Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2023-09-11
Diarienummer 0808/22

Handläggare
Fredrik Nielsen
Telefon: 031-368 01 80
E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se

Hemställan från Göteborgs Hamn AB avseende utvidgad omfattning av investering i ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Hemställan från Göteborgs Hamn AB om att bevilja ytterligare 0,35 mdkr i 2022 års penningvärde till investering i ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna tillstyrks.

Sammanfattning

Kommunfullmäktiges beslutade 2022-10-27 § 28 att bevilja Göteborgs Hamn AB (GHAB) en fortsatt investering om 1,4 mdkr för upprättandet av en ny färjeterminal vid Arendal. Investeringen var vid beslutstillfället på totalt 2,5 mdkr, inkluderat tidigare beslut om markförvärv samt genomförande av Arendal 2. Syftet med den nya färjeterminalen är att möjliggöra en omlokalisering av Stena Lines Danmarks- och Tysklandsterminaler till Arendal och därmed en avflyttning från Masthuggskajen och Majnabbe.

GHAB har återkommit med en hemställan om ytterligare 0,35 mdkr för ombyggnation av byggnaden ARU som ska bli terminalbyggnad för Danmarks- och Tysklandstrafiken. När föregående investeringsbegäran beviljades av kommunfullmäktige var GHAB och Stena Line överens om att Stena Line skulle bekosta ombyggnaden av ARU. Parterna har sedan kommunfullmäktiges beslut omvärderat ansvarsuppdelningen och kommit överens om att investeringen i stället bör göras av GHAB, främst för att behålla rådigheten över byggnaden som helhet då det inte är fastighetsrättsligt möjligt att avskilja byggnaden från marken.

Ombyggnationen av ARU sker som en hyresgästanpassning för Stena Line. Avkastningen ligger på en nivå som tillgodoser de krav GHAB har för en investering. Sammantaget innebär den justerade ansvarsfördelningen därmed inte en fördyring av projektet som helhet, utan enbart att GHAB tar en större del av investeringen och får avkastning genom framtida hyresintäkter.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Investeringen i en ny färjeterminal beräknas för GHAB, med hänsyn till den i detta ärende föreslagna utökningen om 0,35 mdkr, öka från 2,5 mdkr till 2,85 mdkr, De tidigare 2,5 mdkr består av kommunfullmäktiges tidigare beslut 2022-10-27 § 28 om att

bevilja 1,4 mdkr för upprättandet av en ny färjeterminal vid Arendal samt GHAB:s tidigare investeringsbeslut om projekt Arendal 2 samt markförvärv om totalt 1,1 mdkr.

I sin tidigare hemställan, som låg till grund för kommunfullmäktiges beslut 2022-10-27 § 28, redovisade GHAB att investeringen i en ny färjeterminal finns med i bolagets 10-åriga investeringsplan. Då gjorde GHAB också bedömningen att bolaget, under förutsättning att den aktuella investeringen genererar en avkastning i linje med bolagets avkastningskrav, uppfyller sina långsiktiga ekonomiska mål i ägardirektivet om en soliditet om minst 30 procent samt en direktavkastning på totalt kapital om 4-7 procent.

Göteborg Stadshus AB bedömer fortsatt att GHAB, med en utökning av investeringsramen för projektet om 0,35 mdkr samt en högre intäkt i form av hyra, har ekonomisk förmåga att över tid och med tillräckligt tillfredsställande lönsamhet för bolaget som helhet hantera den aktuella investeringen.

Bedömning ur ekologisk och social dimension

Stadsledningskontoret har inte funnit några nya aspekter utifrån dessa dimensioner i förhållande till tidigare ärende.

Bilaga

Göteborgs Stadshus AB:s protokollsutdrag 2023-08-21 § 80, samt styrelsehandling i Göteborgs Stadshus AB, inklusive hemställan från GHAB samt tidigare ärende i kommunfullmäktige 2022-10-27.

Ärendet

Ärendet omfattar beslut om utvidgad ram om ytterligare 0,35 mdkr i upprättandet av en ny färjeterminal vid Arendal. Omfattningen av investeringen uppgår till totalt 2,85 mdkr, inräknat tidigare beslut om totalt 2,5 mdkr. Syftet med terminalbyggnationen är att möjliggöra en flytt av Danmarks- och Tysklandstrafiken till ytterhamnarna.

Det Construction Agreement som är undertecknat av GHAB samt Stena Line anger att avtalets giltighet är beroende av kommunfullmäktiges beslut i föreliggande ärende senast den 31 januari 2024.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktiges beslutade 2022-10-27 § 28 att bevilja GHAB en fortsatt investering om 1,4 mdkr för upprättandet av en ny färjeterminal vid Arendal. Investeringen var vid beslutstillfället på totalt 2,5 mdkr, inkluderat tidigare beslut om markförvarv samt genomförande av Arendal 2. Syftet med den nya färjeterminalen är att möjliggöra en omlokalisering av Stena Lines Danmarks- och Tysklandsterminaler till Arendal och därmed en avflyttning från Masthuggskajen och Majnabbe.

Föreslagen utökning av investeringen

Byggnaden ARU i Arendal, vilken idag bland annat inhyser Volvo-museet, är planerad att till största delen utgöra terminalbyggnad för Stena Lines färjeverksamhet men även inhysa andra hyresgäster. En omfattande ombyggnad av byggnaden krävs för en fullgod terminalbyggnad. Kostnaden för att bygga om ARU till en fullgod terminalbyggnad bedöms till ca 0,35 mdkr (i 2022 års penningvärde) inklusive en reserv för oförutsedda kostnader om 40 procent.

När föregående investeringsbegäran beviljades av kommunfullmäktige var GHAB och Stena Line överens om att Stena Line skulle bekosta ombyggnaden av ARU. Parterna har sedan kommunfullmäktiges beslut omvärderat ansvarsuppdelningen och kommit överens om att investeringen i stället bör göras av GHAB, främst för att behålla rådigheten över byggnaden som helhet då det inte är fastighetsrättsligt möjligt att avskilja byggnaden från marken.

Ombyggnationen av ARU sker som en hyresgästanpassning för Stena Line. Hyran av byggnaden är separerad från det övriga arrendet för terminalområdet, som kommer att regleras i ett separat avtal. Principerna för den hyresnivå som Stena Line ska erlägga för terminalbyggnaden är desamma som för arrendeområdet och innebär att den hyra Stena Line ska betala är beroende av utfallet av investeringen. Avkastningen ligger på en nivå som tillgodoser de krav GHAB har för en investering. Sammantaget innebär den justerade ansvarsfördelningen därmed inte en fördyring av projektet som helhet, utan enbart att GHAB tar en större del av investeringen och får avkastning genom framtida hyresintäkter.

Avtal mellan GHAB och Stena Line

GHAB beskriver att under 2022 - 2023 har bolaget och Stena Line fört omfattande avtalsförhandlingar. Som ett led i dessa pågår samtidigt ett arbete med att identifiera samtliga åtgärder som behövs för att tillskapa en ny färjeterminal. Utgångspunkten är att projektet ska färdigställas år 2028 - 2029, givet att nödvändiga tillstånd och upphandlingar inte försenas.

Med utgångspunkt i de identifierade åtgärderna, kostnadsuppskattningar och tidplan beskriver GHAB att ett Construction Agreement (projektavtal) tecknas. Detta avtal reglerar hur projektet ska bedrivas fram till färdigställande. Parterna är överens om att markytan ska omfattas av ett arrendeavtal och den nu aktuella byggnaden (ARU) av ett hyresavtal. Avtalstiden i dessa avtal utgör 25 år och även om avtalstiden inte börjar löpa omgående blir parterna bundna av dessa avtal i enlighet med de villkor i Construction Agreement som beskrivs nedan.

Sammantaget gällande avtalen och dess innehåll konstaterar GHAB att det för bolagets del är viktigt att säkra upp att Stena Line blir bundna av att genomföra hela projektet och att de 25-åriga arrende- och hyresavtalen blir bindande. Samtidigt är det viktigt att projektet går att genomföra inom satta kostnadsramar och tidplan. Construction Agreement är därför uppbyggt på ett sådant sätt att båda parter har möjlighet att frånträda avtalet utan att bli bundna av kommande arrende- och hyresavtal vid vissa förutsättningar gällande nödvändiga tillstånd i form av detaljplan och miljötillstånd, kostnadstak och tid.

Detta innebär att det finns en uppsägningsrätt om projektet inte erhåller godkänd detaljplan eller miljötillstånd eller om kostnaderna överstiger det av parterna uppsatta kostnadstaket, vilket för GHAB är kopplat till den av kommunfullmäktige tidigare beviljade investeringen med tillägg för den i nu aktuellt ärende utökade ramen. Det finns dock en sista tidpunkt, juni 2025, vid vilken parterna ovillkorligen blir bundna av såväl arrende- som hyresavtalet.

GHAB planerar att genomföra entreprenaderna på ett sådant sätt att de största och mest kostnadsdrivande arbetena (entreprenaderna för anläggning av terminalytor och ombyggnation av ARU) inte påbörjas förrän sista möjligheten för Stena Line att frånträda avtalet har passerats.

För att den av parterna uppställda tidplanen ska kunna mötas behöver dock vissa åtgärder av mindre ekonomisk omfattning vidtas före eller parallellt med upphandlingarna av ovanstående entreprenader. Det gäller till exempel ledningsomläggning, tomställande och rivning av vissa byggnader. Om Stena Line nyttjar sin rätt att frånträda avtalet efter att sådana åtgärder genomförts och projektet därmed avslutas är Stena Line skyldigt att ersätta GHAB för nedlagda kostnader. Syftet med denna reglering är att möjliggöra att projektet kan genomföras enligt tidplan men samtidigt säkerställa att parterna kan få en tillräckligt tydlig kostnadsbild som visar att projektets totalkostnad inte överstiger satta kostnadsramar innan större arbeten påbörjas.

Construction Agreement undertecknades av parterna den 9 juni 2023 och blir giltigt under förutsättning av respektive styrelses godkännande senast den 30 september 2023. I övrigt är avtalets giltighet beroende av kommunfullmäktiges beslut i föreliggande ärende senast 31 januari 2024.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret delar Göteborgs Stadshus AB:s bedömning att GHAB, med den förändring av ansvarsfördelning mellan GHAB och Stena Line som föreslås och den utökade investeringsram som blir konsekvensen av denna, har ekonomisk förmåga att över tid och med tillräckligt tillfredsställande lönsamhet för bolaget som helhet hantera den aktuella investeringen. Mot bakgrund av den beskrivning som lämnas i GHAB:s

hemställan rörande aktuella avtalskonstruktioner bedömer stadsledningskontoret också att GHAB hanterat de ekonomiska risker som följer med aktuell investering.

Av GHAB:s tidigare hemställan framgår att bolaget planerar för en försäljning av sina fastigheter i Masthugget och Majnabbe med anledning av Stena Lines avflyttning och bedömer att kajerna i samband med detta inte längre utgör ändamål som kommersiell kaj. Härmed uppfattas det inte heller förenligt med deras uppdrag att äga eller förvalta kajerna fortsatt. Enligt den ansvarsfördelning som gäller enligt stadens nya organisation för stadsutveckling har exploateringsnämnden ägandeskapet och stadsmiljönämnden förvaltningsansvaret för icke kommersiella kajer. Hur reavinsten vid en kommande försäljning av bolagets fastigheter i Masthugget och Majnabbe ska hanteras berörs inte i och påverkar inte detta ärende i sak. Stadsledningskontoret vill ändå påpeka att huruvida den reavinst som uppstår vid försäljningen kommer att tillfalla bolaget eller ej beror på hur ägaren vid tidpunkten för försäljningen bedömer bolagets långsiktiga resultat och finansiella ställning liksom på ägarens kort- och långsiktiga utdelningskrav på koncernen som helhet.

I föregående ärende om terminal Arendal gjorde stadsledningskontoret bedömningen att det är rimligt att GHAB äger berörda fastigheter under tiden dessa upplåts för kommersiell hamnverksamhet och att en försäljning bör ske först efter eller i samband med Stena Lines avflyttning från berörda terminalområden. Om GHAB och exploateringsförvaltningen bedömer att det finns tydliga fördelar att genomföra försäljningen i ett tidigare skede förutsätter stadsledningskontoret att parterna gör en genomlysning av befintliga avtal och åtaganden mellan GHAB och Stena Line. En sådan behöver identifiera vilket ansvar för kommersiell hamnverksamhet som i så fall behöver övergå till exploateringsförvaltningen under tidsperioden fram till Stena Lines avflyttning.

Tidplanen för färdigställande av terminal Arendal är satt till år 2028 - 2029. GHAB framför i sitt tjänsteutlåtande att *”Skulle det ske förseningar i projektet och en flytt inte kan ske enligt den uppställda tidplanen vill GHAB särskilt betona vikten av att Göteborgs Stad möjliggör för Stena Line att bibehålla nyttjanderätt vid Masthugget/Majnabbe så länge som behövs för att GHAB kan slutföra projektet. En situation där projektet försenas och Stena Line inte kan etablera sig i Arendal i enlighet med den satta tidplanen, samtidigt som Staden avser ta Masthugget/Majnabbe i anspråk för stadsutveckling skulle innebära att Stena Line skulle behöva lägga ned sin verksamhet i Göteborg. Ett sådant scenario skulle givetvis få enorma konsekvenser för den fortsatta driften vid den nya terminalen i Arendal. Parterna är dock väl införstådda med att dagens arrendeavtal ovillkorligen upphör att gälla efter 2035, varför någon förlängning efter den tidpunkten inte är aktuell”.*

Stadsledningskontoret vill i detta sammanhang framföra tre aspekter som GHAB och Stena Line behöver agera utifrån vid eventuella förseningar av tidplanen:

1. Projekt Lindholmsförbindelsen kommer behöva tillfällig nyttjanderätt på delar av området vid Masthugget från cirka år 2031, dock i en utsträckning som gör att Stena Line fortsatt kan bedriva sin verksamhet vid Masthugget om terminal Arendal inte är färdigställd till dess. Skulle en försening av projektet uppstå behöver exploateringsförvaltningen och Stena Line finna en samverkan så att projekt

Lindholmsförbindelsen kan hålla tidplan samtidigt som Stena Lines verksamhet fortsatt bedrivs.

2. Staden behöver planera för vad som ska ske efter Stena Line avflyttat från berörda områden. Detta innebär att Staden exempelvis kan komma att genomföra fördjupade översiktsplaner eller andra utredningar under perioden som Stena Line fortsatt bedriver sin verksamhet.

3. Som framgår av GHAB:s tjänsteutlåtande behöver parterna vara ”införstådda med att dagens arrendeavtal ovillkorligen upphör att gälla efter 2035”.

Med beaktande av ovanstående aspekter ser stadsledningskontoret att staden inte har några intentioner att påbörja en stadsutveckling vid Masthugget eller Majnabbe som innebär att Stena Lines verksamhet vid befintliga terminaler omöjliggörs innan dess att terminal Arendal är färdigställd.

Avslutningsvis vill stadsledningskontoret, likt i tidigare ärende, påpeka vikten av att GHAB återkommer till kommunfullmäktige med en förnyad investeringsframställan för det fall tecknade avtal med Stena Line av någon anledning inte kan fullföljas.

Magnús Sigfússon	Eva Hessman
Direktör Samhälle och Omvärld	Stadsdirektör

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2023-08-21

§ 80

Yttrande över hemställan från Göteborgs Hamn AB avseende utvidgad omfattning av investering i ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna

Beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Hemställan från Göteborgs Hamn AB om att bevilja ytterligare 0,35 mdkr i 2022 års penningvärde till investering i ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna tillstyrks.
2. Ärendet översänds till kommunstyrelsen för vidare hantering.

Handling

Beslutsunderlag, dnr 0054/23.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering
2023-08-25

Underskrifter

Sekreterare

Johan Hörnberg

Ordförande

Jonas Attenius

Justerande

Axel Josefson

Beslutsunderlag
Styrelsen 2023-08-21
Diarienummer 0054/23

Handläggare: Lena Lundblad, bolagsansvarig
Telefon: 031-368 54 66
E-post: lena.lundblad@gshab.goteborg.se

Yttrande över hemställan från Göteborg Hamn AB avseende utvidgad omfattning av investering i ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Hemställan från Göteborgs Hamn AB om att bevilja ytterligare 0,35 mdkr i 2022 års penningvärde till investering i ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna tillstyrks.
2. Ärendet översänds till kommunstyrelsen för vidare hantering.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige godkände 2022-10-27 § 28, en hemställan från Göteborgs Hamn AB (GHAB) om en fortsatt investering om 1,4 mdkr i 2022 års penningvärde i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna. Syftet med investeringen är att möjliggöra en omlokalisering av Stena Line AB:s (Stena Line) färjeverksamhet från Majnabbe och Masthugget till Arendal/Ytterhamnarna.

En ny färjeterminal i Arendal förutsätter att ytor och byggnader som tillgängliggjorts genom tidigare fastighetsförvärv och hamnutfyllnad (Arendal 2) tas i anspråk samt tillkommande investeringar i terminalytor, breddning av hamnbassäng, kajer, ombyggnationer mm. I det tidigare ärendet redovisade GHAB en tänkt uppdelning av ansvaret mellan bolaget och Stena Line för de tillkommande investeringarna.

Byggnaden ARU inom det tänkta terminalområdet ägs av GHAB och är planerad att nyttjas som terminalbyggnad, vilket kräver en omfattande ombyggnation. I den tidigare ansvarsuppdelningen mellan parterna låg ansvaret för denna ombyggnad på Stena Line. Parterna har nu gemensamt kommit fram till att i stället låta GHAB ansvara för dessa åtgärder. För GHAB:s del innebär detta en utvidgad omfattning av projektet men samtidigt i stället ökade intäkter genom hyra.

GHAB hemställer nu till kommunfullmäktige om en utökad investeringsram med 0,35 mdkr mot bakgrund av en förändrad ansvarsfördelning mellan GHAB och Stena Line AB. I aktuellt ärende beskriver även GHAB avtalsarbetet och viktiga förutsättningar för att projektet ska kunna genomföras.

Göteborg Stadshus AB (Stadshus) gör ingen annan bedömning än vid GHAB:s tidigare hemställan om att bolaget har ekonomisk förmåga att över tid och med tillräckligt tillfredsställande lönsamhet för bolaget som helhet hantera den aktuella investeringen,

även vid en omfördelning av ansvaret enligt detta ärende. Mot bakgrund av beskrivningen som lämnas i ärendet rörande aktuella avtalskonstruktioner bedömer Stadshus även att GHAB hanterat de ekonomiska risker som följer med aktuell investering.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Hamn redovisar att investeringen ska ge en avkastning i linje med bolagets avkastningskrav.

