



Diarienummer: 0064/18

Handläggare: Stefan Söderlund
Tel: 031 – 368 54 62
E-post: stefan.soderlund@gshab.goteborg.se

Yttrande över motion av Axel Darvik (L) och Helene Odenjung (L) om en finansieringsplan för kollektivtrafiken (H 2018 nr 163)

Förslag till beslut i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB

1. Motionen av Axel Darvik (L) och Helene Odenjung (L) om en finansieringsplan för kollektivtrafiken besvaras med vad som framgår av föreliggande styrelsehandling och den översänds till kommunstyrelsen som Göteborgs Stadshus AB:s yttrande.
2. Beslutet under denna paragraf förklaras omedelbart justerat.

Sammanfattning

I motion av Axel Darvik (L) och Helene Odenjung (L) om en finansieringsplan för kollektivtrafiken (Handling 2018 nr 163) önskas att Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) i samråd med stadsledningskontoret utreder en försäljning av kommersiella fastigheter och andelar i Göteborg Energi på upp till 12 miljarder kronor.

I den av kommunfullmäktige antagna budgeten för 2019 ges Stadshus i uppdrag att förbereda försäljning av hela, eller delar av bolag samt mark- och fastiginnehav inom koncernen. Stadshus föreslår att möjligheter och effekter, som även gäller de frågeställningar som lyfts i motionen, belyses utförligare vid beredningen av uppdraget i budgeten.

Ekonomiska konsekvenser

En försäljning av Stadshuskoncernens tillgångar i den omfattning som föreslås i motionen innebär stora ekonomiska konsekvenser såväl för staden som helhet som för Stadshuskoncernen. Dessa konsekvenser samt möjligheter och övriga effekter som uppstår vid försäljning av koncernens tillgångar behöver belysas mer noggrant än vad som varit möjligt inför detta yttrande. Detta kan genomföras i det uppdrag som lämnats till Stadshus i Stadens budget för 2019.



Bilaga E
Styrelsen 2018-12-17

Olika Perspektiv

Ärendet är ett yttrande över motion och bedöms i sig inte ha några konsekvenser inom barn-, jämställdhets-, mångfalds-, eller miljöperspektivet. Eventuella följdbeslut ska särskilt beakta detta och övriga perspektiv.

Ärendet

Motion av Axel Darvik (L) och Helene Odenjung (L) om en finansieringsplan för kollektivtrafiken (Handling 2018 nr 163) har remitterats till Stadshus för yttrande. Yttrandet ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast den 18 december 2018.

Bakgrund

I motionen önskas att Stadshus i samråd med stadsledningskontoret utreder en försäljning av kommersiella fastigheter och andelar i Göteborg Energi på upp till 12 miljarder kronor.

Stadshuskoncernen består av underkoncerner/bolag, där flera har helt olika ekonomiska förutsättningar och villkor. En del bolag är fullt ut konkurrensutsatta medan andra finansieras via andra bolag eller ersättningar från förvaltningar, bolag eller regionen. I koncernen finns stora övervärden i form av bolag och fastigheter.

Bolagen har utöver affärsnytta även samhällsnytta med i sina ägardirektiv och uppdrag. I några ägardirektiv finns ambitioner om en återhållsam prispolitik. Lönsamhetsmål behöver inte knytas till "marknaden" och det vinsttänk som finns i börsbolag utan kan användas för att säkerställa en solid ekonomi och leverera de medel ägaren vill få i en offentligt ägd verksamhet som Stadshuskoncernen.

Koncernen har att beakta den utdelning, resultattäckning via koncernbidrag etc. som kommunfullmäktige väljer att besluta.

För att Stadshus ska kunna lämna utdelning till kommunen samt lämna bidrag till de bolag som redovisar underskott krävs det att medel från dotterbolagen kan slussas uppåt i koncernen. Legalt är detta möjligt men där finns vissa restriktioner. Förenklat kan man säga att det är verksamheterna Energi, Lokaler, Hamn samt Liseberg som genererar resultat och kassaflöde i koncernen som är möjliga att via koncernbidrag överföra till koncernbolaget.

Koncernbidrag får lämnas mellan ett moderbolag och ett helägt dotterbolag och mellan helägda dotterbolag inom en koncern. För att ett koncernbidrag kan anses vara en avdragsgill kostnad för företaget som överför bidraget och som en skattepliktig inkomst för mottagaren måste koncernförhållandet vara kvalificerat. Det innebär att moderbolaget är ett svenskt aktiebolag eller ett svenskt försäkringsföretag. För att dotterbolaget ska anses helägt måste moderbolaget äga mer än 90 procent av andelarna i bolaget.



Bilaga E

Styrelsen 2018-12-17

Från och med 2019 införs en räntebegränsningsregel. Denna regel innebär en generell begränsning i möjligheterna att skattemässigt dra av negativa räntenetton. Avdragsrätten kommer att baseras på en EBITDA-regel (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization – Rörelseresultat före avdrag för av- och nedskrivningar) med ett avdragsutrymme på 30 procent och kombineras med en sänkning av bolagsskattesatsen i två steg till 20,6 procent (från 22 procent). För att optimera möjligheterna för ränteavdrag planeras koncernbidragsmöjligheterna att användas i och med att koncernbidrag ingår i EBITDA-resultatet.

