



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2016-04-20
BN 2016-04-26
Diarienummer 0202/16

Strategiska avdelningen

Alexander Danilovic
Telefon 031-368 17 36
E-post: alexander.danilovic@sbk.goteborg.se

Yttrande gällande koncessionsavtal mellan Göteborgs hamn och Stena Line AB gällande Danmarksterminalen och Tysklandsterminalen på Södra Älvstranden inom stadsdelen Masthugget

Förslag till beslut

Byggnadsnämnden föreslås besluta:

- att föreslå kommunfullmäktige att godkänna förhandling om nytt koncessionsavtal, som även inbegriper flytt av Tysklandstrafiken till ytterhamnen, mellan Göteborgs Hamn och Stena Line AB. I avtalet ska ingå att Stena Line säkrar att verksamheten kan bedrivas enligt miljötillstånd, inklusive ändringar under avtalstid, utan negativ påverkan på möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse inom planområdet DP Järnvågsgatan enligt samrådshandling daterad 2015-06-17.

Sammanfattning

Nytt koncessionsavtal mellan Göteborgs Hamn och Stena Line AB gällande Danmarksterminalen och Tysklandsterminalen.

- Stadsbyggnadskontoret ser att pågående detaljplanering för bostäder i anslutning till Stena vid Masthuggsterminalen behöver beaktas inom ramen för förhandling av nytt avtal för Stenas verksamhet. En förutsättning i förhandlingen måste vara att Stena kan bedriva fortsatt verksamhet enligt gällande miljötillstånd vid Masthugget om detaljplanen för Järnvågen byggs ut i enlighet med samrådsförslaget.
- Under förutsättning att, Tysklandstrafiken flyttas från Majnabbe till ytterhamnen, och att åtgärder nödvändiga för att möjliggöra linbanetorn inom terminalområdet samt bostadsbebyggelse inom planområdet DP Järnvågsgatan, inte belastar Staden, bör en förhandling om nytt koncessionsavtal för Majnabbe och Masthuggskajen kunna godkännas. Om åtgärder på tillkommande bebyggelse eller i verksamheten krävs, eller kommer att krävas, för att detta ska vara möjligt behöver detta regleras i avtalet mellan staden och Stena.
- Om man inte säkerställer möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse enligt samrådshandling samtidigt som riksintressena hamn och trafik tillgodoses kommer kontoret inte att kunna skapa möjlighet att i denna stadsdel klara bostadsbyggandet i önskad takt. Avtalet måste också vara klart innan antagande i KF.
- Gällande koncessionsavtal för terminalen vid Masthuggskajen löper ut december 2019, och för terminalen vid Majnabbe, december 2024. Avtalet vid Masthuggskajen förlängs till 2035 med en, för Göteborgs hamn, option att häva avtalet från

och med 2025. Grund för hävande är betydande stadsutveckling, exempelvis tillkommande älvförbindelse. Om avtalet hävs i förtid ska Stena Line AB ersättas restvärde för investeringar för hamnändamål gjorda inom Masthuggsterminalen efter att nytt avtal tecknats. Stena Line AB har rätt att säga upp avtalet tidigast 2025. Stena Line AB ska vidare förbinda sig att göra åtgärder vid Masthuggsterminalen som konkretiseras inför beslut i kommunfullmäktige för att integrera den med kommande omgivande bostadsbebyggelse. Inriktning för avtalet vid Majnabbeterminalen är att avtalet förkortas från gällande avtalstid, december 2024, till dec 2020. I övrigt gäller rådande villkor i avtalet för Majnabbeterminalen.

Stadsbyggnadskontoret

Agneta Hammer
Stadsbyggnadsdirektör

Alexander Danilovic
T.f. chef Strategiska avdelningen

Bilagor

01. Förstudie Stena Samlokalisering Majnabbe
02. Beslut – Lokalisering färjeverksamheten
03. Protokollsutdrag

Ärendet

Stena Line AB behåller sin verksamhet för Danmarkstrafiken på Masthuggskajen grundat på nytt avtal med Göteborgs Hamn. I detta avtal ingår även att Stena Line AB lämnar Majnabbekajen där nuvarande Tysklandsterminalen ligger. Tysklandstrafiken flyttas till ytterhamnen.

Bakgrund

Majnabbekajen är drygt 60 år gammal. 1981 övertogs GFL:s trafik av Stena Line AB. Hamnen används idag helt för Stenas trafik på Kiel, Tyskland. GHAB är fastighetsägare till såväl terminalytor som kajer. Terminalbyggnaden ligger på en tomträttsfastighet med Fastighetskontoret som formell fastighetsägare och om upplåtit tomträten till Stena. Transport av farligt gods är tillåten till terminalen.

I ”Lease Agreement” avseende Masthuggsterminalen har överenskommelse mellan GHAB och Stena Line AB att Stena ska avträda terminalyta och kajer vid Masthugg 2020. Parterna har också avtalat att utreda möjligheterna att samlokalisera färjetrafiken på Danmark och Tyskland till Majnabbe.