Investeringen i en ny färjeterminal beräknas, med hänsyn till den i detta ärende föreslagna utökningen om 0,35 mdkr, öka från 2,5 mdkr till 2,85 mdkr, inklusive GHAB:s tidigare investeringsbeslut om projekt Arendal 2 samt markförvärv om totalt 1,1 mdkr.

I sin tidigare hemställan, som låg till grund för Stadshus yttrande 2022-06-13 § 63 samt kommunfullmäktiges beslut 2022-10-22 § 28, redovisade GHAB att investeringen i en ny färjeterminal finns med i bolagets 10-åriga investeringsplan och gjorde bedömningen att bolaget, under förutsättning att den aktuella investering genererar en avkastning i linje med bolagets avkastningskrav, uppfyller sina långsiktiga ekonomiska mål i ägardirektivet om en soliditet om minst 30 procent samt en direktavkastning på totalt kapital om 4 - 7 procent. Stadshus delade denna bedömning.

Stadshus ser inte att den förändring av ansvarsfördelningen mellan GHAB och Stena Line som är aktuell i detta ärende och som innebär en utökning av investeringsramen för projektet om 0,35 mdkr och en högre intäkt i form av hyra påverkar den bedömning som gjordes i det tidigare ärendet, utan bolaget bedöms ha ekonomisk förmåga att över tid och med tillräckligt tillfredsställande lönsamhet för bolaget som helhet hantera den aktuella investeringen.

Bedömning ur ekologisk och social dimension

Stadshus har inte funnit några ytterligare aspekter på frågan utifrån dessa dimensioner, utan hänvisar till vad som redovisats i samband med kommunfullmäktiges behandling av GHAB:s tidigare hemställan.

Bilagor

1. Protokollsutdrag och handlingar från Göteborgs Hamn AB, styrelsemöte 2023-06-16, § 9

Ärendet

Föreliggande ärende är Stadshus AB:s yttrande över Göteborgs Hamn AB:s hemställan om en utvidgad omfattning om 0,35 mdkr i 2022 års penningvärde för bolagets investering i ny färjeterminal i Arendal/Ytterhamnarna, för vilken kommunfullmäktige 2022-10-27 § 28, efter hemställan från GHAB 2022-04-22 § 10, godkände en fortsatt investering om cirka1,4 mdkr.

Göteborgs Hamn AB har bedömt att ärendet är av principiell beskaffenhet då det rör en utökad investering i tillägg till ett tidigare, av kommunfullmäktige, beviljat beslut.

Stadshus ska i rollen som moderbolag yttra sig över hemställan innan den översänds till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Stadshus yttrade sig 2022-06-13 § 63 över GHAB:s tidigare hemställan.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Göteborgs Hamns kärna har sedan 1960-talet förflyttats mot Hisingen där idag godshanteringen konsoliderats mot Ytterhamnarna, en utveckling som stärkts av investeringar i terminaler, vägar, järnväg och farleder. En samlokalisering av verksamheten ger möjlighet till merutnyttjande av gjorda och kommande investeringar.

Göteborgs Hamn äger fastigheterna som idag utgör Masthuggsterminalen och Majnabbe-terminalen och arrenderar ut dessa till Stena Line AB. Avtalen omförhandlades 2015 – 2017 och mot bakgrund av en förtätad dialog från 2020 har Stena Line uttryckt önskemål om en omlokalisering av färjeverksamheten från dessa terminaler till Arendal/Ytter-hamnarna givet närheten till befintlig infrastruktur, logistikverksamhet samt fordonsindustrin.

2008 påbörjade GHAB ett arbete med detaljplan och miljötillstånd för utbyggnad av kajer och terminalyta inom projektet Arendal 2. Denna expansion omfattade utfyllnad av en vik och tillskapande av kajer och terminalyta i angränsning till befintliga anläggningar. GHAB har sedan tidigare fattat investeringsbeslut om totalt 1,1 mdkr för projektet Arendal 2 inklusive markförvärv.

GHAB:s tidigare hemställan avsåg fortsatt färdigställande av Arendal 2 (255 mnkr) samt byggnation av anläggningar för färjeterminalen såsom asfalterade ytor, kajer och breddning av insegling/farled samt teknisk försörjning (1,175 mdkr), det vill säga en investering om totalt 1,43 mdkr.

Föreslagen utökning av investeringen

Byggnad ARU i Arendal, vilken idag bland annat inhyser Volvo-museet, är planerad att till största delen utgöra terminalbyggnad för Stena Lines färjeverksamhet men även inhysa andra hyresgäster. En omfattande ombyggnad av byggnaden krävs för en fullgod terminalbyggnad och parterna var tidigare överens gällande ansvarsuppdelningen i projektet om att Stena Line skulle bekosta denna ombyggnation. Kostnaden för att bygga om ARU till en fullgod terminalbyggnad bedöms till ca 0,35 mdkr (i 2022 års penning-värde) inklusive en reserv för oförutsedda kostnader om 40 %.

Parterna har nu omvärderat ansvarsuppdelningen i denna del och kommit överens om att dessa åtgärder i stället ska bekostas av GHAB. Anledningen till detta är man bedömt det som lämpligt att GHAB behåller rådigheten över byggnaden som helhet.

Ombyggnationen sker, med denna ansvarsfördelning, som en hyresgästanpassning för Stena Line. Hyran för terminalbyggnaden kommer att regleras i ett separat hyresavtal, skiljt från det arrendeavtal som kommer att reglera Stena Lines nyttjande av övriga terminalområdet. Principerna för den hyresnivå som Stena Line ska erlägga för terminalbyggnaden är desamma som för beräkningen av arrendet och innebär att den hyra Stena Line ska betala är beroende av utfallet av investeringen. GHAB:s avkastning ligger på en nivå som tillgodoser de krav bolaget har på en investering.

Sammantaget innebär förändringen av ansvarsuppdelningen ingen fördyring av projektet för GHAB:s del utan innebär att GHAB bekostar investeringen och i stället får avkastning genom framtida hyresintäkter.

Pågående avtalsarbete – projektet som helhet

Avtalsupplägg

GHAB beskriver att under 2022-2023 har bolaget och Stena Line fört omfattande avtalsförhandlingar. Som ett led i dessa pågår samtidigt ett arbete med att identifiera samtliga de åtgärder som behövs för att tillskapa en ny färjeterminal. Utgångspunkten är att projektet ska kunna färdigställas 2028-2029, givet att nödvändiga tillstånd och upphandlingar inte försenas.

Med utgångspunkt i de identifierade åtgärderna, kostnadsuppskattningar och tidplan beskriver GHAB att ett s.k. Construction Agreement (projektavtal) tecknas. Detta avtal reglerar hur projektet ska bedrivas fram till färdigställande.

Parterna är överens om att markytan ska omfattas av ett arrendeavtal och den nu aktuella byggnaden (ARU) av ett hyresavtal. Parterna är även överens om villkoren i dessa avtal. Avtalstiden i dessa avtal utgör 25 år och även om avtalstiden inte börjar löpa omgående blir parterna bundna av dessa avtal i enlighet med de villkor i Construction Agreement som beskrivs nedan. Dessa avtal bilägges Construction Agreement.

Parterna har även tagit fram en kostnadsuppskattning som också biläggs Construction Agreement och som kommer att följas noga av båda parter inom ramen för projektet. GHAB avser att upphandla projektering och genomförande av olika åtgärder i ca 4-5 entreprenader.

Avtalsinnehåll

Sammantaget gällande avtalen och dess innehåll konstaterar GHAB att det för bolagets del är viktigt att säkra upp att Stena Line blir bundna av att genomföra hela projektet och att de 25-åriga arrende- och hyresavtalen blir bindande. Samtidigt är det viktigt att projektet går att genomföra inom satta kostnadsramar och tidplan.

Construction Agreement är därför uppbyggt på ett sådant sätt att båda parter har möjlighet att frånträda avtalet utan att bli bundna av kommande arrende- och hyresavtal vid vissa förutsättningar gällande nödvändiga tillstånd i form av detaljplan och miljötillstånd, kostnadstak och tid.

Detta innebär att det finns en uppsägningsrätt om projektet inte erhåller godkänd detaljplan eller miljötillstånd eller om kostnaderna överstiger det av parterna uppsatta kostnadstaket, vilket för GHAB är kopplat till den av kommunfullmäktige tidigare beviljade investeringen med tillägg för den i nu aktuellt ärende utökade ramen. Det finns dock en sista tidpunkt, juni 2025, vid vilken parterna ovillkorligen blir bundna av såväl arrende- som hyresavtalet.

GHAB planerar att genomföra entreprenaderna på ett sådant sätt att de största och mest kostnadsdrivande arbetena (entreprenaderna för anläggning av terminalytor och ombyggnation av ARU) inte påbörjas förrän sista möjligheten för Stena Line att frånträda avtalet har passerats.

För att den av parterna uppställda tidplanen ska kunna mötas behöver dock vissa åtgärder av mindre ekonomisk omfattning vidtas före eller parallellt med upphandlingarna av ovanstående entreprenader. Det gäller till exempel ledningsomläggning, tomställande och rivning av vissa byggnader. Om Stena Line utnyttjar sin rätt att frånträda avtalet efter att sådana åtgärder genomförts och projektet därmed avslutas är Stena Line skyldigt att ersätta GHAB för nedlagda kostnader. Syftet med denna reglering är att möjliggöra att projektet kan genomföras enligt tidplan men samtidigt säkerställa att parterna kan få en tillräckligt tydlig kostnadsbild som visar att projektets totalkostnad inte överstiger satta kostnadsramar innan större arbeten påbörjas.

Som framgått ovan är målsättningen att kunna färdigställa terminalen för driftsättning 2028-2029, beroende bland annat på ledtider för detaljplan och miljötillstånd samt de förutsättningar som ges vid projektering och upphandling.

Som framgår av GHAB:s ärendehandling var intentionen att parterna skulle underteckna ovanstående beskrivna Construction Agreement under juni 2023. Avtalet undertecknades av parterna den 9 juni 2023 och blir giltigt under förutsättning av respektive styrelses godkännande senast den 30 september 2023. I övrigt är avtalets giltighet beroende av kommunfullmäktiges beslut i nu aktuellt ärende senast 31 januari 2024.

Sammanfattande bedömning

Som framgått ovan under Bedömning av den ekonomiska dimensionen ser Stadshus inte att den förändring av ansvarsfördelningen mellan GHAB och Stena Line som föreslås, och den utökade investeringsram som blir konsekvensen av denna, påverkar Stadshus bedömning i GHAB:s tidigare hemställan om att bolaget har ekonomisk förmåga att över tid och med tillräckligt tillfredsställande lönsamhet för bolaget som helhet hantera den aktuella investeringen.

Mot bakgrund av den beskrivning som lämnas i GHAB:s hemställan rörande aktuella avtalskonstruktioner bedömer Stadshus att GHAB hanterat de ekonomiska risker som följer med aktuell investering.

Av GHAB:s tidigare hemställan 2022-04-22 § 10 framgår att bolaget planerar för en försäljning av sina fastigheter i Masthugget och Majnabbe med anledning av Stena Lines avflyttning och bedömer att kajerna i samband med detta inte längre utgör ändamål som kommersiell kaj. Härmed uppfattas det inte heller förenligt med deras uppdrag att äga eller förvalta kajerna fortsatt. Enligt den ansvarsfördelning som gäller enligt stadens nya organisation för stadsutveckling har exploateringsnämnden ägandeskapet och

stadsmiljönämnden förvaltningsansvaret för icke kommersiella kajer. Hur reavinsten vid en kommande försäljning av bolagets fastigheter i Masthugget och Majnabbe ska hanteras berörs inte i och påverkar inte detta ärende i sak. Stadshus vill ändå, som i sitt yttrande till GHAB:s tidigare hemställan, även i samband med detta ärende kommentera att frågan huruvida den reavinst som uppstår vid försäljningen kommer att tillfalla bolaget eller ej beror på hur ägaren vid tidpunkten för försäljningen bedömer bolagets långsiktiga resultat och finansiella ställning liksom på ägarens kort- och långsiktiga utdelningskrav på koncernen som helhet med mera.

GHAB pekar i sitt ärende på beroendet av aktiviteter från andra berörda nämnder och bolag för att tidplanen för projektet ska kunna hållas och i övrigt den nya etableringen av Stena Lines färjeverksamhet bli framgångsrik. GHAB pekar även på vikten, för Stena Lines del, av att verksamheten vid Masthugget och Majnabbe kan bedrivas utan avbrott fram till att flytt till det nya terminalområdet sker. Stadshus ser att ärendet i dessa delar lämpligen hanteras av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Stadshus konstaterar dock, precis som i sitt yttrande över GHAB:s tidigare hemställan, att det är viktigt att Göteborg Energi AB kan svara upp mot det krav på ökat effektuttag som är nödvändigt för Stena Lines planer på eldrivna färjor, vilket i sin tur är nödvändigt för satsningens intentioner om att bidra till lägre utsläpp till sjöss.

Precis som i ärendet i samband med GHAB:s tidigare hemställan vill Stadshus peka på att det är viktigt att bolaget återkommer till kommunfullmäktige med en förnyad investeringsframställan för det fall tecknade avtal med Stena Line av någon anledning inte kan fullföljas.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2023-06-16

§ 9

Beslut - Hemställan till KF om utökad investering Färjelokalisering

Magnus Nordfelt, redogör, i enlighet med till mötet utsänt underlag, för hemställan till KF om utökad investering Färjelokalisering.

Beslut

Styrelsen beslutar:

1. **att** Bevilja medel om ytterligare 350 Mkr i 2022 års penningvärde till projektet ”färjelokalisering Arendal” för ombyggnad av byggnad ARU (Volvomuseum);

2. **att** förklara beslutet under denna punkt omedelbart justerat; samt

3. **att** översända förslaget i punkt 1 till kommunfullmäktige för ställningstagande.

Dag för justering
2023-06-16

Vid protokollet

Sekreterare

Johanna Nyström

Ordförande

Lars Johansson

Justerande

Cecilia Magnusson

Styrelsemöte 2023-06-16

Handläggare: Magnus Nordfeldt
Telefon: 031-368 76 40
E-post: magnus.nordfeldt@portgot.se

Ärende: Utvidgad omfattning av projekt ”färjelokalisering vid Arendal/Ytterhamnarna”

Beslut i styrelsen för Göteborgs Hamn AB

Styrelsen föreslås besluta att:

1. Bevilja medel om ytterligare 350 Mkr i 2022 års penningvärde till projektet ”färjelokalisering Arendal” för ombyggnad av byggnad ARU (Volvomuseum).
2. Förklara beslutet under denna punkt omedelbart justerat; samt
3. Översända förslaget i punkt 1 till kommunfullmäktige för ställningstagande.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige godkände den 27 oktober 2022 en hemställan från Göteborgs Hamn AB (GHAB) om en fortsatt investering om 1,4 Mdkr i 2022 års penningvärde i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna (handling 2022 nr 177).

I ärendet (se bilaga 1) beskriver GHAB de åtgärder som ska vidtas för att färdigställa en terminalyta inklusive terminalbyggnad för Stena Line AB:s (Stena Line) kommande verksamhet efter de flyttar från Masthugget och Majnabbe till ytterhamnarna i Arendal. Byggnaden ARU i Arendal ligger inom det tänkta terminalområdet och är planerad att nyttjas som terminalbyggnad. I nuläget inhyser byggnaden bland annat Volvomuseet och behöver genomgå en omfattande ombyggnation för att kunna fungera som terminalbyggnad.

Göteborgs Hamn äger byggnaden och planerar att göra en hyresgästanpassning av den för att svara upp till de önskemål som Stena Line har på en ny terminalbyggnad. Ombyggnationen innebär en anpassning av byggnaden för att kunna inhysa Stena Lines terminal. Ombyggnationen innefattar en omfattande invändig renovering samt vissa exteriöra åtgärder såsom installation av solpaneler på taket.

Ombyggnadsåtgärderna låg tidigare under projektet på Stena Line men parterna har gemensamt kommit fram till att GHAB ska göra dem. För GHAB:s del innebär ombyggnaden en utvidgad omfattning av projektet i form av en investering, dock samtidigt en möjlighet till ytterligare intäkter genom utökad hyra. De ytterligare medlen är för en utvidgad omfattning av projektet och ger GHAB en lönsam affär.

Ärendet hemställs till Kommunfullmäktige då det rör en utvidgning av den av kommunfullmäktige tidigare beviljade investeringsbegäran. I aktuellt ärende beskriver även GHAB avtalsarbetet och viktiga förutsättningar för att projektet ska kunna genomföras.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den redovisade åtgärden skall ge en tillräcklig avkastning i linje med GHAB:s avkastningskrav.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget ser inga särskilda aspekter att belysa ytterligare under denna rubrik. Se tidigare tjänsteutlåtande (dnr 0808/22)

Bedömning ur social dimension

Bolaget ser inga särskilda aspekter att belysa ytterligare under denna rubrik. Se tidigare tjänsteutlåtande (dnr 0808/22)

Bilagor

1. Beslut kommunfullmäktige – handling 2022 nr 177.

Expedieras

Göteborg Stadshus AB

Ärendet

Ärendet syftar till att bevilja Göteborgs Hamn AB ytterligare 350 Mkr i investering för ombyggnad av terminalbyggnad för färjelokalisering.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund – hamnens utveckling, förflyttning mot ytterhamnarna

Göteborgs Hamns kärna har sedan 60 talet förflyttats mot Hisingen. Sjöfarten och transportsektorns utveckling har drivit mot en konsolidering av godshantering vid ytterhamnarna på Hisingen. Denna utveckling bekräftas av investeringar i terminaler, väg, järnväg och farled till och från hamnen över tid. Det är rationellt att samlokalisera verksamheten för att få merutnyttjande av gjorda och kommande investeringar.

Med start i omförhandlingar av avtal för Masthugget och Majnabbe under perioden 2015–2017 har dialogen med Stena Line utvecklats över tid. Mot bakgrund av en förtätad dialog som pågått sedan 2020 har Stena Line uttryckt en önskan att omlokalisera till ytterhamnarna givet närheten till befintlig infrastruktur, logistikverksamhet samt fordonsindustrin. Kommunfullmäktige godkände mot bakgrund av dessa förhandlingar GHAB:s investeringsbegäran i syfte att genomföra omlokaliseringen.