Göteborg Energi är den enskilt största leverantören av koncernbidrag i koncernen. Bolaget svarade för drygt 45 procent av lämnade koncernbidrag 2017. Vid försäljning av 10 procent eller mer av moderbolaget upphör denna möjlighet. Bolaget kommer inte heller att kunna ingå i koncernens skattesamordning och kommer att beskattas för sitt resultat. Bolaget har möjlighet att lämna utdelning från det beskattade resultatet. Utdelningen delas med delägaren enligt ägarandel. Enskilda dotterbolag kan säljas och då gäller ovanstående endast dessa. Moderbolaget kan då lämna koncernbidrag från övriga verksamheters resultat. En försäljning får effekter på Stadshus koncernens möjligheter att lämna bidrag till verksamheter med underskott samt utdelning till ägaren.

Higab koncernen där Älvstranden Utveckling AB ingår är en av koncernerna som genererar positiva resultat och kassaflöde och därmed bidrar med koncernbidrag i Stadshus koncernen. Koncernen har historiskt lämnat 35 procent sitt resultat i koncernbidrag. Försäljningar av fastigheter som genererar positiva resultat ger effekter på koncernens möjligheter att lämna bidrag till verksamheter med underskott samt utdelning till ägaren. För Älvstranden Utveckling AB:s del anger ägardirektivet att bolaget endast i begränsad omfattning långsiktigt ska äga och förvalta fastigheter. Bolaget finansieras till största delen via försäljningar av fastigheter.

Göteborgs Stadshus AB:s överväganden och bedömning

Att som i motionen använda medlen till infrastruktursatsningar kan gynna staden som helhet. Det innebär samtidigt att Stadshuskoncernens möjligheter till självförsörjning begränsas eller eventuellt uteblir.

Avyttring av verksamheter eller delar av verksamheter ger också effekter på rådighet över dessa verksamheter liksom infrastruktur och hållbarhet. Nuvarande prispolitik ska i flera fall vara återhållsam och kan efter försäljning förändras och därmed påverka medborgare samt övriga kunder i staden liksom Stadshuskoncernen. Även samarbeten internt i staden och koncernen kan komma att påverkas.

De möjligheter och effekter som uppstår, för medborgare, staden som helhet och Stadshuskoncernen, vid försäljning av koncernens tillgångar behöver belysas mer noggrant än vad som varit möjligt vid beredningen av yttrande över ifrågavarande motion. I den av



Bilaga E
Styrelsen 2018-12-17

kommunfullmäktige antagna budgeten för 2019 ges Göteborgs Stadshus AB i uppdrag att förbereda försäljning av hela, eller delar av bolag samt mark- och fastiginnehav inom koncernen.

Stadshus föreslår att möjligheter och effekter, som även gäller de frågeställningar som lyfts i motionen, belyses utförligare vid beredningen av uppdraget i budgeten.

Bilagor

1. Motion av Axel Darvik (L) och Helene Odenjung (L) om en finansieringsplan för kollektivtrafiken (H 2018 nr 163)

Expedieras

1. Kommunstyrelsen



Motion av Axel Darvik (L) och Helene Odenjung (L) om en finansieringsplan för kollektivtrafiken

Göteborg den 7 augusti 2018

Göteborg är en stad som har potential att växa hållbart. En växande stad innebär att nya jobb skapas och rätt hanterat ökar välbefindandet för invånarna. För att lyckas dra nytta av fördelarna när staden växer krävs ett väl fungerande transportsystem. Transportsystemet blir då som blodomloppet i en dynamisk kunskapsekonomi och binder samman invånarna med billiga och snabba resor. Internationella studier som jämfört olika städer från bl.a. UITP visar att ett snabbt och pålitligt kollektivtrafiksystem halverar de totala kostnaderna för transporter i samhället och därutöver finns stora vinster för klimatet och luftkvaliteten.

Västra Götalandsregionen har tillsammans med Göteborgs Stad, Mölndal och Partille tagit fram en målbild för kollektivtrafiken till 2035. Målbilden innehåller en rad satsningar på buss, spårvagn och två nya koncept som kallas stadsbana och metabuss. Stadsbanan innebär längre tåg och i huvudsak egna banor utan plankorsningar som skapar konflikter med andra trafikslag. Metabuss är bussar som går på lederna på egna körbanor och med egna perronger för snabbare av och påstigningar.

Målbildens omfattar satsningar på 25 Mdr kronor till 2035 och endast 7 miljarder av dessa är idag finansierade genom Sverigeförhandlingen.

Vårt förslag

Liberalerna vill därför att Göteborgs Stad nu tar fram en finansieringsplan för att snabbt och effektivt kunna bygga ut kollektivtrafiken i Göteborg och framtidssäkra stadens utveckling. Vi ser även ett behov av att höja ambitionsnivån jämfört med målbilden när det gäller satsningarna på stadsbanan.