För att utvärdera möjligheterna till en samlokalisering till Majnabbe har en förstudie, daterad 2016-01-19 genomförts. Förstudien är ett underlag för beslut avseende möjligheterna till samlokalisering. Inom förstudien har övergripande frågor rörande terminallayout, trafiksituationen för Oscarsleden och trafikmot, kostnadskalkyl, tidplan, verksamhetstillstånd och planförutsättningar utretts och analyserats.

Sammanfattningsvis är det förstudiens slutsats att en samlokalisering vid Majnabbe inte är genomförbar givet investeringsbehov och osäkerheter kopplat till verksamhetstillstånd.

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Bedömningen grundar sig på att Tysklandstrafiken lämnar Majnabbe och flyttar ut till ytterhamnarna. Danmarkstrafiken förutsätts ligga kvar vid Masthuggskajen under avtalsperioden med de förutsättningar som anges om förtida flytt grundat på stadsutvecklingsfrågor.

I arbetet med vision Älvstaden ingår Södra Älvstranden som en av fem noder. Södra Älvstranden sträcker sig från Skeppsbron och vidare västerut via Järnvågen - Masthuggskajen förbi Fiskhamnen och Majnabbe fram till Klippan.

Detaljplan för Skeppsbron har vunnit laga kraft och är i genomförandefasen. För området strax väster om Skeppsbron pågår arbetet med detaljplan för blandstad vid Järnvågsgatan med flera. Tidplanen för denna är antagande under 2016 med tänkt byggstart 2018. Planen för Skeppsbron möjliggör 400 bostäder och planen för Järnvågsgatan avses möjliggöra cirka 1 300 bostäder och 130 000 kvm BTA verksamheter. Byggtiden för Skeppsbron och Järnvågsgatan kan uppskattas till sju till åtta år enligt utbyggnadsplanerna. Det innebär att dessa två planområden kan komma att vara färdigställda 2026.

Byggtiden beror till viss del på det komplexa läget med befintliga byggnader/verksamheter i söder och läget längs med älven för Skeppsbron respektive Oscarsleden för Järnvågsgatan. En fortsättning av exploateringen ute på Masthuggskajen bedöms inte kunna igångsättas förrän tidigast 2026. Ett planarbete för Masthuggskajen med målsättningen byggstart 2026 bör kunna genomföras under tidsperioden 2023-2026.

För att arbeta vidare med utvecklingen längs Södra Älvstranden, finns ytterligare två områden som kan komma ifråga för fortsatt planering och utveckling, området kring Fiskhamnen och området vid Majnabbe. Till detta kan man lägga ett mindre område som innehåller framtida kollektivtrafikförbindelse mellan Stigberget och Lindholmen. Denna del är kopplad till K2020 och utvecklingen av stadens kollektivtrafiknät.

I avseende att hela staden kommer en utbyggnad vid Masthugget/Järnvågsgatan att innebära att man binder ihop Skeppsbron-Linnéstaden-Stigberget.

Målet att stärka kärnan bedöms ligga inom räckhåll oavsett vilket delområdena man utvecklar men med huvudsaklig tyngdpunkt på Masthugget/Järnvågsgatan.

En exploatering vid Masthuggskajen/Järnvågsgatan eller vid Majnabbe möjliggör i bägge fall att barn och vuxna i Majorna/Linné och Kungsladugård på ett enklare sätt kan möta vattnet och få tillträde till älvens landskapsrum.

Ekonomiska konsekvenser

Innan avtal ingås måste åtgärder, och kostnader för dessa, för att möjliggöra bostadsbebyggelse inom planområdet DP Järnvågsgatan utredas och beslutas. Eventuellt en kostnad för staden vid eventuell förtida (2025) flytt från Masthuggskajen då staden ska ersätta restvärdet på gjorda investeringar för hamnverksamhet som var tänkt att skrivas av fram till 2035. Kostnad för terminalbyggnaden i Majnabbe om den behöver lösas in för att ge möjlighet att vidareutveckla området vid Tysklandsterminalen.

Se bilaga, utredning ekonomi.

Barnperspektivet (FN:s barnkonvention)

En exploatering vid Masthuggskajen/Järnvågsgatan eller vid Majnabbe möjliggör att barn och vuxna i Majorna/Linné och Kungsladugård på ett enklare sätt kan möta vattnet.

Jämställdhetsperspektivet

Tillgängligheten i nya bostäder som tillkommer medger att det är lättare att bo kvar i sin stadsdel. Den goda kollektivtrafikförsörjningen framför allt vid Järntorget bidrar också till en ökad jämställdhet.

Mångfaldsperspektivet

Nyttillskott av bostäder och verksamheter kan medverka till en ökad mångfald i ett relativt homogent område.

Miljöperspektivet

Att tillgängliggöra älven och vattnet samtidigt som man flyttar ut Tysklandstrafiken och dess godstransporter till ytterhamnarna/Arendal innebär en minskning av den tunga trafiken i området och bättre möjligheter till en god boendemiljö i stadsdelen. Farligt gods-transporter kommer att finnas kvar i samma omfattning som idag. Det innebär bland annat att Oscarsleden ligger kvar med tillstånd för farligt gods från Kungssten till Fiskhamnsmotet.

Omvärldsperspektivet

Vi har inte funnit några särskilda aspekter på denna rubrik.