2008 påbörjade Göteborgs Hamn ett arbete med detaljplan och miljötillstånd för utbyggnad av kajer och terminalyta inom projektet Arendal 2. Expansionen omfattade utfyllnad av en vik och tillskapande av kajer och terminalyta i angränsning till befintliga anläggningar.

Föreslagen lösning utökad investering

Aktuellt ärende har föregåtts av tidigare investeringsbegäran hos kommunfullmäktige. Totalt uppskattas kostnaden för att möjliggöra färjelokaliseringen till upp till 2,5 Mdkr i 2022 års penningvärde inklusive oförutsett. GHAB:s styrelse har tidigare fattat beslut kring investering på

totalt 1,1 Mdkr, vilket avser åtgärder inom ramen för projektet Arendal 2 samt markförvärv. Den investeringsbegäran som GHAB hemställde till kommunfullmäktige under 2022 avsåg fortsatt färdigställande av Arendal 2 (255 Mkr) samt byggnation av anläggningar inom färjeterminalen såsom asfalterade ytor, kajer, och breddning av insegling/farled samt teknisk försörjning (1,175 Mdkr).

I de 1,175 Mdkr i 2022 års investeringsbegäran ingick inte åtgärder gällande ombyggnation av terminalbyggnad. Byggnad ARU i Arendal är tänkt att nyttjas som terminalbyggnad för Stena Line när verksamheten flyttas till ytterhamnarna. För att kunna nyttja den som en fullgod terminalbyggnad behövs en omfattande ombyggnad av den. Den exakta utformningen och designen av insidan av terminalbyggnaden kommer att göras i samband med projektering.

Bild 1: Byggnad ARU markerat i rött

Ungefär två tredjedelar av ARU kommer att nyttjas av Stena Line för sin terminalverksamhet, resterande tredjedel kan hyras ut till extern part, se nedan skiss.

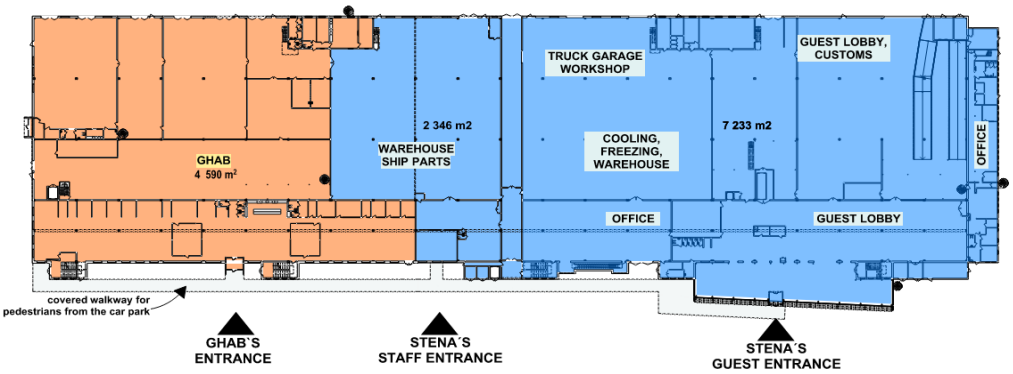


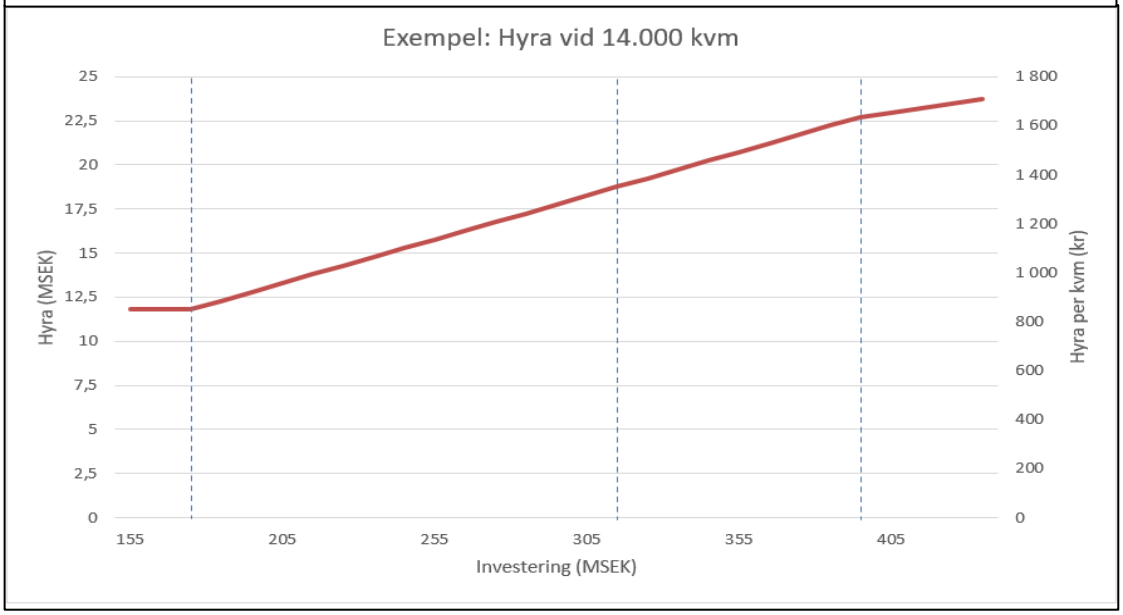
Bild 2: principskiss över ARU där de blå ytorna nyttjas av Stena Line för terminalverksamhet

Ekonomi – utökad investering

I ett tidigare skede, då föregående investeringsbegäran beviljades var parterna överens om att Stena Line skulle bekosta 350 Mkr för ombyggnaden av ARU. En gemensam omvärdering har visat att investeringen i stället bör göras av GHAB, främst för att behålla rådigheten över byggnaden som helhet då det inte är fastighetsrättsligt möjligt att avskilja byggnaden från marken. Hyran av byggnaden är numera separerat från det övriga arrendet - enligt vilket Stena kommer nyttja terminalområdet som kommer att regleras i ett separat hyresavtal. Principerna för den hyresnivå som Stena Line ska erlägga för terminalbyggnaden är desamma som för arrendeområdet. Den hyra Stena Line ska betala är beroende av utfallet av investeringen och förklaras genom nedan tabell.

Spann för investering - hyra. Båda avser 2022 års penningvärde.

MSEK							
Investering	195	235	275	315	355	395	435
Hyra	12,9	14,9	16,9	18,9	20,9	22,9	23,9



Figur 1: samband mellan tillkommande investeringsnivå och den hyra Stena Line ska betala

Ombyggnationen av ARU sker som en hyresgästanpassning för Stena Line. Avkastningen för GHAB ligger på en nivå som tillgodoser de krav bolagets styrelse har på en investering. Sammantaget innebär justeringen inte en fördyring av GHAB:s projekt, utan enbart att GHAB tar investeringen och får avkastning genom framtida hyresintäkter.

Investeringsbegäran:

Total uppskattas kostnaden för att bygga om ARU till en fullgod terminalbyggnad till ca 350 Mkr (2022 års penningvärde) inklusive oförutsett (40 %) och övriga kostnader.

Pågående avtalsarbete – projektet som helhet

Under 2022–2023 har GHAB och Stena Line fört omfattande avtalsförhandlingar. Arbete pågår samtidigt, som ett led i avtalsförhandlingarna, med att identifiera samtliga de åtgärder som behöver

göras. Tillskapande av ny färjeterminal förutsätter åtgärder i form av breddad insegling till hamnbassäng, re-investeringar och investeringar i kajer, terminalytor samt byggnader och suprastruktur (ramper etc), rivning av befintliga byggnader på delar av området, omläggning ledningar, planering av säkerhetsåtgärder och planering av layout på såväl markyta som inne i terminalbyggnad.

Utgångspunkten är att projektet ska kunna färdigställas kring 2028–2029, givet att nödvändiga tillstånd och upphandlingar inte försenas.

Med utgångspunkt i de identifierade åtgärderna, kostnadsuppskattningar och tidplan avser parterna att i juni 2023 underteckna ett s.k. Construction Agreement (projektavtal) som reglerarar hur projektet ska drivas fram till färdigställande. Parterna är också eniga om att markytan ska omfattas av ett arrendeavtal, och byggnaden (ARU) ska nyttjas genom ett hyresavtal. Dessa avtal är överenskomna och biläggs Construction Agreement. Såväl arrendeavtal som hyresavtal kommer att löpa på 25 år. Även om avtalstiden inte börjar löpa omgående blir parterna bundna av dessa i enlighet med de villkor i Construction Agreement som beskrivs nedan.

Parterna har gemensamt tagit fram en kostnadsuppskattning, vilken kommer att biläggas Construction Agreement, och följas noggrant av båda parter längs projektet.

Planerade åtgärder

Ansvarsfördelningen gällande de planerade åtgärderna är i stora drag enligt nedan.

Göteborgs hamns ansvar vid nybyggnation är bland annat;

- Terminalbyggnad
- Kajer
- Insegling till hamnbassäng
- Terminalytor
- Teknisk försörjning

Stena Lines ansvar vid nybyggnation är bland annat;

- Ramper
- Anpassning av terminalytor för verksamheten
- Egna mindre verksamhetsspecifika byggnader

GHAB avser att upphandla projektering och genomförande av olika åtgärder i ca 4–5 entreprenader. Givet att projektering inte har påbörjats är kostnadsuppskattningen ännu relativt osäker och projektet behöver i viss mån påbörjas för att få en säkrare uppskattning. De i föregående ärende beskrivna åtgärderna för anläggande av färjeterminalen som beräknats uppgå till 1,175 Mdkr innefattar en reserv för oförutsett på 40 procent. Projektering av de större entreprenaderna, ombyggnation ARU och anläggning av terminalyta/kajer kommer att ge en betydligt säkrare kostnadsbild.

Avtalssammanfattning

För GHAB:s del är det viktigt att säkra upp att Stena Line blir bundna av att genomföra hela projektet och att de 25-åriga arrende- och hyresavtalen blir bindande. Samtidigt är det av stor vikt att kostnadsbilden visar att projektet går att genomföra inom de satta kostnadsramarna. Construction Agreement är därför uppbyggt på så sätt båda parter har möjlighet att kliva av projektet, utan att bli bundna av det kommande arrende- och hyresavtalet, i det inledande skedet. Rätten att kliva av är inte ovillkorad utan grundas på vissa i avtalet specificerade förutsättningar. Dels finns en uppsägningsrätt

om man inte erhåller godkänd detaljplan eller miljötillstånd som möjliggör hela projektets genomförande. Parterna bedömer att detta är rimligt då projektets genomförande förutsätter att nödvändiga tillstånd erhålls.

Dels finns en uppsägningsrätt kopplat till om kostnaderna överstiger det av parterna satta kostnadstaket. För GHAB:s del är kostnadstaket kopplat till den av kommunfullmäktige tidigare beviljade investeringen med tillägg för den i nu aktuellt ärende utökade ramen. Rätten att avträda avtalet är också villkorad i tid, där det finns en sista tidpunkt (juni 2025), vid vilken Stena Line (och GHAB) ovillkorligen blir bundna av såväl arrende- som hyresavtalet. GHAB avser att planera sina entreprenader på sådant sätt så att de största och mest kostnadsdrivande arbetena (anläggning terminalytor och ombyggnation ARU) inte påbörjas förrän sista möjligheten för Stena Line att kliva av har passerat.

För att den av parterna uppställda tidplanen ska kunna mötas behöver dock vissa åtgärder vidtas före eller parallellt med upphandlingar av ovanstående entreprenader (projektering och genomförande av anläggning terminalytor och ombyggnation ARU). Detta gäller tex ledningsomläggning, tomställande och rivning av vissa byggnader. Dessa åtgärder bedöms sett ur projektet som en helhet vara av mindre ekonomisk omfattning.

Om Stena Line skulle nyttja sin rätt att säga upp Construction Agreement efter att sådana åtgärder har genomförts och projektet därmed avslutas utan att slutföras, finns i avtalet regleringar som innebär att Stena Line blir förpliktigade att ersätta GHAB för nedlagda kostnader. Syftet med denna reglering är att möjliggöra att projektet kan genomföras enligt tidplan men samtidigt säkerställa att parterna kan får en tillräckligt tydlig kostnadsbild som visar att projektets totalkostnad inte överstiger satta kostnadsramar innan större arbeten påbörjas.

Tidplan

Målsättningen är att kunna färdigställa en terminal för driftsättning mellan kring 2028–2029 beroende på bland annat ledtider för detaljplan och tillstånd samt de förutsättningar som ges vid fördjupad projektering samt upphandling av de åtgärder som behöver genomföras.

Uppskattad tidsplan för byggstart Lindholmsförbindelse inom Masthuggsterminalen är enligt Exploateringskontoret 2031.

Påverkan/koppling till övriga staden

För en framgångsrik etablering av Stena Lines färjeverksamheten i Arendal är GHAB beroende av att Stadens övriga förvaltningar och bolag är lyhörda för eventuella förändringar i tidplanen, vilka GHAB inte råder över.

GHAB äger idag fastigheterna som utgör Mashuggsterminalen och Majnabbeterminalen där Stena Line bedriver sin verksamhet idag. Avtalen omförhandlades perioden 2015–2017 med resultatet att bägge avtalen gäller till 2035. Avtalen reglerar uppsägningsvillkor för såväl GHAB som för Stena Line. Vid skäl för uppsägning har staden möjlighet att säga upp avtalet från och med den 31 december 2022, med minst 36 månaders varsel. Vid skäl för uppsägning av arrendeavtalet för Majnabbeterminalen råder minst 24 månaders varsel.

Den i projektet framtagna tidplanen syftar till att möjliggöra för en flytt av Stena Lines verksamhet från 2028–2029 till den nya terminalanläggningen. Tidplanen är som tidigare beskrivits beroende av vissa yttre omständigheter som i allt väsentligt ligger utanför parternas rådighet. Det rör främst antagande av detaljplan, utökat miljötillstånd samt eventuella överprövningar av de offentliga upphandlingar som ska göras för såväl rivning av byggnader som markanläggningar och ombyggnation av befintlig terminalbyggnad.

Givet att Stena Line blir bundna av såväl avtalet som syftar till att reglera projektgenomförandet, men även arrende- och hyresavtal i ett tidigt skede av projektet är det av avgörande betydelse för Stena Line att verksamheten vid Masthugget och Majnabbe kan fortsätta att drivas utan avbrott fram till flytt till det nya terminalområdet sker. Skulle det ske förseningar i projektet och en flytt inte kan ske enligt den uppställda tidplanen vill GHAB särskilt betona vikten av att Göteborgs Stad möjliggör för Stena Line att bibehålla nyttjanderätt vid Masthugget/Majnabbe så länge som behövs för att GHAB kan slutföra projektet. En situation där projektet försenas och Stena Line inte kan etablera sig i Arendal i enlighet med den satta tidplanen, samtidigt som Staden avser ta Masthugget/Majnabbe i anspråk för stadsutveckling skulle innebära att Stena Line skulle behöva lägga ned sin verksamhet i Göteborg. Ett sådant scenario skulle givetvis få enorma konsekvenser för den fortsatta driften vid den nya terminalen i Arendal. Parterna är dock väl införstådda med att dagens arrendeavtal ovillkorligen upphör att gälla efter 2035, varför någon förlängning efter den tidpunkten inte är aktuell.

Bolagets ställningstagande och sammanfattande bedömning

GHAB bedömer att avkastningen för GHAB gällande den utvidgade investeringsbegäran ligger på en nivå som tillgodoser de krav bolagets styrelse har på en investering. Sammantaget innebär justeringen inte en fördyring av GHABs projekt, utan enbart att GHAB tar investeringen och får avkastning genom framtida hyresintäkter.

Åtgärderna är att ses som en framtidssäkring av segmenten färja och roro med avseende på kapacitet och klimat såväl som koppling till genomförda investeringar i anslutande väg och järnväg. De genomförda och planerade åtgärderna syftar till ett resurseffektivt nyttjande av befintliga och planerade investeringar.

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet (KL 10:3)

Ärendet framställs till kommunfullmäktige då det rör utökad investering i tillägg till ett tidigare beviljat beslut där de föreslagna åtgärderna att realisera en flytt av färjeverksamheten från Masthugget och Majnabbe till Arendal/ytterhamnarna uppgår till ett totalbelopp av upp till 2,5 Mdkr inklusive oförutsett. I syfte att kunna säkerställa ett effektivt och ändamålsenligt genomförande av projektet hemställer GHAB om ytterligare 350 Mkr.

Ett framgångsrikt genomförande förutsätter vidare koordinerade åtgärder inom Staden med beröringspunkter till bolag och nämnder för att möta tidsplanen och en ändamålsenlig hantering av eventuella förseningar i förhållande till angiven tidplan.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD Magnus Nordfeldt, Head of Business Area Cargo

Göteborgs Stad

Handling 2022 nr 177

Hemställan från Göteborgs Hamn AB om investering i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 12 september 2022 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Hemställan från Göteborgs Hamn AB om en fortsatt investering om 1,4 mdkr i 2022 års penningvärde i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna tillstyrks.

Göteborg den 5 oktober 2022
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2022-09-12
Diarienummer 0808/22

Handläggare
Fredrik Nielsen, Lisa Kallmér
Telefon: 031-368 01 80 / 031-368 06 44
E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se
lisa.kallmer@stadshuset.goteborg.se

Hemställan från Göteborgs Hamn AB om investering i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Hemställan från Göteborgs Hamn AB om en fortsatt investering om 1,4 mdkr i 2022 års penningvärde i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna tillstyrks.

Sammanfattning

Ärendet avser Göteborgs Hamn AB:s (GHAB) hemställan till kommunfullmäktige om investering i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna. Syftet med den nya färjeterminalen är att möjliggöra en omlokalisering av Stena Lines Danmarks- och Tysklandsterminaler till Arendal och därmed en avflyttning från Masthuggskajen och Majnabbe. Målsättningen är att en ny terminal för färjeverksamheten ska kunna driftsättas under perioden 2027 – 2029.

Totalt beräknas investeringen i upprättandet av en ny färjeterminal uppgå till 2,5 mdkr för GHAB, inklusive tidigare beslut fattade av GHAB. Investeringarna i nya åtgärder för färjeterminalen samt färdigställande av Arendal 2 beräknas uppgå till 1,4 mdkr. Ett arrendeavtal om 25 år planeras att tecknas med Stena Line och en arrendenivå i paritet med GHAB:s avkastningskrav eftersträvas i den pågående dialogen mellan GHAB och Stena Line.