I målbilden saknades en lösning för hur stadsbanan ska angöra centralstationen. Vi saknar också en planskild sträckning för stadsbanan från Linnéplatsen till Centralen. I slutversionen är föreslaget en långsam spårvagnssträcka med lägre kapacitet. Att bygga stadsbana på denna sträcka skulle öka bytesmöjligheterna vid Haga-stationen och minska belastningen på Brunnsparken. Vi vill även att stadsbanan byggs ut på hela sträckan till Billdal längs spårreservatet i översiktsplanen.

De kompletterande åtgärder som vi föreslår innebär att systemet blir komplett och konkurrenskraftigt jämfört med andra transportslag. Därmed kan trängseln på lederna och i kollektivtrafiken minska. Fördelen är också att centrala markområden kan utvecklas med nya kontor och bostäder i olika prisnivåer, som får snabba och billiga transportmöjligheter.

Den finansieringsplan som vi vill se ska möjliggöra att hela stadsbanan och koncepten för citybuss och spårväg byggs ut inom 8 år. För att klara de ökade åtagandena vill vi utöka ramen med 6 Mdr kr till 31 Mdr kr fram till 2035.

Göteborgs Stad har en stor bolagssektor med betydande värden. Det är nu läge att avyttra delar av den kommunal bolagssfären för att realisera det kapital som behövs för att möta stadens framtida utmaningar. Vi vill att staden utreder en försäljning av kommersiella lokaler och kontor som idag ägs av Higab och Älvstranden Utveckling samt en betydande andel i Göteborg Energi. De satsningar som görs på kollektivtrafiken kommer möjliggöra ett ökat byggande i attraktiva lägen nära stationer och hållplatser. En ökning av markvärden och exploateringsvinster kan också vara en del i finansiering av en utbyggd kollektivtrafik.

Det normala är att staten medfinansierar infrastruktur för kollektivtrafik. Regionen har också ansvar för delar av kollektivtrafikens infrastruktur och bör därför vara en part i finansieringen. Finansieringsplanen bör därför anta att regionen och staten bidrar med minst 50 % av kostnaden men att Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen kan förskotta delar av statens andel. Finansieringsplanen bör därför omfatta ett maximalt åtagande på 12 miljarder kronor för Göteborgs Stad.

Vi vill att Stadshus AB i samråd med stadsledningskontoret utreder en försäljning av kommersiella fastigheter och andelar i Göteborg Energi på upp till 12 miljarder kronor samt att fastighetsnämnden beräknar de möjliga exploateringsvinster som kan tillgodoräknas från försäljning av kommunal mark i närheten av stationer och hållplatser som får en förbättrad mobilitet.

Vi vill också utöka målbilden koll2035 med 6 miljarder till att även innefatta stadsbana till Billdal, Linnéplatsen-Centralen samt Centralen-Hjalmar Brantingsplatsen.

Med anledning av ovan anförda föreslår vi:

Att kommunstyrelsen får i uppdrag att ta fram en finansieringsplan för att realisera koll 2035 i den reviderade version som presenterats i motionen.

	<i>Beräknad kostnad Mdr kr</i>
<i>Citybuss Stråken Tuve, Kallebäck och Gårda</i>	0,5
<i>Citybuss Stråken Toltorpsdalen–Rävekärr, Backa samt Gullbergsvass–Bergsjön</i>	1,4
<i>Citybuss Stråket Eriksberg–Länsmansgården</i>	0,1
<i>Linbana Centrum (Järntorget–Lindholmen–Lundby–Wieselgrensplatsen)</i>	1,1
<i>Stadsbana Norra Älvstranden (Frihamnen–Lindholmen) och Lindholmsförbindelsen</i>	4,8
<i>Stadsbana Dag Hammarskjöldsleden (Järnbrottsmotet–Marklandsgatan)</i>	0,5
<i>Stadsbana Spårtunnel Kortedala–Alelyckan</i>	1,1
<i>Stadsbana Alléstråket, Billdal och Centralen</i>	6,7
<i>Metrobuss Cityinfartsstråk syd (Ullevigatan–Bangårdsviadukten–E45)</i>	0,7
<i>Metrobuss Infartsstråk E6 norr, Station Backa</i>	0,1
<i>Metrobuss Infartsstråk Vallhamra</i>	0,2
<i>Metrobuss Tvärförbindelse Sydost (Landvettervägen)</i>	0,25
<i>Metrobuss Cityinfartsstråk E45 öst (Centralen–Gamlestaden via Röde Orm)</i>	0,75
<i>Metrobuss Mellanstadsringen</i>	6,4
<i>Metrobuss Cityinfartsstråk E45 väst/Oscarsleden (Kungssten–Centralstationen)</i>	0
<i>Metrobuss Infartsstråk E20 (Partille–E6)</i>	1
<i>Metrobuss Tvärförbindelse Nordost (Mellbyleden/Bergsjövägen)</i>	0,2
<i>Uppsnabbning, pendel-P, bytespunkter</i>	5
<i>Totalt</i>	30,8