande över rubricerad motion samt protokollsutdrag från styrelsens beslut.

Med vänliga hälsningar



Anders Söderberg

Administrativ chef
Göteborg & Co Träffpunkt AB

Styrelsen 2016-09-27

Diarienummer: 0163/16
Handläggare: Anders Söderberg
Tel: 031-368 40 18
E-post: anders.soderberg@goteborg.com

Yttrande stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg (Dnr 0960/16)

Förslag till beslut i styrelsen för Göteborg & Co Träffpunkt AB

Styrelsen föreslås besluta

- 1) Översända yttrande enligt nedan till Kommunstyrelsen

Bakgrund

Under våren 2016 har Stiftelsen Ostindiefararen Göteborg meddelat att Ostindiefararen är till försäljning. 2 juni 2016 ställde av Tom Heyman (VägV) m fl. en motion om stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg. Se bilaga 1. Göteborg & Co har givits i uppdrag att yttra sig över motionen.

Yttrandet

Göteborg & Co gör en bedömning ur följande perspektiv

KÄNNEDOM OCH PLATTFORM FÖR KONTAKTER & MARKNADSFÖRING

- Skeppet är ett fantastiskt projekt som tjänat Staden på många olika sätt. Framförallt genom att öka kännedomen om Göteborg runt om i världen vilket den också framgent skulle kunna göra om den fortsätter segla. För kännedomen i och relationerna med Kina har den haft en stor betydelse.
- Skeppet har även varit en utmärkt plattform för näringslivskontakter och politiska kontakter
- Eriksberg, där skeppet ligger, har genom främst fordonsindustrin blivit ett område där kineser bor. Skeppet har ända sedan byggnationstiden varit ett besöksmål dit såväl kineser som representanter för näringsliv och politisk ledning tar sina besökare.
- Skeppets bidrag som plattform för kontakter och marknadsföring förutsätter att det är i segelbart skick vilket enligt uppgift skulle kosta 12 mkr i årligt underhåll samt kostnader för expeditioner.

- Näringslivet har genom åren på olika sätt bidrag till skeppet men med bakgrund av att upphört med finansieringen får man anta att näringslivet inte längre värderar skeppets möjligheter på samma sätt.

LÄNK MELLAN HISTORIA OCH NUTID – TILLGÅNG I GÖTEBORGS 400-ÅRSJUBILEUM

- Skeppet knyter an till vår historia och till vår nutid som handels- hamn, och sjöfartsstad.
- Ostindiska kompaniets framgångar bär spår in i nutiden genom donationer, Göteborgsanda i dess goda bemärkelse mm.
- Utifrån detta perspektiv skulle skeppet vara en tillgång i Göteborgs 400-årsjubileum.

BESÖKSNÄRINGSEFFEKTER

- Skeppet har en spännande idébakgrund och under byggtiden var den ett attraktivt besöksmål jämförbart med till exempel Konstmuseet, Stadsmuseet, Sjöfartsmuseet och andra starka besöksmål i staden. (Ett besöksmål som lyfter Historia, Handel, Sjöfart, Hantverkstraditioner etc.)
- Utifrån ett besöksnäringssperspektiv är skeppet idag ett besöksmål/sevärdhet bland många andra i staden och är som solitär ingen enskild reseanledning.
- I det fall skeppet blir kvar är det tänkbart att det finns en potential att med en högre ambition kunna öka attraktionskraften och lyfta henne som ett starkare besöksmål.
- För att skeppet ska ha ett eget besöksnäringssvärde behöver det sannolikt ligga i vattnet. Ett landsatt fartyg skulle kunna ha ett visst värde i ett sammanhang där det knyter an till annan verksamhet. Liseberg har i ett tidigt skede visat intresse för skeppet men avvaktar i dagsläget stiftelsens intentioner.

Ekonomiska konsekvenser

Ett skepp i segelbart skick kostar enligt uppgift ca 12 Mkr per år i drift och underhåll vilket befintligt finansieringsform inte längre klarar. Kostnaden för underhåll om skeppet ligger still vid kaj eller på land är inte definierad. Det finns heller inte någon utredning som närmare bedömer betydelsen, attraktiviteten samt den eventuella framtida turistiska effekten. Så som skeppet idag visas i Göteborg är vår bedömning att kostnaden är för hög i förhållande till en förmodad effekt ur ett turistiskt perspektiv.

Olika Perspektiv

Barnperspektivet

Skeppet har ett kulturhistoriskt värde och skulle vid ett bevarande kunna vara en del i undervisning om Göteborgs historia. Göteborg & Co har inte kompetens att uttala sig om utbildningsvärdet.