Ärendet redogör även övergripande för nuvarande fastighetsförhållanden vid Masthuggskajen och Majnabbe, investering i tillfartsvägar till Göteborgs Hamn samt förutsättningar för flytt av väg E45.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Investeringen i upprättandet av en ny färjeterminal vid Arendal beräknas uppgå till totalt 2,5 mdkr för GHAB, inklusive tidigare beslut fattade av GHAB. Investeringarna i nya åtgärder för färjeterminalen samt färdigställande av Arendal 2 beräknas uppgå till 1,4 mdkr. Ett arrendeavtal om 25 år planeras att tecknas med Stena Line och en arrendenivå i paritet med GHAB:s avkastningskrav eftersträvas i den pågående dialogen mellan GHAB och Stena Line. Mer information avseende de ekonomiska konsekvenserna ges nedan under ”Investeringskalkyl”.

Etablering av en färjeterminal vid Arendal kommer även att ha ekonomiska effekter för trafiknämnden/stadsmiljönämnden avseende tillfartsvägar till hamnen, samt för Göteborg Energi AB för investeringar kopplat till ökat effektuttag.

Bedömning ur ekologisk dimension

GHAB beskriver att en lokalisering till Arendal/Ytterhamnarna innebär lägre utsläpp, dels i stadskärnan genom att vägtrafiken i denna minskar, dels genom att transporterna till sjöss blir kortare. Den koppling till järnväg som blir möjlig bedöms även kunna medföra en överflyttning av gods från väg till järnväg.

GHAB beskriver även att, genom en omlokalisering av färjeverksamheten till Arendal/ Ytterhamnarna, möjliggörs en elektrifiering av färjetrafiken och att Stena Line planerar för två elektriska färjor mot Fredrikshamn med start år 2030. I dialog mellan GHAB och Göteborg Energi AB har det planerade läget konstaterats ha goda förutsättningar för aktuellt effektuttag medan det inte finns några tekniska och ekonomiska förutsättningar för motsvarande satsning vid nuvarande färjeläge.

GHAB redovisar även att de åtgärder som krävs för upprättandet av en ny färjeterminal medför resursförbrukning samt påverkan på omgivande miljöer. I miljödomen för anläggandet av Arendal 2 har bolaget blivit ålagt kompensationsåtgärder.

GHAB bedömer att en flytt av färjeverksamheten från Masthuggskajen och Majnabbe till Arendal/ Ytterhamnarna totalt sett är positiv ur ett ekologiskt perspektiv.

Stadsledningskontoret delar GHAB:s bedömning ovan och har inte funnit några ytterligare aspekter att belysa utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

GHAB konstaterar att tillgängligheten för persontrafiken till färjeverksamheten försämras i och med flytten från stadskärnan, särskilt för dem som förflyttar sig till fots eller med kollektivtrafik. GHAB konstaterar vidare att Stena Line har för avsikt att fortsatt bedriva färjetrafik för passagerare och att kollektivtrafik bör byggas ut mot det planerade läget, med påpekande om att ansvariga nämnder/bolag behöver säkerställa att denna tillgänglighet uppnås.

Stadsledningskontoret vill i detta sammanhang påpeka att det är Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet och därmed Västtrafik som ansvarar för kollektivtrafikförsörjningen. Berörda nämnder och bolag bör därmed ha en dialog med Västtrafik/Västra Götalandsregionen om behovet av att kollektivtrafikmyndigheten säkerställer att möjligheter till kollektivtrafik finns tillgängligt till den nya terminalen.

Bilaga

1. Göteborgs Stadshus AB:s protokollsutdrag 2022-06-13 § 63, samt styrelsehandling i Göteborgs Stadshus AB, inklusive tjänsteutlåtande från Göteborgs Hamn AB.

Ärendet

Ärendet avser en hemställan från Göteborgs Hamn AB (GHAB) till kommunfullmäktige om godkännande av investering i upprättandet av en ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna. Syftet med terminalbyggnationen är att möjliggöra en flytt av Danmarks- och Tysklandstrafiken till ytterhamnarna.

Hemställan från GHAB behandlades i styrelsen för Stadshus AB 2022-06-13 § 63, som återfinns i bilagan till detta ärende.

Ärendet har ingen angiven tidsgräns. GHAB har uttryckt önskemål om beslut innan årsskiftet i kommunfullmäktige.

Beskrivning av ärendet

GHAB beskriver hur hamnens kärna över tid har förflyttats mot Hisingen. Sjöfarten och transportsektorns utveckling har inneburit en konsolidering av godshantering vid ytterhamnarna på Hisingen och lett till investeringar i terminaler, väg, järnväg och farled till och från hamnen. Samlokalisering av hamnverksamheten leder till mer utnyttjande av dessa och kommande investeringar. Hamnens långsiktiga utvecklingsplan, generalplan, anger en ytterligare konsolidering och utveckling av ytterhamnarna, vilket också stöds av såväl Översiktsplan för Göteborg samt Översiktsplan, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken.

GHAB beskriver att dialogen mellan GHAB och Stena Line om en omlokalisering av färjeverksamheten från dessa terminaler har utvecklats över tid och sedan år 2020 förtätats. I denna dialog har Stena Line uttryckt en önskan om att omlokalisera sin verksamhet till ytterhamnarna givet närheten till befintlig infrastruktur, logistikverksamhet samt fordonsindustrin.

GHAB och Stena Line tecknade 2020 en avsiktsförklaring om ett nytt ersättningsläge för färjeverksamheten samt en möjlig layout vid Arendal. Denna avsiktsförklaring har därefter under 2021 konkretiserats ytterligare i ett Memorandum of Understanding som tecknats mellan parterna. GHAB och Stena Line träffade i augusti 2022 en fördjupad avsiktsförklaring rörande tänkta villkor och ekonomiska förutsättningar för ett kommande arrendeavtal. Parterna avser att under hösten 2022 att föra fortsatta diskussioner, med ambitionen att inom de kommande månaderna träffa ett 25-årigt arrendeavtal. En förutsättning för kommande arrendeavtal mellan parterna är att kommunfullmäktige tillstyrker föreliggande hemställan från GHAB.

Masthuggskajen respektive Majnabbe omfattas av stadens långsiktiga stadsutveckling. GHAB äger fastigheterna som utgör Masthuggsterminalen och Majnabbeterminalen och arrenderar ut anläggningarna till Stena Line för bolagets bedrivande av färjeverksamhet.

Arrendeavtalet för Masthuggsterminalen är gällande till och med 2035. Avtalet reglerar uppsägningsvillkor för såväl GHAB som för Stena Line. Vid skäl för uppsägning har staden möjlighet att säga upp avtalet från och med den 31 december 2022, med minst 36 månaders varsel. Arrendeavtalet för Majnabbeterminalen är gällande till och med 2035 och vid skäl för uppsägning råder minst 24 månaders varsel.

Inom Stena Lines bedrivande av färjeverksamhet upplåts två byggnader med tomträtt, varav en tomträtt är belägen på Masthuggsterminalen respektive en tomträtt på Majnabbeterminalen. Fastighetskontoret administrerar tomträtterna.

Gemensamt för tomträtterna är att de kan sägas upp av staden tidigast 5 år före uppsägningsdatumet och måste sägas upp senast 2,5 år före uppsägningsdatumet. Om uppsägning av tomträttsavtalen inte sker förlängs uppsägningsperioden med ytterligare 20 år.

Bild 1: Översiktskarta över Masthuggsterminalen respektive Majnabbeterminalen.

Tomträttsavtalet på Masthuggskajen är gällande till och med 2030-12-31 vilket innebär att staden, vid skäl har rätt att säga upp avtalet tidigast 2025. Tomträttsavtalet för Majnabbe är gällande till och med 2044-09-30 och medger att staden, vid skäl har möjlighet att säga upp avtalet tidigast 2039.

GHAB planerar för en försäljning av sina fastigheter med anledning av Stena Lines avflyttning och bedömer att kajerna i samband med detta inte längre utgör ändamål som kommersiell kaj. Härmed uppfattas det inte heller förenligt med deras uppdrag att äga eller förvalta kajerna fortsatt. I kommunfullmäktiges budget 2022 gavs kommunstyrelsen i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och GHAB, utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvaltarskap av Göteborgs kajer. Stadsledningskontorets har anmält ett ärende till kommunstyrelsen den 21 september 2022, där ett ägarskap respektive förvaltarskap föreslås utifrån den logik som ny nämndorganisation för stadsutveckling pekar ut. Bland annat föreslås ett ägandeskap för icke kommersiella kajer tillfalla exploateringsnämnden och förvaltarskapet stadsmiljönämnden.

Föreslagen lösning

GHAB redovisar att en samverkan mellan GHAB och Stena Line kring en omlokalisering av färjeverksamheten har resulterat i en lokalisering i Arendal och en layout för en färjeterminal som bygger på:

1) nyttjande av befintliga ytor inom hamnområdet, vilket förutsätter omdisponering av pågående verksamhet samt omförhandling av avtal.
2) nyttjande av ytor som tillskapas inom hamnområdet, dels för kommande terminal och dels för omdisponering av pågående verksamhet.
3) ytor/fastigheter som förvärvats vid Arendal och som utgör en förutsättning för att få tillgång till nödvändiga ytor och kaj.

Mot bakgrund av detta redovisar GHAB följande genomförda, pågående och planerade åtgärder:

Genomförda åtgärder

Sedan år 2008 har GHAB bedrivit arbeten för utfyllnad av en vik för tillskapande av kajer och terminalyta i angränsning till befintliga anläggningar inom projektet Arendal 2. År 2018 färdigställde GHAB byggnationen av järnvägsterminalen vid Arken/Arendal med syftet att skapa anslutningar till befintlig roro-terminal och för att koppla kommande verksamhet inom aktuellt utvecklingsområde till järnväg. Åtgärden var även en del av kommunfullmäktiges beslut kopplat till flytt av spårfunktioner vid Gullbergsvass.

År 2021 beslutade GHAB om förvärv av en fastighet inom Arendal av Platzer AB med övergripande syfte att säkerställa strategisk kaj och terminalyta och med inriktningen att fastigheten skulle vara en del av en tänkt färjeterminal. Köpet genomfördes i form av ett bolagsförvärv, vilket var föremål för kommunfullmäktiges behandling i november 2021 (KF 2021-11-25 §12 dnr 1230/21). Förvärvet verkställdes i juni 2022.

Översiktsplanen för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken, antogs av kommunfullmäktige i december 2021 (KF 2021-12-09 §4 dnr 1236/21). En etablering av färjeverksamhet i aktuellt läge har stöd i denna plan.

Pågående åtgärder

Inom projektet Arendal 2 pågår nu projektering för att anpassa den tillskapade ytan.

En detaljplaneändring rörande förvärvad fastighet är en förutsättning för tänkt layout för en färjeterminal. Denna detaljplan finns med i byggnadsnämndens startplan för 2022 över detaljplaner som är planerade att starta under året. Enligt GHAB förs dialog med stadsbyggnadskontoret om berörd detaljplan. I övrigt pågår arbete med att säkra nödvändiga miljötillstånd.

Planerade åtgärder

För att möjliggöra omdisponering av befintliga ytor enligt punkt 1 ovan krävs att brukaren av angränsande terminal komprimerar sina ytor samt att kajer och hamnbassäng inom den verksamheten anpassas för att kompensera för en kaj som befintlig operatör lämnar. För att möjliggöra denna komprimering krävs investeringar i form av:

- Utbyggnad/förstärkning av kajer
- Breddning av hamnbassäng
- Tillskapande av ytor (kopplat till projekt Arendal 2)

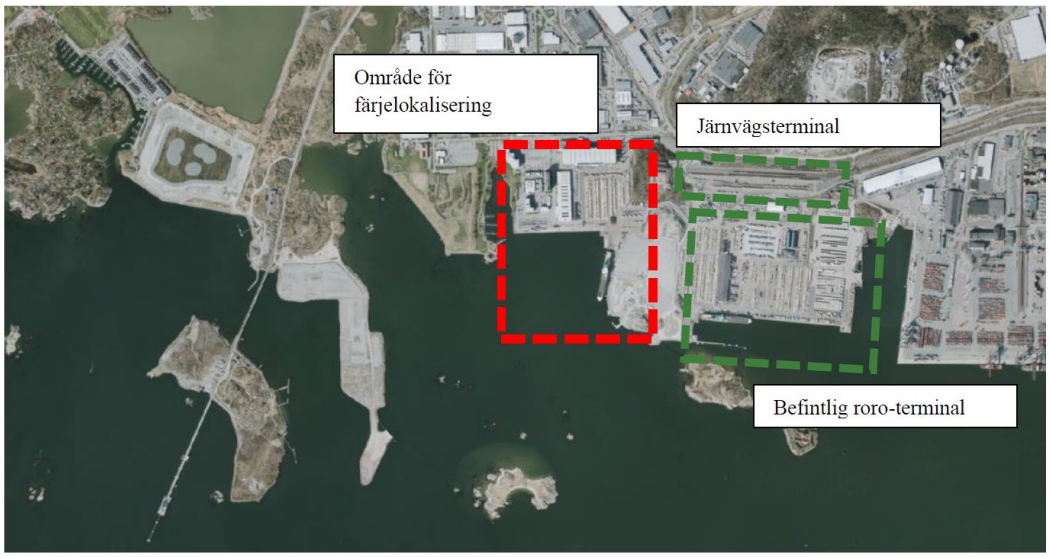


Bild 2: Situationsbild över Västra delarna av Arendal/Ytterhamnarna i januari 2022.

För tillskapandet av en ny färjeterminal krävs åtgärder i form av breddad insegling till hamnbassäng, re-investeringar och investeringar i kajer, terminalytor samt byggnader och suprastruktur (ramper etc.). Ansvarsfördelningen mellan GHAB och terminaloperatören/Stena Line ser ut enligt nedan:

GHAB:s ansvar för dessa åtgärder är:

- Breddad insegling till hamnbassäng
- Kajer
- Terminalytor
- Teknisk försörjning

Terminaloperatörens/Stena Lines ansvar är:

- Anpassning av byggnader
- Ramper
- Anpassning av terminalytor för verksamheten

Tidplan

Målsättningen är att en ny terminal för färjeverksamheten kan driftsättas under perioden 2027 - 2029, beroende på bland annat ledtider för detaljplan och tillstånd samt de förutsättningar som ges vid en fördjupad projektering och upphandling av aktuella åtgärder.

Trafikkontoret har en planerad byggstart för tunnelbyggnationen för Lindholmsförbindelsen år 2032, med förberedande arbeten under perioden 2027 - 2031 Trafikkontoret bedömer att det är en fördel för projektets framdrift om Stena Line omlokaliserat Danmarkterminalen till Arendal under perioden 2027 - 2029, för att projektet ska kunna ianspråkta delar av nuvarande färjeterminalsområde för förberedande arbete samt uppställningsytor för tunnelbyggnationen.

Investeringskalkyl

Total investering

Totalt uppskattas GHAB:s kostnad för att möjliggöra färjelokaliseringen upp till 2,5 mdkr i 2022 års penningvärde.

Sedan tidigare har GHAB beslutat om investeringar om totalt 1,1 mdkr för ovan redovisade genomförda, pågående eller planerade åtgärder, varav 0,920 mdkr är förbrukade per april 2022. Dessa beslut avser bland annat genomförande av Arendal 2 samt markförvärv i Arendal.

En tillstyrkan i kommunfullmäktige av föreliggande ärende innebär att ytterligare totalt 1,4 mdkr beviljas för:

- färdigställande av Arendal 2 i form av överbyggnad/terminalyta (255 mnkr, inklusive riskreserv om 100 mnkr) [1].
- genomförande av de åtgärder som åligger GHAB enligt ovan och som krävs för ett möjliggörande av en färjeterminal i aktuellt läge (1,175 mdkr)[1]. I kostnadsbedömningen ingår en reserv för oförutsedda kostnader om 40 procent.

För det fall att en omlokalisering av färjeverksamheten inte sker bedömer GHAB att genomförda och pågående åtgärder kan ligga till grund för annan verksamhet.

Då färjeverksamheten avvecklas vid Masthuggskajen och Majnabbe avser GHAB att avyttra bolagets fastigheter i området. GHAB har angett år 2023 för Majnabbe och år 2024 för Masthuggskajen som möjliga tidpunkter för försäljning av fastigheterna. GHAB har under 2021 låtit värdera fastigheterna, vilka, utifrån pågående markanvändning, har värderats till totalt 0,62 mdkr.

Lönsamhetskalkyl

GHAB redovisar att kalkylen för färjelokaliseringen är gjord enligt principen om diskonterat kassaflöde och att då kalkylen sträcker sig över en lång tid framåt, innehåller den flera osäkra parametrar men är gjord med utgångspunkt i så realistiska uppskattningar som möjligt.

Redovisade kalkylförutsättningar

Investering	2,5 mdkr
Kalkylperiod	30 år
Avtalsperiod	25 år
Positiva kassaflöden	Nya arrendeintäkter Bibehållen hamntaxa från anlöp efter 2027
Negativa kassaflöden	Investeringskostnad Underhållskostnad Nödvändiga reinvesteringar i de nya anläggningarna

[1] I Göteborgs Hamns hemställan är totalbeloppet avrundat 1,4 mdkr.

Ingången i de pågående förhandlingarna med Stena Line, och en förutsättning för ett genomförande, är att avtalen skall generera en avkastning i nivå med hamnbolagets avkastningskrav.

Påverkan på bolagets ekonomi

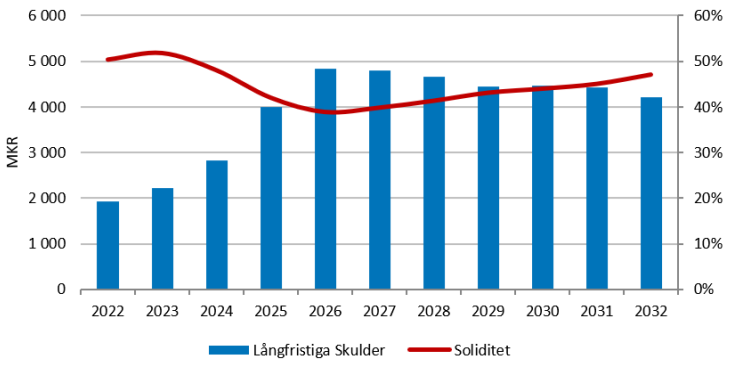
GHAB konstaterar att bolaget är inne i ett omfattande investerings- och reinvesteringsskede i syfte att försvara och utveckla hamnens och stadens position som Nordens logistiknav. Den aktuella investeringen är en del av dessa planerade investeringar och reinvesteringar och finns upptagen i bolagets 10-åriga investeringsplan. Det är även intäkten från planerad markförsäljning i Majnabbe och Masthuggskajen.

Tre uppdateringar har gjorts i jämförelse med bolagets 10-åriga investeringsplan för att spegla förändrade förutsättningar sedan planen gjordes:

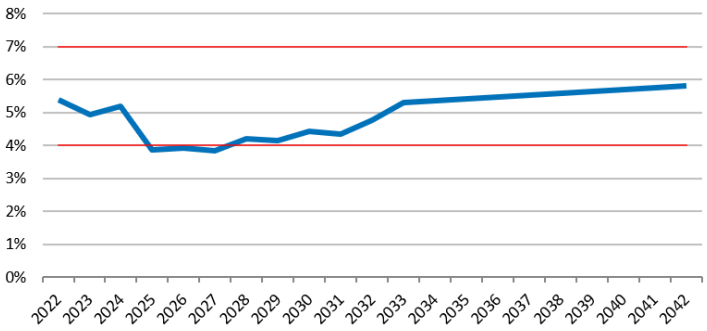
- Investeringen i färjeterminal ökar från, de i 10-årsplanen preliminärt antagna, 0,5 mdkr till 1 mdkr till följd av fördjupade arbete kring terminalutformning under hösten -21.
- Kostnadsökningen kompenseras av ökande arrendeintäkter för färjeterminalen.
- Underhållskostnader tillkommer.
- Avskrivningstiden för färjeterminalen minskas från antagna 50 år till 30 år (snitt).

Bolagets ekonomiska utveckling med hänsyn till dessa uppdateringar redovisas i nedanstående grafer som visar bolagets soliditetsutveckling samt utvecklingen avseende avkastning på totalt kapital. För aktuell investering förutsätts avkastningen ligga i nivå med GHAB:s avkastningskrav.

Långfristiga skulder



Avkastning på totalt kapital



GHAB konstaterar att bolaget vid ett genomförande av investeringen i allt väsentligt uppfyller de finansiella målen i ägardirektivet om en soliditet om 30 procent och en

avkastning om 4 - 7 procent. Graferna visar att soliditeten sjunker till som lägst 39 procent år 2026 och avkastningen på totalt kapital som lägst blir 3,8 procent år 2027. Därefter beräknas denna och övriga investeringar genomförda under perioden generera avkastning och såväl soliditet som avkastning ökar.

Tillfartsvägar Arendal

I det tidigare ärendet för den fördjupade översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken (KF 2021-12-09 §4 dnr 1236/21) konstaterade stadsledningskontoret att trafiksituationen i området fortsatt kommer att vara en fråga att utreda. När det blir aktuellt med en ny färjeterminal och ökad personbilstrafik behöver både kollektivtrafiken och trafiken i stort ses över.

GHAB har initierat en trafikanalys över anslutningar till den nya färjeterminalen, där trafikkontoret deltar i arbetet. Trafikanalysen är tänkt att vara en del av underlaget till detaljplanearbetet.

I den fördjupade översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken anges vidare att Arendalsområdet och de nya hamndelarna på Risholmen i framtiden bör nås från Sörredsmotet och med en ny Sörredsled från motet till Arendalsvägen.

Trafiknämnden har ett pågående projekt för en ny anslutning från Sörredsmotet till Arendalsvägen, med syfte att skapa ökad robusthet och tillgänglighet till hamnen/Arendalsområdet. Projektet har en finansiering via trafiknämndens investeringsplan på cirka 90 mnkr och beräknas kunna färdigställas under 2024 - 2025. För närvarande har projektet emellertid stoppats upp efter genomförandestudien, då Länsstyrelsen inte vill medge byggnation mot bakgrund av att fågelarten entita har häckningsplatser i området. Trafikkontoret genomför en inventering av häckningsplatser i området för att identifiera var i området entitan befinner sig och har en pågående dialog med Länsstyrelsen om möjliga lösningar för att projektet ska kunna fortskrida.

Flytt av riksintresse E45

Väg E45 är en europaväg och en del av det övergripande transeuropeiska transportnätet (TEN-T). E45 är även utpekat som ett riksintresse, samt är en del av det nationella stamvägnätet. Att klassas som stamväg innebär bl.a. att finansiering till investeringar och reinvesteringar hämtas ur nationell plan för transportsystemet. Väg E45 sträcker sig från Norge till Italien, där vägen i Sverige går från Karesuando till Göteborg, för att sedan ansluta Fredrikshamn i Danmark. Detta innebär att E45 idag i Sverige avslutas vid Masthuggskajen.

Trafikverket genomförde under 2021 en övergripande utredning om förutsättningarna för en eventuell ny dragning av E45 genom Göteborg[2]. Trafikverket konstaterar i sin utredning att den eventuella nya sträckningen av E45 bör väghållas av staten. Därmed kan det uppstå frågor i det fortsatta utredningsarbetet mellan Trafikverket och staden avseende väghållarskap för anslutningsvägarna till Göteborgs Hamn och vem som ansvarar för bl.a. investeringar som rör förstärkning av anslutningsvägar. Likaså, om dragningen för E45 flyttas från Oscarsleden, så behöver framtida väghållarskap för Oscarsleden utredas vidare.

[2] Trafikverket ärendenummer TRV2021/23987 ”Utredning E45 genom Göteborg – förutsättningar för en eventuell ny dragning”

Trafikverket har meddelat stadsledningskontoret att vid ett godkännande från kommunfullmäktige av terminalbyggnation Arendal för Danmarkstrafiken så avser Trafikverket att initiera en djupare utredning för ny sträckning för E45. Trafikverket avser även att bjuda in Göteborgs Stad och andra berörda aktörer till dialog i kommande utredning.

Parallella ärenden och uppdrag

I kommunfullmäktiges budget 2021 gavs GHAB i uppdrag att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunens förvaltningar äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande. Sammanfattningsvis bedömde GHAB bland annat att det inte är förenligt med deras uppdrag att äga eller förvalta kajer med begränsat kommersiellt nyttjande och att staden behöver ha en samlad strategi över kajerna och vattenområdet och dess användning. Uppdraget förklarades fullgjort av kommunfullmäktige 2022-02-24 § 19.

I kommunfullmäktiges budget 2022 gavs kommunstyrelsen i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och GHAB, utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvaltarskap av Göteborgs kajer. I uppdraget, som återredovisas till kommunstyrelsen 21 september 2022, lämnar stadsledningskontoret förslag på fördelningsprincip där kommersiella kajer ges ägande- och förvaltarskap hos GHAB. För icke kommersiella kajer tilldelas ägandeskap respektive förvaltarskap utifrån den logik som ny nämndorganisation för stadsutveckling pekar ut, vilket innebär ett ägandeskap hos exploateringsnämnden respektive förvaltning hos stadsmiljönämnden.

Utöver ägandeskapet och förvaltarskapet föreslår stadsledningskontoret i det ärendet att ge den nya stadsbyggnadsnämnden i samråd med ägare av icke kommersiella kajer samt den nya stadsmiljönämnden, i uppdrag att ta fram en strategi för hur stadens kajer och vattenområden ska användas. Exploateringsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden, föreslås ges i uppdrag att genomlysa och återkomma med en redovisning av den ekonomiska bilden till kommunstyrelsen. Denna genomlysning ska förhålla sig till den strategi som föreslås tas fram för att beskriva stadens användning av kajer och intilliggande vattenområden. Utvecklingen av staden kajer hänger också nära ihop med pågående arbete avseende klimatanpassning och högvattenskydd.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret konstaterar att GHAB:s investeringar i kajer, terminalytor m.m. i syfte att möjliggöra en omlokalisering av färjeverksamheten ligger i linje med GHAB:s ägardirektiv, vilket bland annat anger att bolaget ska förverkliga stadens ambitioner med hamn- och logistikverksamheten genom att bland annat tillhandahålla infrastruktur och även verka för färjeverksamhet i Göteborg. Aktuell investering ingår i GHAB:s 10-åriga investeringsplan. Ur ett markanvändningsperspektiv har lokaliseringen i Arendal/Ytterhamnarna stöd i den fördjupade översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken.

Stadsledningskontoret har i föreliggande ärende översiktligt redogjort för de avtalsmässiga förhållandena avseende fastigheterna vid Masthuggskajen och Majnabbe avseende tider för uppsägning m.m. Stadsledningskontoret kan samtidigt konstatera att det av GHAB:s ärende framgår att det finns en gemensam önskan hos GHAB och Stena Line om att omlokalisera färjeverksamheten till Arendal. Stadsledningskontoret kan även konstatera att parternas gemensamma målsättning om en omlokalisering av

färjeverksamheten till Arendal under år 2027 - 2029 är en fördel för projekt Lindholmsförbindelsen i att kunna nyttja delar av ytorna vid den befintliga Danmarksterminalen vid Masthuggskajen till förberedande arbeten samt för uppställningsytor under byggnationen. Att tillgängliggöra ytorna i Masthuggskajen och Majnabbe för stadsutveckling ligger även långsiktigt i linje med inriktningarna i den nyligen antagna Översiktsplanen för Göteborg.

Som framgått ovan planerar GHAB för att teckna ett 25-årigt avtal med Stena Line. GHAB har valt att endast kortfattat redogöra för de ekonomiska förutsättningarna för investeringen. Den planerade investeringen befinner sig fortsatt i ett tidigt skede, där stadsledningskontoret bedömer att GHAB tagit god höjd i sin kalkyl för osäkerheter gällande förutsättningarna för den kommande byggnationen.

Stadsledningskontoret ser likt Stadshus AB ingen anledning till att ompröva den ekonomiska utveckling som presenterats utifrån GHAB:s underlag. Under antagna förutsättningar för aktuella investeringar under perioden, klarar GHAB att nå de i ägardirektivet angivna soliditets- och direktavkastningsnivåerna över perioden, om än strax under när det gäller direktavkastningen för perioden 2025 - 2027.

Som framgått ovan har GHAB förutsatt att intäkterna vid en försäljning av fastigheterna vid Masthuggskajen och Majnabbe tillfaller GHAB och dessa intäkter är därmed inkluderade i den redovisade ekonomiska utvecklingen för bolaget. Stadsledningskontoret vill, likt Stadshus, understryka att huruvida den reavinst som uppstår vid försäljningen kommer att tillfalla bolaget eller ej, beror på hur ägaren vid tidpunkten för försäljningen bedömer bolagets långsiktiga resultat och finansiella ställning liksom på ägarens kort- och långsiktiga utdelningskrav på Stadshuskoncernen som helhet m.m.

Beroende på ägarens bedömning av hur reavinsten ska hanteras kan GHAB:s långsiktiga ekonomiska utveckling komma att påverkas negativt och direktavkastningsnivån sjunka ytterligare något under perioden. Angivna finansiella nyckeltal i ägardirektivet i stadens styrmiljö utgör dock ett referensvärde som bolagen i Stadshuskoncernen ska kunna förklara sina verksamheters ekonomiska utfall och utveckling mot. Det kan finnas goda skäl till att nyckeltalen för ett bolag från tid eller annan avviker från vad som har bedömts utgöra branschmässig lönsamhet och avsikten har inte varit att de finansiella nyckeltalen ska vara överordnat styrande vad gäller vilka beslut/investeringar som ska genomföras.

Oavsett hur försäljningsintäkterna vid en senare tidpunkt bedöms komma att hanteras, gör stadsledningskontoret därför bedömningen att GHAB, även om avkastningskravet inte nås fullt ut under hela perioden, har ekonomisk förmåga att över tid och med tillräckligt tillfredsställande lönsamhet för bolaget som helhet hantera den aktuella investeringen och att GHAB:s hemställan kan tillstyrkas.

I kommunstyrelsens uppdrag att utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvaltarskap av Göteborgs kajer har stadsledningskontoret lämnat förslag till principer för ägandeskap respektive förvaltarskap. Exploateringsnämnden föreslås ett ägandeskap av stadens icke kommersiella kajer respektive stadsmiljönämnden ett förvaltarskap med utgångspunkt i den logik som ny nämndorganisation för stadsutveckling (NOS) pekar ut. Stadsledningskontoret anser att den långsiktiga stadsutvecklingen för Masthuggskajen respektive Majnabbe bör hanteras inom ramen för ordinarie process inom ny nämndorganisation för stadsutveckling, som bland annat syftar till att bidra till en mer

sammanhållen stadsutvecklingsprocess, prioritering och resursplaneringen i såväl planering, genomförande som förvaltning av staden.

Stadsledningskontoret delar inte GHAB:s bedömning om möjliga tidpunkter för försäljning av bolagets fastigheter vid Majnabbe och Masthuggskajen. Av ärendet framgår att GHAB önskar att aktualisera en försäljning av fastigheterna redan under år 2023 respektive år 2024, trots att avsikten är att Stena Line avträder områdena i samband med att den nya anläggningen beräknas driftsättas 2027 - 2029. Stadsledningskontoret bedömer att det är rimligt att GHAB äger berörda fastigheter under tiden dessa upplåts för kommersiell hamnverksamhet och att en försäljning bör ske först efter eller i samband med Stena Lines avflyttning från berörda terminalområden. Med hänsyn till gällande upplåtelseavtal samt kommande åtaganden anser stadsledningskontoret att det är av stor vikt att GHAB och fastighetsnämnden/exploateringsnämnden samordnar sig i dessa frågor i arbetet framåt.

GHAB har bedömt att om en omlokalisering av färjeverksamheten inte sker så kan genomförda och pågående åtgärder kan ligga till grund för annan verksamhet. Stadsledningskontoret ser att grunden för föreliggande ärende är att ett avtal ska nås med Stena Line om en flytt av Danmarks- och Tysklandstrafiken till Arendal. Likt Stadshus AB vill stadsledningskontoret påpeka att det är viktigt att GHAB återkommer till kommunfullmäktige med en förnyad investeringsframställan när behov föreligger, i det fall avtal inte kan träffas med Stena Line i enlighet med intentionerna i denna hemställan.

Magnús Sigfússon	Eva Hessman
Direktör Samhälle och Omvärld	Stadsdirektör

Utdrag ur Protokoll (5)
Sammanträdesdatum: 2022-06-13

§ 63

Yttrande över hemställan från Göteborgs Hamn AB om investering i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna

Beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Hemställan från Göteborgs Hamn AB om en fortsatt investering om 1,4 mdkr i 2022 års penningvärde i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna tillstyrks.
2. Ärendet översänds till kommunstyrelsen för vidare hantering.

Handling

Beslutsunderlag, dnr 0032/22.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Utdrag ur Protokoll (nr 5)
Sammanträdesdatum: 2022-06-13

Dag för justering
2022-06-22

Vid protokollet

Karin Lange

Sekreterare

Elisabet Lann

Ordförande

Karin Pleijel

Justerande

Beslutsunderlag
Styrelsen 2022-06-13
Diarienummer 0032/22

Handläggare: Lena Lundblad, bolagsansvarig
Telefon: 031-368 54 66
E-post: lena.lundblad@gshab.goteborg.se

Yttrande över hemställan från Göteborgs Hamn AB om investering i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Hemställan från Göteborgs Hamn AB om en fortsatt investering om 1,4 mdkr i 2022 års penningvärde i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna tillstyrks.
2. Ärendet översänds till kommunstyrelsen för vidare hantering.

Sammanfattning

Ärendet avser Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) yttrande över Göteborgs Hamn AB:s (Göteborgs Hamn) hemställan till kommunfullmäktige om investering i upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna.

Bakgrunden till Göteborgs Hamns hemställan är ett tecknat Memorandum of Understanding (MOU) med Stena Line om en omlokalisering av Stena Lines färjeverksamhet från Majnabbe och Masthugget till Arendal/Ytterhamnarna.

En ny färjeterminal i Arendal förutsätter att ytor och byggnader som tillgängliggjorts genom tidigare fastighetsförvärv och genom pågående utfyllnad (Arendal 2) tas i anspråk samt tillkommande investeringar i terminalytor, breddning av hamnbassäng, kajer mm. Göteborgs Hamn redovisar en tänkt uppdelning av ansvaret mellan bolaget och Stena Line för de aktuella åtgärderna.

Totalt beräknas investeringen i upprättandet av en ny färjeterminal uppgå till 2,5 mdkr inklusive tidigare beslut fattade av Göteborgs Hamn. Investeringarna i nya, planerade åtgärder samt färdigställande av Arendal 2 beräknas uppgå till 1,4 mdkr. Ett arrendeavtal om 25 år planeras att tecknas med Stena Line och en arrendenivå i paritet med Göteborgs Hamns avkastningskrav eftersträvas i den pågående dialogen mellan Göteborgs Hamn och Stena Line.

Under dessa förutsättningar redovisar Göteborgs Hamn, enligt egen bedömning, en tillräckligt tillfredsställande ekonomisk utveckling under den kommande tio-årsperioden mot bakgrund av uppställda finansiella krav i bolagets ägardirektiv. Stadshus har inte funnit anledning att mer än översiktligt granska Göteborgs Hamns underliggande kalkyler och slutsatser för bolagets samlade ekonomiska förutsättningar.

Göteborgs Hamn äger aktuella fastigheter i Majnabbe och Masthugget och planerar för en försäljning av dessa. Stadshus vill understryka att huruvida den reavinst som uppstår vid försäljningen kommer att tillfalla bolaget eller ej, beror på hur ägaren vid tidpunkten för försäljningen bedömer bolagets långsiktiga resultat och finansiella ställning liksom på ägarens kort- och långsiktiga utdelningskrav på koncernen som helhet mm. Stadshus vill även peka på behovet av att närmare utreda dels när i tid denna försäljning ska ske, dels vilken organisation inom staden som är mest lämplig förvärvare.

Stadshus gör sammantaget bedömningen att hemställan kan tillstyrkas.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Hamn redovisar att målsättningen är att de redovisade åtgärderna i relation till de avtal som ska ingås ska ge en avkastning i linje med bolagets avkastningskrav.

Göteborgs Hamn redovisar även att investeringen finns med i bolagets 10-åriga investeringsplan och gör bedömningen att bolaget i allt väsentligt, under förutsättning att aktuell investering genererar en avkastning enligt ovan, uppfyller sina långsiktiga ekonomiska mål i ägardirektivet om en soliditet om minst 30 procent samt en direktavkastning på totalt kapital om 4 - 7 procent.