Jämställdhetsperspektivet

Det seglande skeppet har på sina expeditioner bemannats med volontärer. Göteborg & Co förutsätter att ett fortsatt seglande skepp skulle bemannas på samma sätt och att jämställdhetsperspektivet skulle beaktas. Som eventuellt utställningsföremål har Göteborg & Co svårt att se några direkta kopplingar till jämställdhetsperspektivet.

Mångfaldsperspektivet

Det seglande skeppet har på sina expeditioner bemannats med volontärer. Göteborg & Co förutsätter att ett fortsatt seglande skepp skulle bemannas på samma sätt och att mångfaldsperspektivet skulle beaktas. Som eventuellt utställningsföremål har Göteborg & Co svårt att se några direkta kopplingar till mångfaldsperspektivet.

Miljöperspektivet

Ett seglande skepp får förutsättas underhållas, rustas och framföras på ett miljömässigt hållbart sätt. Som eventuellt utställningsföremål har Göteborg & Co svårt att se några direkta kopplingar till miljöperspektivet utöver att skeppets förvaltning behöver följa de krav som staden ställer på all verksamhet.

Omvärldsperspektivet

Relevanta aspekter har beskrivits i yttrandet.

Bilagor

Bilaga 1

Expedieras

Stadsledningskontoret



Motion av Tom Heyman (VägV) m fl. om stadens engagemang för Ostindiefararen Göteborg

Göteborg den 2 juni 2016

Idén att bygga en fullskalig kopia av ostindiefararen Göteborg väcktes av ett par entusiastiska marinarkeologer. Skeppet växte långsamt fram med byggnadsmetoder som delvis fick återskapas. Den historiska kunskapen att bygga ett så stort skepp var inte längre helt aktuell. Kunskapen har nu samlats med fartyget.

Utan ett stort stöd från Göteborgs kommun hade projektet inte gått att genomföra. Stadens engagemang öppnade också för ytterligare bidrag från näringslivet. Göteborg Stad var drivande när det gällde att genomföra bygget av skeppet och nu behövs aktiviteter för att fortsätta bevara och öka intresset för skeppet. Staden har därför ett fortsatt ansvar och kan inte bara överge skeppet. Vägvalet anser att kommunen ska gå in och fortsätta sitt engagemang för Ostindiefararen Göteborg.

Vi stundar ett jubileumsår för Göteborg där vi anser att ostindiefararen ska vara kvar i Göteborg för att visa på Göteborgs historia men också visa på det engagemang som göteborgare kan åstadkomma tillsammans. Med resurser och rätt engagemang finns en framtid för skeppet i Göteborg.

Om Ostindiefararen Göteborg

Under tio år har skeppet gjort Göteborgs namn känt runt om i världen. Den uppmärksammade resan till Kina blev ett viktigt inslag i de svensk-kinesiska förbindelserna och ledde till ett statsbesök i Sverige något år senare. En ny resa till Kina fick ställas in 2014 på grund av uteblivna bidrag från sponsorer. Under 2015 genomfördes en begränsad resa till Väner och Väst Europa. För 2016 finns ingen resa planerad. Nu har stiftelsen meddelat att skeppet är till försäljning.

Förslag till beslut

Med bakgrund av ovanstående föreslår vi

- att staden fullföljer sitt engagemang för Ostindiefararen Göteborg
- att stadsledningskontoret får till uppgift att se vilka möjligheter som finns till att finansiera skeppets framtid med inriktning på att skeppet finns kvar i Göteborg
- att tillse så skeppet ingår i planen för jubileumsåret

Tom Heyman
Vägvalet

Theo Papaioannou
Vägvalet

Catarina Pettersson
Vägvalet

Marie-Louise Bergstöm
Vägvalet

Anders Åkvist
Vägvalet

GÖTEBORG & CO TRÄFFPUNKT AB

PROTOKOLLSUTDRAG (7/2016)

Vid styrelsemöte i Göteborg & Co Kommunintressent AB
2016-09-27

16 § Yttrande om stadens engagemang för Ostindiefararen Götheborg (bilaga 9)

Förelåg förslag till yttrande enligt bilaga till kallelsen.

Styrelsen beslutade lämna yttrande om stadens engagemang för Ostindiefararen Götheborg till kommunstyrelsen enligt bilaga 9 till kallelsen.

Paragrafen justerades omedelbart.

Dag som ovan



Jan Persson

Justeras:



Håkan Linnarsson



Pär-Ola Mannefred