Stadshus delar denna bedömning även om de 10-åriga scenarierna som Göteborgs Hamn redovisar anger att direktavkastningen på totalt kapital kommer att understiga 4 procent något under perioden 2025 – 2027.

Stadshus konstaterar, liksom Göteborgs Hamn, att en omlokalisering av färje-verksamheten från Majnabbe och Masthugget möjliggör en stadsutveckling av dessa områden.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Hamn beskriver att en lokalisering till Arendal/Ytterhamnarna innebär lägre utsläpp, dels i stadskärnan genom att vägtrafiken i denna minskar, dels genom att transporterna till sjöss blir kortare. Den koppling till järnväg som blir möjlig bedöms även kunna medföra en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Göteborgs Hamn beskriver även att, genom en omlokalisering av färjeverksamheten till Arendal/ Ytterhamnarna, möjliggörs en elektrifiering av färjetrafiken och att Stena Line planerar för två elektriska färjor mot Fredrikshavn med start 2030. I dialog mellan Göteborgs Hamn och Göteborg Energi AB har det planerade läget konstaterats ha goda förutsättningar för aktuellt effektuttag medan det inte finns några tekniska och ekonomiska förutsättningar för motsvarande satsning vid nuvarande färjeläge.

Göteborgs Hamn redovisar även att de åtgärder som krävs för upprättandet av en ny färjeterminal medför resursförbrukning samt påverkan på omgivande miljöer. I miljödomen för anläggandet av Arendal 2 har bolaget blivit ålagt kompensationsåtgärder.

Göteborgs Hamn bedömer att en flytt av färjeverksamheten från Masthuggskajen och Majnabbe till Arendal/Ytterhamnarna totalt sett är positiv ur ett ekologiskt perspektiv.

Stadshus delar Göteborgs Hamns bedömning ovan och har inte funnit några ytterligare aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Göteborgs Hamn konstaterar att tillgängligheten för persontrafiken till färjeverksamheten försämras i och med flytten från stadskärnan, särskilt för dem som förflyttar sig till fots eller med kollektivtrafik. Göteborgs Hamn konstaterar vidare att Stena Line har för avsikt att fortsatt bedriva färjetrafik för passagerare och gods och att kollektivtrafik bör byggas ut mot det planerade läget och trycker på vikten av att ansvariga nämnder/bolag säkerställer att denna tillgänglighet uppnås.

Stadshus har inte funnit några ytterligare aspekter på frågan utifrån denna dimension men konstaterar att utbyggnad av kollektivtrafik är en fråga för kollektivtrafikmyndigheten Västra Götalandsregionen.

Bilaga

1. Protokollsutdrag och handlingar från Göteborgs Hamn AB[1], styrelsemöte 2022-04-22, § 10

[1] Med undantag för bilagor

Ärendet

Föreliggande ärende är Stadshus AB:s yttrande över Göteborgs Hamn AB:s hemställan till kommunfullmäktige om fortsatt investering i upprättandet av en ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna.

Stadshus ska i rollen som moderbolag yttra sig över hemställan innan den översänds till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Ärendets principiella beskaffenhet

Kommunfullmäktige ska enligt Göteborgs Stads riktlinjer för ägarstyrning ta ställning till ärenden av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt. Göteborgs Hamns ärende innehåller beslut som innebär större investeringar för bolaget samt öppnar upp för en framtida stadsutveckling i stadens centrala delar, varför bolaget bedömt dessa som frågor av principiell beskaffenhet eller av större vikt.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Göteborgs Hamn beskriver hur hamnens kärna har över tid förflyttats mot Hisingen. Sjöfarten och transportsektorns utveckling har inneburit en konsolidering av godshantering vid ytterhamnarna på Hisingen och lett till investeringar i terminaler, väg, järnväg och farled till och från hamnen. Samlokalisering av hamnverksamheten leder till mer utnyttjande av dessa och kommande investeringar. Hamnens långsiktiga utvecklingsplan, generalplan, anger en ytterligare konsolidering och utveckling av ytterhamnarna, vilket också stöds av såväl Översiktsplan för Göteborg samt Översiktsplan, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken.

Göteborgs Hamn äger fastigheterna som utgör Masthuggsterminalen och Majnabbeterminalen och arrenderar ut anläggningarna till Stena Line för bolagets bedrivande av färjeverksamhet. Avtalen omförhandlades 2015 - 2017 med resultatet att bägge avtalen gäller till 2035 med möjlighet för Göteborgs Hamn att säga upp avtalen mot bakgrund av stadsutveckling från och med 2025 och med 24 månaders uppsägningstid.

Göteborgs Hamn beskriver att dialogen mellan Göteborgs Hamn och Stena Line om en omlokalisering av färjeverksamheten från dessa terminaler har utvecklats över tid och sedan 2020 förtätats. I denna dialog har Stena Line uttryckt en önskan om att om-lokalisera sin verksamhet till ytterhamnarna givet närheten till befintlig infrastruktur, logistikverksamhet samt fordonsindustrin.

Göteborgs Hamn och Stena Line tecknade 2020 en avsiktsförklaring om ett nytt ersättningsläge för färjeverksamheten samt en möjlig layout vid Arendal. Denna avsiktsförklaring har därefter under 2021 konkretiserats ytterligare i ett Memorandum of Understanding som tecknats mellan parterna. Dessa avtal har utgjort underlag i ärendet till styrelsen i Göteborgs Hamn men har inte bedömts som relevanta inför kommunfullmäktiges ställningstagande, varför bilagorna i Göteborgs Hamns ärende inte bilagts i Stadshus beslutsunderlag.

Föreslagen lösning

Göteborgs Hamn redovisar att en samverkan mellan Göteborgs Hamn och Stena Line kring en omlokalisering av färjeverksamheten har resulterat i en lokalisering i Arendal och en layout för en färjeterminal som bygger på

1) nyttjande av befintliga ytor inom hamnområdet, vilket förutsätter omdisponering av pågående verksamhet samt omförhandling av avtal
2) nyttjande av ytor som tillskapas inom hamnområdet, dels för kommande terminal och dels för omdisponering av pågående verksamhet
3) ytor/fastigheter som förvärvats vid Arendal och som utgör en förutsättning för att få tillgång till nödvändiga ytor och kaj.

Mot bakgrund av detta redovisar Göteborgs Hamn följande genomförda, pågående och planerade åtgärder:

Genomförda åtgärder

2008 påbörjade Göteborgs Hamn ett arbete med detaljplan och miljötillstånd för utfyllnad av en vik och tillskapande av kajer och terminalyta i angränsning till befintliga anläggningar inom projektet Arendal 2. Över åren har detaljplan antagits, miljötillstånd erhållits, byggnation av vallar samt utfyllnad av massor genomförts. Den sistnämnda åtgärden genomfördes under 2020/2021 och entreprenaden har inte godkänts av Göteborgs Hamn. En dialog har inletts med entreprenören om åtgärder för att färdigställa entreprenaden enligt specifikation. För det fall en överenskommelse inte kan träffas med entreprenören har höjd tagits i aktuell kalkyl för högre kostnader kopplad till denna process.

2018 färdigställde Göteborgs Hamn byggnationen av järnvägsterminalen vid Arken/Arendal med syftet att skapa anslutningar till befintlig roro-terminal och för att koppla kommande verksamhet inom aktuellt utvecklingsområde till järnväg. Åtgärden var även en del av kommunfullmäktiges beslut kopplat till flytt av spårvägsfunktioner vid Gullbergsvass.

2021 förvärvade Göteborgs Hamn en fastighet inom Arendal av Platzer AB med övergripande syfte att säkerställa strategisk kaj och terminalyta och med inriktningen att fastigheten skulle vara en del av en tänkt färjeterminal. Köpet genomfördes i form av ett bolagsförvärv, vilket var föremål för kommunfullmäktiges behandling i november 2021. (KF 2021-11-25 §12 dnr 1230/21). Köpet avvaktar genomförande av fastighetsbildning och köpet beräknas vinna laga kraft under våren 2022.

Översiktsplanen för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken antogs av kommunfullmäktige i december 2021. (KF 2022-12-09 §4 dnr 1236/21). En etablering av färjeverksamhet i aktuellt läge har stöd i denna plan.

Pågående åtgärder

Inom projektet Arendal 2 pågår nu projektering för att anpassa den tillskapade ytan.

En detaljplaneändring rörande förvärvad fastighet är en förutsättning för tänkt layout för en färjeterminal. Denna detaljplan finns med i byggnadsnämndens startplan för 2022 över detaljplaner som är planerade att starta under året. Enligt Göteborgs Hamn förs dialog med stadsbyggnadskontoret om detta. I övrigt pågår arbete med att säkra nödvändiga miljötillstånd.

Planerade åtgärder

För att möjliggöra omdisponering av befintliga ytor enligt punkt 1 ovan krävs att brukaren av angränsande terminal komprimerar sina ytor samt att kajer och hamnbassäng inom den verksamheten anpassas för att kompensera för en kaj som befintlig operatör lämnar. För att möjliggöra denna komprimering krävs investeringar i form av

- Utbyggnad av kajer
- Breddning av hamnbassäng
- Tillskapande av ytor (kopplat till projekt Arendal 2)

För tillskapandet av en ny färjeterminal krävs åtgärder i form av breddad insegling till hamnbassäng, re-investeringar och investeringar i kajer, terminalytor samt byggnader och suprastruktur (ramper etc.). Ansvarsfördelningen mellan Göteborgs Hamn och terminaloperatören/Stena Line ser ut enligt nedan:

Göteborgs Hamns ansvar för dessa åtgärder är:

- Breddad insegling till hamnbassäng
- Kajer
- Terminalytor
- Teknisk försörjning

Terminaloperatörens/Stena Lines ansvar är:

- Anpassning av byggnader
- Ramper
- Anpassning av terminalytor för verksamheten

Tidplan

Målsättningen är att en ny terminal för färjeverksamheten kan driftsättas någon gång under perioden 2027 - 2029, beroende på bland annat ledtider för detaljplan och tillstånd samt de förutsättningar som ges vid en fördjupad projektering och upphandling av aktuella åtgärder.

Investeringskalkyl

Total investering

Totalt uppskattas Göteborgs Hamns kostnad för att möjliggöra färjelokaliseringen upp till 2,5 mdkr i 2022 års penningvärde.

Sedan tidigare har Göteborgs Hamn beslutat om investeringar om totalt 1,1 mdkr för ovan redovisade genomförda, pågående eller planerade åtgärder, varav 0,920 mdkr är förbrukade per april 2022. Dessa beslut avser bland annat genomförande av Arendal 2 samt markförvärv i Arendal.

Föreliggande ärende innebär att ytterligare totalt 1,4 mdkr beviljas för:

- färdigställande av Arendal 2 i form av överbyggnad/terminalyta inklusive den risk som är kopplad till den ej godkända entreprenad som redogjorts för ovan (0,255 mdkr)[2]

- genomförande av de åtgärder som åligger Göteborgs Hamn enligt ovan och som krävs för ett möjliggörande av en färjeterminal i aktuellt läge (1,175 mdkr)[3]

I ovanstående kostnadsbedömningar ingår en reserv för oförutsedda kostnader om 40 procent.

För det fall att en omlokalisering av färjeverksamheten inte sker bedömer Göteborgs Hamn att genomförda och pågående åtgärder kan ligga till grund för annan verksamhet.

Då färjeverksamheten avvecklas vid Masthugget och Majnabbe avser Göteborg Hamn att avyttra bolagets fastigheter i området. I ärendet angivna tidpunkter för försäljning är 2023 för Majnabbe och 2024 för Masthugget. Göteborgs Hamn har 2021 låtit värdera fastigheterna, vilka, utifrån pågående markanvändning, har värderats till totalt 0,62 mdkr.

Lönsamhetskalkyl
Göteborgs Hamn redovisar att kalkylen för färjelokaliseringen är gjord enligt principen om diskonterat kassaflöde och att då kalkylen sträcker sig över en lång tid framåt, innehåller den flera osäkra parametrar men är gjord med utgångspunkt i så realistiska uppskattningar som möjligt.

Redovisade kalkylförutsättningar

Investering	2,5 mdkr
Kalkylperiod	30 år
Avtalsperiod	25 år
Positiva kassaflöden	Nya arrendeintäkter Bibehållen hamntaxa från anlöp efter 2027
Negativa kassaflöden	Investeringskostnad Underhållskostnad Nödvändiga reinvesteringar i de nya anläggningarna

Ingången i de pågående förhandlingarna med Stena Line, och en förutsättning för ett genomförande, är att avtalen skall generera en avkastning i nivå med hamnbolagets avkastningskrav.

Påverkan på bolagets ekonomi
Göteborgs Hamn konstaterar att bolaget är inne i ett omfattande investerings- och reinvesteringsskede i syfte att försvara och utveckla hamnens och stadens position som Nordens logistiknav. Den aktuella investeringen är en del av dessa planerade investeringar och reinvesteringar och finns upptagen i bolagets 10-åriga investeringsplan. Det är även intäkten från planerad markförsäljning i Majnabbe och Masthugget.

Tre uppdateringar behöver dock göras i bolagets tidigare redovisade 10-åriga investeringsplan för att spegla förändrade förutsättningar sedan planen gjordes:

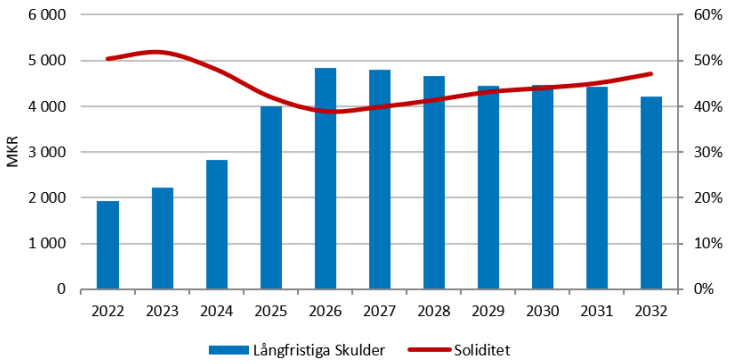
- Investeringen i färjeterminal ökar från, de i 10-årsplanen preliminärt antagna, 0,5 mdkr till 1 mdkr till följd av fördjupade arbete kring terminalutformning under hösten -21.

[2,3] I Göteborgs Hamns hemställan är totalbeloppet avrundat till 1,4 mdkr.

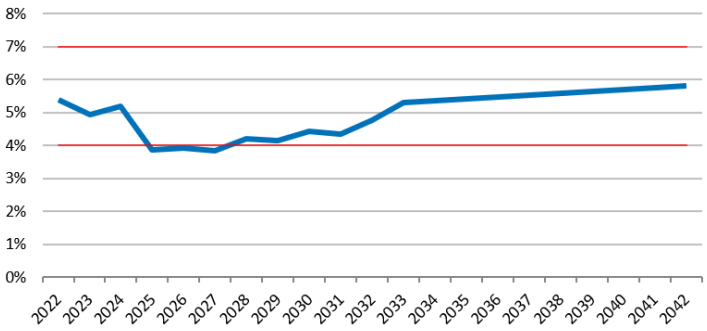
- Kostnadsökningen kompenseras av ökande arrendeintäkter för färjeterminalen.
- Underhållskostnader tillkommer.
- Avskrivningstiden för färjeterminalen minskas från antagna 50 år till 30 år (snitt).

Bolagets ekonomiska utveckling med hänsyn till dessa uppdateringar redovisas i nedanstående grafer som visar bolagets soliditetsutveckling samt utvecklingen avseende avkastning på totalt kapital. För aktuell investering förutsätts avkastningen ligga i nivå med Göteborgs Hamns avkastningskrav.

Långfristiga skulder



Avkastning på totalt kapital



Göteborgs Hamn konstaterar att bolaget vid ett genomförande av investeringen i allt väsentligt uppfyller de finansiella målen i ägardirektivet om en soliditet om 30 procent och en avkastning om 4 - 7 procent. Graferna visar att soliditeten sjunker till som lägst 39 procent år 2026 och avkastningen på totalt kapital som lägst blir 3,8 procent år 2027. Därefter beräknas denna och övriga investeringar genomförda under perioden generera avkastning och såväl soliditet som avkastning ökar.

Sammanfattande bedömning

I rollen som koncernmoderbolag ska Stadshus yttra sig över ärenden av principiell karaktär eller annars av större vikt som ska till kommunfullmäktige för ställningstagande.

Stadshus konstaterar att Göteborgs Hamns investering i kajer, terminalytor mm i syfte att möjliggöra en omlokalisering av färjeverksamheten ligger väl i linje med Göteborgs Hamns ägardirektiv, vilket bland annat anger att bolaget ska förverkliga stadens ambitioner med hamn- och logistikverksamheten genom att bland annat tillhandahålla infrastruktur och även verka för färjeverksamhet i Göteborg. Stadshus kan också konstatera att det av Göteborgs Hamns ärende framgår att det finns en gemensam önskan

hos Göteborgs Hamn och Stena Line om att omlokalisera färjeverksamheten till Arendal/Ytterhamnarna.

Ur ett markanvändningsperspektiv har lokaliseringen i Arendal/Ytterhamnarna stöd i den fördjupade översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken. Att tillgängliggöra ytorna i Masthugget och Majnabbe för stadsutveckling ligger långsiktigt i linje med inriktningarna i den nyligen antagna Översiktsplanen för Göteborg.

Aktuell investering ingår i Göteborgs Hamns sedan tidigare redovisade 10-åriga investeringsplan.

Som framgått ovan planerar Göteborg Hamn för att teckna ett 25-årigt avtal med Stena Line och har, mot bakgrund av att planeringen befinner sig i ett tidigt stadium, tagit god höjd i sin kalkyl för den osäkerhet som finns gällande förutsättningarna för den kommande byggnationen. På så sätt bedömer Stadshus att Göteborgs Hamn hanterat de ekonomiska risker som följer med aktuell investering.

Göteborgs Hamn har valt att endast kortfattat redogöra för de ekonomiska förutsättningarna för investeringen. Utifrån vad som framkommit i samband med Stadshus beredning av ärendet ser Stadshus ingen anledning att ompröva Göteborgs Hamns investeringskalkyl eller den ekonomiska utveckling som presenteras i den 10-åriga investeringsplanen.

Stadshus kan konstatera, precis som Göteborgs Hamn, att bolaget, under antagna förutsättningar för aktuella investeringar under perioden, klarar att nå de i ägardirektivet angivna soliditets- och direktavkastningsnivåerna över perioden, om än strax under när det gäller direktavkastningen för perioden 2025 - 2027.

Som framgått ovan har Göteborgs Hamn förutsatt att intäkterna vid en försäljning av fastigheterna i Masthugget och Majnabbe tillfaller Göteborgs Hamn och dessa intäkter är därmed inkluderade i den redovisade ekonomiska utvecklingen för bolaget. Stadshus vill understryka att huruvida den reavinst som uppstår vid försäljningen kommer att tillfalla bolaget eller ej, beror på hur ägaren vid tidpunkten för försäljningen bedömer bolagets långsiktiga resultat och finansiella ställning liksom på ägarens kort- och långsiktiga utdelningskrav på koncernen som helhet m.m.

Beroende på ägarens bedömning av hur reavinsten ska hanteras kan Göteborgs Hamns långsiktiga ekonomiska utveckling komma att påverkas negativt och direktavkastningsnivån sjunka ytterligare något under perioden.

Angivna finansiella nyckeltal i ägardirektivet i stadens styrmiljö utgör dock ett referensvärde som bolagen i stadshuskoncernen ska kunna förklara sina verksamheters ekonomiska utfall och utveckling mot. Det kan finnas goda skäl till att nyckeltalen för ett bolag från tid eller annan avviker från vad som har bedömts utgöra branschmässig lönsamhet och avsikten har inte varit att de finansiella nyckeltalen ska vara överordnat styrande vad gäller vilka beslut/investeringar som ska genomföras.

Oavsett hur försäljningsintäkterna vid en senare tidpunkt bedöms komma att hanteras, gör Stadshus därför bedömningen att Göteborgs Hamn, även om avkastningskravet inte nås fullt ut under hela perioden, har ekonomisk förmåga att över tid och med tillräckligt tillfredsställande lönsamhet för bolaget som helhet hantera den aktuella investeringen och att Göteborgs Hamns hemställan kan tillstyrkas.

Stadshus vill dock uttrycka tveksamhet kring Göteborgs Hamns planerade överlåtelse-tidpunkter för Majnabbe respektive Masthugget. Av ärendet framgår att Göteborgs Hamn förutsätter att en överlåtelse av aktuella fastigheter ska ske redan under 2023 respektive 2024, trots att avsikten är att Stena Line avträder området i samband med att den nya anläggningen beräknas driftsättas 2027 - 2029. I samband med ärendets beredning har framkommit att föreslagen försäljningstidpunkt är satt av Göteborgs Hamn med hänsyn till utvecklingen av bolagets resultat och finansiella ställning över planeringsperioden.

Stadshus menar att frågan om försäljningstidpunkt bör utredas närmare och hänsyn, vid ett beslut om försäljningstidpunkt, bör tas till vad som är mest ändamålsenligt ur såväl Göteborgs Hamns som kommunens finansiella perspektiv, liksom vad som är mest ändamålsenligt när det gäller förmåga och kompetens hos annan part att under en kortare period bedriva hamnverksamhet och säkerställa ett praktiskt, juridiskt och ekonomiskt korrekt avträde av marken för Stena Lines del när detta blir aktuellt.

Stadshus vill även peka på att det i det sammanhanget även särskilt bör utredas vilken organisation inom staden som lämpligen förvärvar de aktuella markområdena inför kommande stadsutveckling. I det här fallet utgör bland annat tidsaspekten, transaktions-kostnader och nuvarande och kommande roll- och ansvarsfördelning inom stadsutvecklingen parametrar att beakta i ett sådant sammanhang.

Göteborgs Hamn redogör i sitt ärende för åtgärder som förutsätter aktiviteter från andra kommunala instanser för projektets genomförande eller för att få planerad effekt av investeringen, bland annat framtagande av detaljplan, flytt av riksintresse, nya anslutande trafiklösningar samt utbyggd kollektivtrafik. För stadshuskoncernens del är det viktigt att Göteborg Energi kan svara upp mot det krav på ökat effektuttag som är nödvändigt för Stena Lines planer på eldrivna färjor, vilket i sin tur är nödvändigt för satsningens intentioner om att bidra till lägre utsläpp till sjöss.

I beredningen av detta ärende har Göteborgs Hamn uppmärksammats på vikten av att ett kommande avtal med Stena Line villkoras av kommunfullmäktiges beslut om att tillstyrka Göteborgs Hamns hemställan om investeringen i ny färjeterminal. Likaså vill Stadshus peka på att det är viktigt att Göteborgs Hamn återkommer till kommun-fullmäktige med en förnyad investeringsframställan när behov föreligger, i det fall avtal inte kan träffas med Stena Line i enlighet med intentionerna i detta avtal.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB

Protokoll (nr 3)
Styrelsemöte 2022-04-22

Tid: 13.22 – 16.42 (paus 14.55 –15.10)
Plats: Amerikaskjulet, Göteborg (Styrelserummet/Digitalt)

Närvarande

Ledamöter

Cecilia Magnusson	ordförande
Birgitta Ling Fransson	1:e vice ordförande
Ronnie Ljungh	2:e vice ordförande
Lars Johansson	
Jan Annerback	
Peter Danielsson	
David Josefsson	

Suppleanter

Gunne Steen
Karin Bernmar
Ingela Berntson
Marianne Bergman
Colin Carlfors

Övriga närvarande

Elvir Dzanic	VD	
Malin Collin	Vice VD	(närvarande §§ 1–8)
Erik Ahrén	Ekonomichef	(närvarande §§ 6–8)
Göran Sander	Controller	(närvarande §§ 10–11)
Arvid Guthed	Ansvarig Logistik & Hamnutveckling	(närvarande §§ 10–11)
Lena Lilienberg	Affärsområdeschef Energi	(närvarande §§ 12–13)
Martin Johannesson	IT-chef	(närvarande § 13)
Jan Andersson	Projektledare Skandiaporten	(närvarande § 14)
Erik Fristedt	Internrevisor stadsrevisionen	
Johanna Nyström	Bolagsjurist, sekreterare	

Arbetstagarrepresentanter

Dirk Wallem	SACO
Carl Jansson	Unionen
Roger Sköld	Transport

Ej närvarande

Kristofer Andrén	
Eva Olofsson	
Alexandra Angelbratt	
Mikael Gannve	Unionen

Signature reference: 9a951218-04af-41b7-90e5-782b171059d5

Protokoll (nr 3)
Styrelsemöte 2022-04-22

Underskrifter

Sekreterare

Johanna Nyström

Ordförande	**Justerande**
Cecilia Magnusson	Ronnie Ljungh

Signature reference: 9a951218-04af-41b7-90e5-782b171059d5

§ 10

Beslut – Investeringsbegäran program framtidssäkra färja och ro/ro

Arvid Guthed och Göran Sander redogör, i enlighet med till sammanträdet utsänt underlag, för investeringsbegäran program framtidssäkra färja och ro/ro.

Beslut

Styrelsen beslutar:

1. **att** bevilja fortsatta åtgärder redovisade i ärendet för att säkerställa upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna med en budget om upptill 2,5 Mdr i 2022 års penningvärde inklusive redan beviljade medel om 1,1 Mdr.
2. **att** bevilja tecknande av kommande avtal (Uppförande- samt Arrendeavtal) med Stena Line gällande tillskapande och nyttjande av färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna.
3. **att** översända förslaget i punkt 1 till kommunfullmäktige för ställningstagande avseende de tillkommande 1,4 Mdr i 2022 års penningvärde.

Signature reference: 9a951218-04af-41b7-90e5-782b171059d5

Göteborgs Stad

Detta dokument är elektroniskt signerat.

Signed by: JOHANNA NYSTRÖM
Date: 2022-05-03 11:21:25
BankID refno: 324d5db2-2d5b-4c8f-948e-d2ab56eaf767

Styrelsesekreterare: Johanna Nyström

Signed by: RONNIE LJUNGH
Date: 2022-05-09 08:09:34
BankID refno: da160d42-37e0-45fe-82f7-a76fdf79ddf2

Andre vice ordförande: Ronnie Ljungh

Signed by: Gun Cecilia Marianne Magnusson
Date: 2022-05-03 13:08:08
BankID refno: 84a13d03-32c2-4c65-b121-e99f21f1a68f

Ordförande: Cecilia Magnusson

Signature reference: 9a951218-04af-41b7-90e5-782b171059d5

Kopia/bekräftelse på e-signerat dokument.

Styrelsemöte 2022-04-22

Handläggare: Arvid Guthed
Telefon: 0727-310061
E-post: arvid.guthed@portgot.se

Ärenden: Genomförande färjelokalisering vid Arendal/Ytterhamnarna

Beslut i styrelsen för Göteborgs Hamn AB

1. Bevilja fortsatta åtgärder redovisade i ärendet för att säkerställa upprättandet av ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna med en budget om upptill 2,5 Mdr i 2022 års penningvärde inklusive redan beviljade medel om 1,1 Mdr.
2. Bevilja tecknande av kommande avtal (Uppförande- samt Arrendeavtal) med Stena Line gällande tillskapande och nyttjande av färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna.
3. Översända förslaget i punkt 1 till kommunfullmäktige för ställningstagande avseende de tillkommande 1,4 Mdr i 2022 års penningvärde.

Sammanfattning

Göteborgs Hamns kärna har sedan 60-talet förflyttats mot Hisingen. Sjöfarten och transportsektorns utveckling har drivit mot en konsolidering av godshantering vid Ytterhamnarna på Hisingen.

Pågående och planerad stadsutvecklingen vid Innerhamnarna/Älvrummet motiverar också en utlokalisering av godshanteringen till Ytterhamnarna.

Utöver den generella utvecklingen av hamnen vid Ytterhamnarna är i närtid (inom 10 år) den tydligaste inriktningen en omlokalisering av färjeverksamheten från Masthugget och Majnabbe till Arendal.

Mot bakgrund av en förtätad dialog som pågått sedan 2020 har Stena Lines uttryckt en önskan att omlokalisera till Ytterhamnarna givet närheten till befintlig infrastruktur, logistikverksamhet samt fordonsindustrin.

Samverkan mellan Göteborgs Hamn AB och Stena Line har resulterat i en layout för en färjeterminal som bygger på 1) nyttjande av befintliga ytor inom hamnområdet, 2) nyttjande av ytor som tillskapas inom hamnområdet samt 3) ytor/fastigheter som förvärvats vid Arendal.

Del av åtgärderna är genomförda, andra återstår för att realisera uppförandet av en ny färjeterminal med tidshorisonten 2027-2029.

Den totala kostnaden uppskattas till upptill 2,5 Mdr och de avtal som skall tecknas skall ge en nöjsam avkastning i linje med bolagets avkastningskrav.

Ärendet hemställs till Kommunfullmäktige då det 1/ rör ett beslut där Göteborgs Hamn AB avser att genomföra åtgärder som öppnar upp för en omdaning av innerstaden/Älvrummet samt 2/ kostnaden för de föreslagna åtgärderna.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Målsättningen är att de redovisade åtgärderna i relation till de avtal som skall ingås skall ge en tillräcklig avkastning i linje med bolagets avkastningskrav.

Bedömning ur ekologisk dimension

Flytt av färjeverksamheten från stadskärnan bedöms ur ett ekologiskt perspektiv som totalt sett positiv.

Vägtrafik minskar i stadskärnan. Transporter till sjöss blir kortare vilket minskar utsläpp i hamnområdet och stadskärnan. Stena Line planerar för elektriska färjor till Danmark senast 2030. För att möjliggöra laddning av färjorna är det föreslagna läget en förutsättning. Eldrift minimerar utsläpp beroende på hur elen produceras. Svensk el-mix ger en god effekt på klimatpåverkan jämfört med konventionella fartygsbränslen.

Anläggande av åtgärder beskrivna i ärendet medför resursförbrukning samt påverkan på omgivande miljöer. I miljödom för anläggande av Arendal 2 har bolaget blivit ålagda kompensationsåtgärder.

Bedömning ur social dimension

Tillgängligheten till färja för persontrafiken försämras med en flytt, i synnerhet för de passagerare som förflyttar sig till fots eller med kollektivtrafik.

Stena Line avser fortsatt att bedriva färjetrafik (passagerare och gods) och kollektivtrafik bör byggas ut mot det tänkta läget. Det är avgörande att ansvariga nämnder/bolag säkerställer att denna tillgänglighet uppnås.

Bilagor

1. Avsiktsförklaring Göteborgs Hamn – Stena Line december (2020)
2. Memorandum of Understanding Göteborgs Hamn – Stena Line (2021)
3. Önskemål till Göteborgs Hamn att undersöka möjliga alternativa lokaliseringar av färjeverksamheten vid Majnabbe och Masthugget (2018)

Expedieras

- Göteborg Stadshus AB

Ärendet

Ärendet syftar till att ge Göteborgs Hamn AB mandat att verka för ett Uppförande samt Uthyrning av färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna med ett färdigställande av terminal med tidshorisonten 2027-2029.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund – hamnens utveckling, förflyttning mot Ytterhamnarna

Göteborgs Hamns kärna har sedan 60-talet förflyttats mot Hisingen. Sjöfarten och transportsektorns utveckling har drivit mot en konsolidering av godshantering vid Ytterhamnarna på Hisingen. Denna utveckling bekräftas av investeringar i terminaler, väg, järnväg och farled till och från hamnen över tid. Det är rationellt att samlokalisera verksamheten för att få merutnyttjande av gjorda och kommande investeringar. Hamnens Generalplan planerar för en konsolidering vid Ytterhamnarna för att stärka godsnavet och möjliggöra för en stadsutveckling inom Älvrummet.

Pågående och planerad stadsutvecklingen vid Innerhamnarna/Älvrummet motiverar också en utlokalisering av godshanteringen till Ytterhamnarna.

Utöver den generella utvecklingen av hamnen vid Ytterhamnarna är i närtid (inom 10 år) den tydligaste inriktningen en omlokalisering av färjeverksamheten från Masthugget och Majnabbe till Arendal.

Med start i omförhandlingar av avtal för Masthugget och Majnabbe under perioden 2015–2017 har dialogen med Stena Line utvecklats över tid. Mot bakgrund av en förtätad dialog som pågått sedan 2020 har Stena Lines uttryckt en önskan att omlokalisera till Ytterhamnarna givet närheten till befintlig infrastruktur, logistikverksamhet samt fordonsindustrin.

Mot bakgrund av ovanstående samt på önskemål från Stadsbyggnadskontoret att söka ersättningsläge för Färjeverksamheten vid Masthugget och Majnabbe, bilaga 3, har Göteborgs Hamn och Stena Line tecknat avsiktsförklaring (2020), bilaga 1, för att söka ett ersättningsläge samt utarbetat en möjlig layout vid Arendal med ett (1) ersättningsläge för färjeverksamheterna. Därefter har Memorandum of Understanding tecknats (2021), bilaga 2.

Nuvarande status – Stena Line

Göteborgs Hamn AB är ägare av fastigheterna som utgör Mashuggsterminalen och Majnabbeterminalen och arrenderar ut anläggningarna till Stena Line. Avtalen omförhandlades perioden 2015-2017 med resultatet att bägge avtalen gäller till 2035 med tillägget att Göteborgs Hamn kan avsluta bägge avtalen mot bakgrund av stadsutveckling from 2025 med 24 månaders framförhållning.

Föreslagen lösningen

Samverkan mellan Göteborgs Hamn AB och Stena Line har resulterat i en layout för en färjeterminal som bygger på 1) nyttjande av befintliga ytor inom hamnområdet, 2) nyttjande av ytor som tillskapas inom hamnområdet samt 3) ytor/fastigheter som förvärvats vid Arendal.

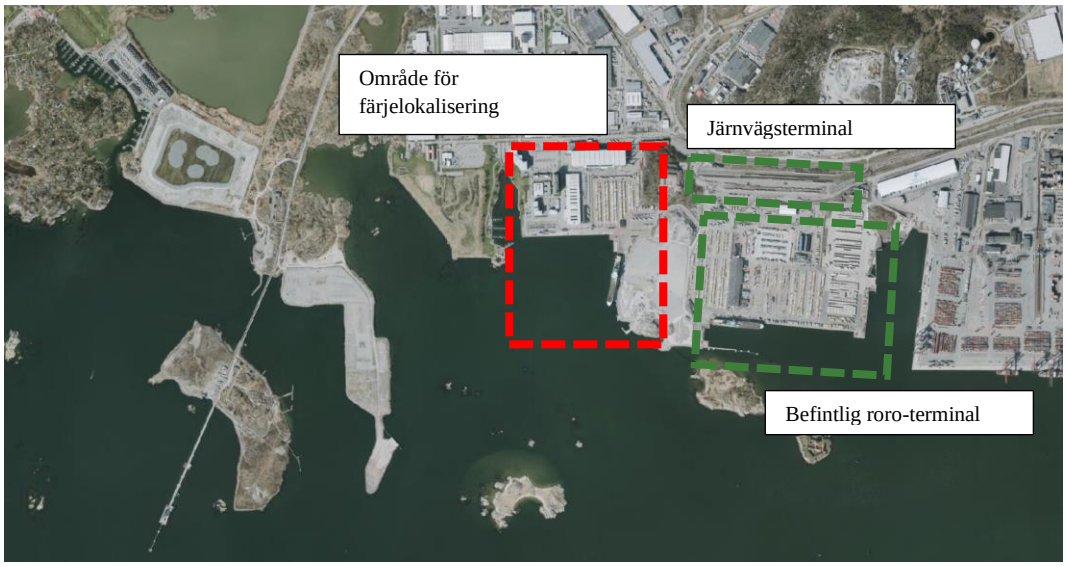


Bild 1:Situationsbild över västra delar av Ytterhamnarna/Arendal januari 2022

Bild 2:Schematisk layout med ingående komponenter enligt ovan

Användning av befintliga ytor (blått i bild 2) förutsätter omdisponering av dagens nyttjande givet rådande verksamhet/avtal.

Tillskapande av ytor (grönt i bild 2) skapar dels kapacitet för en kommande färjeterminal, dels möjlighet att omdisponera pågående verksamhet vid de befintliga ytor som krävs för nyetablering av färjeterminal.

Förvärv av fastighet är en förutsättning för att få tillgång till ytor och kaj för att realisera den planerade färjeterminalen.

Genomförda åtgärder

2008 påbörjade Göteborgs Hamn ett arbete med detaljplan och miljötillstånd för utbyggnad av kajer och terminalyta inom projektet Arendal 2 (grönt i bild 2). Expansionen omfattar utfyllnad av en vik och tillskapande av kajer och terminalyta i angränsning till befintliga anläggningar. Över åren har detaljplan och tillstånd erhållits och byggnation av vallar har genomförts. Utfyllnad med muddermassor har genomförts under 2020/21. I dagsläget återstår överbyggnad för att möjliggöra en verksamhet på den tillskapade ytan. Utfyllnadsentreprenaden godkändes ej vid slutbesiktning i januari 2022 vilket föranlett en dialog med entreprenören om åtgärder för att färdigställa entreprenaden enligt specifikation. En riskpeng kopplad till denna process är inkluderad i kalkylen, se nedan.

2018 färdigställde Göteborgs Hamn AB byggnationen av järnvägsterminal vid Arken/Arendal med syftet att skapa anslutningar till befintlig roro-terminal för att öka andel gods på järnväg. Terminalen är också avsedd att koppla kommande verksamhet inom aktuellt utvecklingsområde till järnväg. Byggnationen var del av KF-beslut kopplat till flytt av spårfunktioner vid Gullbergsvass, vilket bidrog till att möjliggöra byggnation av Västlänken, flyttade godsverksamhet från stadskärnan samt öppnade upp för kommande stadsutveckling kring centralstationen/Gullbergsvass.

Göteborgs Hamn förvärvade 2021 fastighet inom Arendal av Platzer med övergripande syfte att säkerställa strategisk kaj och terminalyta och med inriktningen av fastigheten skall vara en del av en tänkt färjeterminal. Köpet avvaktar laga kraft via fastighetsavstyckning som beräknas vara avklarad april/maj 2022. KF-ärende kopplat till köpet godkänt hösten -22.

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken (FÖP) antogs av Byggnadsnämnden i december 2021. FÖP stöder etablering av färja vid Arendal och är antagen av KF.

Pågående åtgärder

Inom projektet Arendal 2 pågår projektering för att anpassa den tillskapade ytan till de behov som framgår ovan.

Arbete pågår med att säkra miljötillstånd samt ändring av detaljplan i området för att möjliggöra tänkt layout för terminal. Begäran om ändring av detaljplan till SBK skickas i samband med att köp av fastighet i Arendal nått laga kraft. SBK är varskodda och resurser finns tilldelade i planbudget.

Planerade åtgärder

För att möjliggöra omdisponering av befintliga ytor förutsätts att brukaren av angränsande terminal komprimerar sina ytor samt att kajer och hamnbassäng inom den verksamheten anpassas för att kompensera för en kaj som lämnas. För att möjliggöra en sammandragning av den verksamheten krävs investeringar i form av;

- Utbyggnad/förstärkning av kajer
- Breddning av hamnbassäng
- Tillskapande av ytor (se ovan kopplat till projekt Arendal 2)

Tillskapande av ny färjeterminal förutsätter åtgärder i form av breddad insegling till hamnbassäng, re-investeringar och investeringar i kajer, terminalytor samt byggnader och suprastruktur (ramper etc). Ansvarsfördelning vid nybyggnation är enligt nedan.

Göteborgs hamns ansvar vid nybyggnation är;

- Insegling till hamnbassäng
- Kajer
- Terminalytor
- Teknisk försörjning

Terminaloperatör/Stena Lines ansvar vid nybyggnation är;

- Anpassning av byggnader
- Ramper
- Anpassning av terminalytor för verksamheten

Tidplan

Målsättningen är att kunna färdigställa en terminal för driftsättning mellan 2027-2029 beroende på bland annat ledtider för detaljplan och tillstånd samt de förutsättningar som ges vid fördjupad projektering samt upphandling av ovan åtgärder.

Uppskattad tidsplan för byggstart Lindholmsförbindelse inom Masthuggsterminalen är enligt Trafikkontoret 2029.

Ekonomi – bolaget

Göteborgs Hamns ekonomiska kalkyl för färjelokaliseringen är gjord enligt principen om diskonterat kassaflöde. Kalkylen har avgränsats till att omfatta verksamheterna Roro och Ropax (Färja). Container och Energi är andra centrala affärer för Göteborgs Hamn men de ingår inte i kalkylen då de ej bedöms påverkas direkt. Kalkylperioden är 25 år efter att tänkt ny färjeetablering tagits i drift, vilket motsvarar den tänkta avtalsperioden. Därefter beräknas ett restvärde utifrån uthålligt framtida kassaflöde.

Ett huvudscenario har gjorts, vilket inkluderar alla investeringar, intäkter och kostnader som Roro och Ropax beräknas ha om färjeetableringen genomförs enligt förslag. Ett alternativt scenario har därefter gjorts, vilket utgår från att färjelokaliseringen inte genomförs. I stället antas nuvarande verksamhet i innerhamnen fortsätta så länge det är möjligt, vilket här antagits till 2027.

Huvudscenariot jämförs slutligen med alternativscenariot i en sk deltakalkyl som beräknar internräntan av de ovan beskrivna investeringarna, godkända såväl som ej ännu godkända. Investeringarna ställs mot de kassaflöden som är hänförliga till projektet. Positiva kassaflöden är främst nya arrendeintäkter, bibehållen hamntaxa från anlöp efter 2027. Negativa kassaflöden, utöver de beskrivna investeringarna, är underhållskostnader och nödvändiga återinvesteringar i de nya anläggningarna.

Eftersom kalkylen sträcker sig över en lång tid framåt innehåller den flera parametrar som är osäkra. Investeringar, intäkter och kostnader har dock uppskattats så realistiskt som möjligt, samtidigt som internräntan ska uppnå hamnbolagets avkastningskrav. Simuleringar av kritiska parametrar har genomförts.

Göteborgs Hamn är inne i ett, för bolaget, omfattande investerings och re-investerings skede med syftet att försvara och utveckla hamnens samt stadens position som Nordens logistiknav. Baserat på de nedan beskrivna kostnaderna klarar bolaget investeringen och övriga planerade åtaganden givet de poster som finns i bolagets 10-åriga investeringsplan, se nedan. Detta med hänsyn tagen till de finansiella kriterier som finns uppställda i bolagets ägardirektiv.

Investeringsbegäran:

Total uppskattas kostnaden för att möjliggöra färjelokaliseringen till upptill 2,5 Mdr i (2022 år penningvärde) inklusive oförutsett.

Utifrån redovisade 1) genomförda, 2) pågående samt 3) planerade åtgärder har bolaget förbrukat 920 MSEK i genomförda och pågående åtgärder.

Av pågående och planerade åtgärder är 1,1 Mdr beviljade av Göteborgs Hamns styrelse

Återstående medel att bevilja uppgår till upptill 1,4 Mdr i 2022 års penningvärde.

De 1,4 Mdr fördelar sig mellan;

255 MSEK att färdigställa Arendal 2 (överbyggnad/terminalyta) inklusive riskpeng om 100 MSEK kopplat till utfyllnadsentreprenad, se ovan.

1 175 MSEK att finansiera byggnation av anläggningar inom färjeterminal såsom asfalterade ytor, kajer, och breddning av insegling/farled samt teknisk försörjning (el, vatten, avlopp mm) enligt Göteborgs hamns ansvar enligt ovan (inklusive 40% oförutsett).

I det fall att en omlokalisering av färjeverksamheten inte sker bedöms genomförda och pågående åtgärder ligga till grund för annan verksamhet.

Löpande intäkter består av arrendeintäkter (terminalhyra) samt hamntaxa (fartygsanlöp).

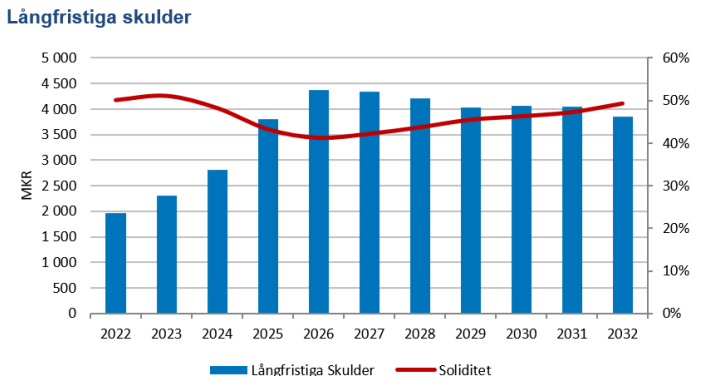
Ingången i de pågående förhandlingarna med Stena Line, och en förutsättning för ett genomförande, är att avtalen skall generera en avkastning (IRR) i nivå med hamnbolagets avkastningskrav.

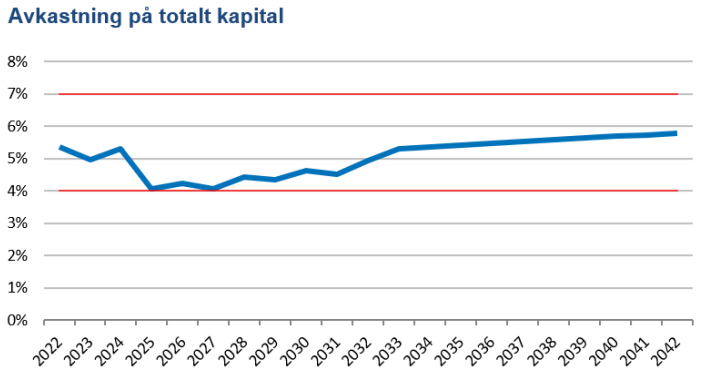
Då färjeverksamheten avvecklas vid Masthugget samt Majnabbe avser hamnbolaget att avyttra fastigheterna. Intäkten är upptagen i bolagets 10 års plan. Ett antagande om tidpunkten för avyttring är 2023 för Majnabbe och 2024 för Masthugget.

Fastigheterna är värderade utifrån pågående markanvändning av oberoende värderingsbolag enligt nedanstående;

- Masthugget: augusti 2021, 390 MSEK
- Majnabbe: januari 2021, 230 MSEK

Bolagets ekonomiska utveckling i gällande 10-årplan visas i följande två grafer:

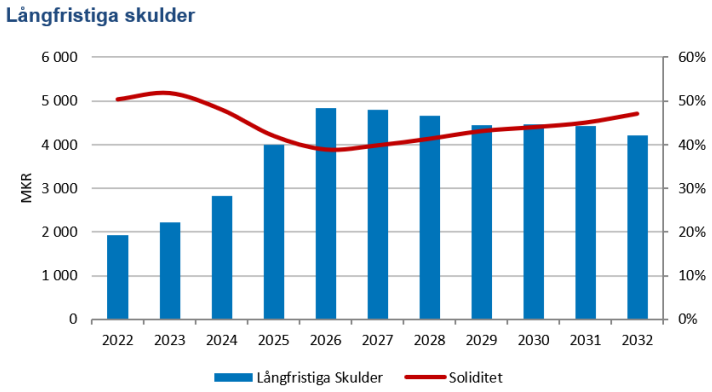


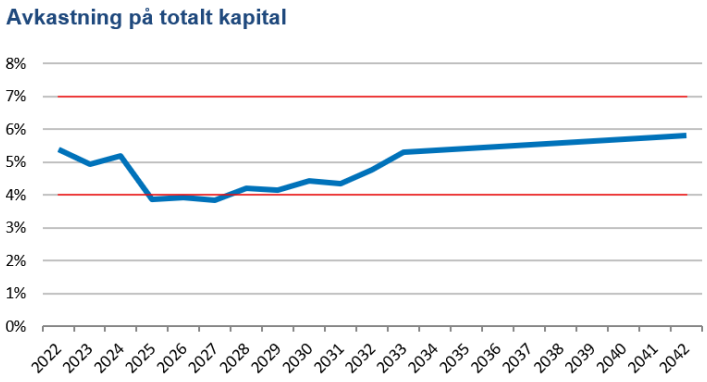


Investeringarna inom programmet Framtidssäkring Färja / Roro är i huvudsak inkluderade i 10-årplanen.

Tre uppdateringar behöver dock göras för att spegla ändrade förutsättningar sedan planen gjordes:

- Investeringen i färjeterminal ökar från, de i 10-årsplanen preliminärt antagna, 500 MSEK till 1 Mdr till följd av fördjupade arbete kring terminalutformning under hösten -21.
- Kostnadsökningen kompenseras av ökande arrendeintäkter för färjeterminalen.
- Underhållskostnader tillkommer
- Avskrivningstiden för färjeterminalen minskas från antagna 50 år till 30 år (snitt)





Soliditeten sjunker från som lägst 41% till 39% (2026), samtidigt som avkastningen på totalt kapital sjunker från som lägst 4,0% till 3,8% (2027).

De förändrade förutsättningarna gör att bolaget i allt väsentligt ändå uppfyller sina ekonomiska mål.

Klimat

Effekten av att flytta färjeverksamheten till Arendal medför att utsläpp till sjöss minskar samt att tung trafiks start- och slutdestination leds från stadskärnan.

Sjö

Avståndet mellan Arendal och Majnabbe och Masthugget är ca 2,5 – 3,8 nautiska mil vilket medför minskade utsläpp om ca 4 500 ton CO2 på årsbasis för sammantaget 4 färjor i det att färjeterminalen flyttas till Arendal.

Stena Line planerar för två elektriska färjor mot Fredrikshavn med start senast 2030 vilket medför att de direkta utsläppen från färjorna upphör.

Det finns inga tekniska/ekonomiska förutsättningar att förse Masthugget med nödvändigt effektuttag för att ladda en framtida el-färja. I dialog med GE/GENAB har det konstaterats att det planerade läget har goda förutsättningar för det planerade effektuttaget.

Väg

Givet upptagning- och distributionsområdet för terminalen beräknas inte transportarbete på väg att påverkas. Att Trafiken till/från terminalen flyttas från stadskärnan bedöms dock som positivt. Koppling till järnväg, vilket idag saknas, bedöms dock medföra en överflyttning från väg till järnväg

Järnväg

Se ovan, den järnvägsterminal som anlades i området 2018 medför möjligheten att föra över trafik från väg till järnväg för såväl befintlig som planerad verksamhet.

Påverkan/koppling till övriga staden

För en framgångsrik etablering av färjeverksamheten vid Ytterhamnarna är Göteborgs Hamn beroende av att stadens övriga funktioner agerar inom följande områden/aktiviteter.

Avyttring Masthugget och Majnabbe

I samband med att färjeverksamheten upphör vid Masthugget och Majnabbe upphör också den grundläggande anledning till att Göteborgs Hamn äger och förvaltar fastigheterna. Frågan om avyttring behöver beredas inom staden.

Detaljplan Arendal

Föreslagen terminal-layout vid Ytterhamnarna kräver ändring av detaljplan. SBK är varskodda och beredskap finns i planbudget. Formella anmälan om planändring skickas i samband med att förvärv av fastighet i Arendal når laga kraft. För att nå färdigställande inom ramen 2027-2029 är projektet beroende av en skyndsam hantering av detaljplaneärendet.

Flytt av riksintressen (Masthugget och Majnabbe samt väg E45)

Masthugget och Majnabbe samt anslutande väg E45 utgör riksintresse vars lokalisering kommer påverkas vid en flytt. Detta berör Stadsbyggnadskontor samt Trafikkontor. Flytten från Innerstaden påverkar en framtida stadsutveckling och lokaliseringen vid Arendal kan komma påverka utformning av vägföringen för att möta krav på riksintresse. Extern part i denna fråga är Trafikverket.

Tillfartsvägar Arendal

För att säkerställa trafiken till och från ny terminal krävs utbyggnad av länk mellan Sörredsmotet/väg 155 och Arendal. Trafikkontoret har genomfört GFS för utbyggnad mot Arendal vilken är budgeterad med planerat färdigställande till 2025. Det är av yttersta vikt att denna väg byggs samt att dess anslutning till Arendal är ändamålsenlig.

Göteborgs Hamn har i dialog med Trafikkontoret påbörjat ett arbete med att utreda trafiklösning för anslutning mot Arendal vilket kommer tjäna som grund för fortsatt arbete med detaljplan.

Effektförsörjning Arendal

En allmän elektrifiering av transportsystemet samt Stena Lines planer på att sätta in eldrivna färjor på linjen Göteborg – Fredrikshamn förutsätter ett effektuttag på mellan 20 och 40 MW beroende på teknisk lösning. Förutsättningarna (tekniska och ekonomiska) att etablera detta vid Masthugget bedöms obefintliga. Läget vid Arendal medger ett ökat effektuttag och dialog är etablerad med Göteborgs Energi och Göteborgs Energi Nät.

Kollektivtrafik

Stena Line avser fortsatt att bedriva färjetrafik (passagerare och gods) och kollektivtrafik bör byggas ut mot det tänkta läget. Det är avgörande att ansvariga nämnder/bolag säkerställer att denna tillgänglighet uppnås.

Bolagets ställningstagande och sammanfattande bedömning

Bolaget anser att omlokalisering av färjeterminaler till Arendal samt relaterade åtgärder vid angränsande roro-terminal är i linje med bolagets ägardirektiv och generalplan samt går i linje med en konsolidering av godshanteringen vid Ytterhamna på Hisingen.

Åtgärderna är att ses som en framtidssäkring av segmenten färja och roro med avseende på kapacitet och klimat såväl som koppling till genomförda investeringar i anslutande väg och järnväg. De genomförda och planerade åtgärderna syftar till ett resurseffektivt nyttjande av befintliga och planerade investeringar.

Dialogen med Stena Line samt den avsiktsförklaring som tecknats stärker att denna utveckling även är i linje med Stena Lines intentioner.

Projektets kostnader och intäkter är i dagsläget uppskattningar men bedöms kunna genomföras med en acceptabel avkastning och skall även ses i ljuset av den stadsutveckling som möjliggörs i det att färjeverksamheten vid Masthugget och Majnabbe flyttas från stadskärnan.

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet (KL 10:3)

Ärendet framställs till Kommunfullmäktige då det rör ett beslut där Göteborgs Hamn AB avser att genomföra åtgärder som öppnar upp för en omdaning av innerstaden/Älvrummet samt att de föreslagna åtgärderna att realisera en flytt av färjeverksamheten från Masthugget och Majnabbe till Arendal/Ytterhamnarna uppgår till ett totalbelopp av upp till 2,5 Mdr SEK inklusive oförutsett.

Ett framgångsrikt genomförande förutsätter koordinerade åtgärder inom staden med beröringspunkter till nämnda bolag och nämnder för att möta tidsplan.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Arvid Guthed, Vice President Port Development