

**PM**

**Svar på kommunfullmäktiges  
återremiss 2020-04-16 rörande  
Kajgaraget, Skeppsbron**

**2020-05-27**  
Dnr 0132-20

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	2
Inledning.....	2
Uppdaterad ekonomisk kalkyl.....	3
Önskade förtydliganden .....	4
1) Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomin?.....	4
Beräkningsmetodik.....	4
Lönsamhetskalkyl och indikativt värde för Kajgaraget .....	5
Självkostnad infrastruktur .....	6
Risk- och känslighetsbedömning .....	7
2) Hur påverkar den nya beräkningen av parkeringsbehovet den ekonomiska kalkylen för garaget? .....	7
Risk- och känslighetsbedömning .....	9
3) Varför ser bilden av hur det framtida behovet av parkeringsplatser kan utvecklas så olika ut när det gäller Masthugget Öst och Skeppsbron?.....	9
4) Påverkas bolagets ekonomi av Coronapandemin i sådan utsträckning att det påverkar bolagets syn på garaget?.....	10
Två ekonomiska scenarier .....	10
Utveckling av Resultat efter finansiella poster .....	11
Utveckling av lånebehov .....	11
Utveckling av soliditet .....	12

## Sammanfattning

Detta PM utgör Göteborgs Stads Parkerings AB svar på kommunfullmäktiges återremiss den 2020-04-16 rörande ärendet ”Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron”. En uppdaterad ekonomisk kalkyl redovisas avseende kalkylens intäkter, liksom en risk- och känslighetsanalys för relevanta delar samt ett antal förtydliganden.

Sammanfattningsvis kan konstateras att:

- Under nedan angivna redovisningsprinciper och kalkylantaganden föreligger inget nedskrivningsbehov för Kajgaraget. Om nedskrivningsbehov skulle uppkomma till följd av någon förändring i angivna antaganden belastar detta Göteborgs Stads Parkering ABs resultat- och balansräkning och inte exploateringsekonomi för Skeppsbro-projektet.
- Resultatet av beräkningen av parkeringsvolymen och dess fördelning enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering så som det redovisas i ”PM Återremiss Skeppsbron” bedöms påverka den ekonomiska kalkylen för Kajgaraget positivt. Bolaget utgår i denna bedömning från att efterfrågan på besöksparkering i denna del av staden generellt sett är större än de 150-200 besöksplatser som den nya parkeringsutredningen kommer fram till krävs för att ersätta dagens befintliga parkering inom detaljplaneområdet.
- Att utvecklingen av det framtida parkeringsbehovet bedöms olika för de två parkeringsanläggningarna Skeppsbron och Masthugget Öst beror på att de detaljplaner som reglerar utvecklingen av de två områdena och därmed de aktuella parkeringsanläggningarna har tagits fram vid olika tidpunkter och med olika planeringsförutsättningar.
- Bolagets har en stabil ekonomisk situation, vilket innebär att bolaget kan klara betydande resultatförsämringar över åren utan behov av aktieägartillskott. Bolaget bedömer därför att Corona-pandemins effekter inte innebär en sådan ekonomisk risk för bolaget att Kajgaraget av denna anledning inte skulle byggas.

## Inledning

Vid sitt sammanträde den 2020-04-16 beslöt Kommunfullmäktige att återremittera ärendet ”Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron” till styrelsen i Göteborgs Stads Parkerings AB för att inhämta en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden rörande kajgaraget.

Av yrkandet som ligger till grund för beslutet framgår att förtydliganden önskas avseende följande frågeställningar:

1. Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomi?
2. Hur påverkar den nya behovsberäkningen avseende antal parkeringsplatser den ekonomiska kalkylen för garaget?

3. Varför ser bilden av hur det framtida behovet av parkeringsplatser kan utvecklas så olika ut när det gäller Masthugget Öst och Skeppsbron?
4. Påverkas bolagets ekonomi av Coronapandemin i en sådan utsträckning att det påverkar bolagets syn på garaget?

Detta PM avser att utgöra Göteborgs Stads Parkerings ABs besvarande av ovanstående återremiss. En risk- och känslighetsanalys för relevanta delar redovisas under respektive rubrik.

## Uppdaterad ekonomisk kalkyl

Den ursprungliga investeringsvolymen för Kajgaraget beräknades till 630 mnkr. Som framgår av bolagets ärende till kommunfullmäktige i september 2017 reviderades denna upp med 200 mnkr till 830 mnkr. Orsakerna till den ökade investeringen kopplas till att utbyggnadsordningen inte var fastställd, ökade krav avseende miljö, arkeologi och brandsäkerhet, nya förutsättningar för garagets norra nedfart samt ökade byggkostnader.

Bedömningen av investeringsvolymen bygger på ett genomförande enligt ursprunglig detaljplan och eventuella samordningsvinster med utbyggnad av infrastruktur/allmän plats har inte beaktats. Bolaget har i samband med denna återremiss översiktligt sett över grunderna för investeringsvolymen utifrån dessa förutsättningar och bedömer den som fortsatt relevant.

En mer genomgripande analys av investeringsvolymen kräver en omprojektering, vilken är tidskrävande och inte heller bedöms som ekonomiskt försvarbar att genomföra i detta läge då eventuell framtida ytterligare projektering lämpligen utförs i samverkan med trafikkontoret och utbyggnaden av infrastruktur/allmän plats.

Lönsamhetskalkylen bygger på beräknade intäkter och kostnader för anläggningen. Ovanstående innebär att det för närvarande inte bedöms som aktuellt med någon revidering av investeringsvolymen.

Lönsamhetskalkylen för anläggningen som helhet, med parkeringsbehov enligt ursprunglig beräkning, visar positivt resultat från och med 2027, se tabell nedan.

RESULTATRÄKNING	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Intäkter	11 228	25 818	33 568	34 153	34 750	35 360	35 981	36 615	37 261	37 920	38 593
Driftkostnader	-4 926	-5 024	-5 125	-5 227	-5 332	-5 438	-5 547	-5 658	-5 771	-5 887	-6 004
Underhållskostnader	0	0	0	-303	0	0	0	-328	0	-3 977	0
<b>Driftnetto (EBITDA)</b>	<b>6 303</b>	<b>20 794</b>	<b>28 443</b>	<b>28 926</b>	<b>29 419</b>	<b>29 921</b>	<b>30 434</b>	<b>30 957</b>	<b>31 490</b>	<b>32 034</b>	<b>32 589</b>
- Driftmarginal	56%	81%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	84%	84%
Avskrivning garage	-8 094	-10 168	-10 168	-10 168	-10 168	-10 168	-10 168	-10 168	-10 168	-10 168	-10 168
Avskrivning infrastruktur allmän plats	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300	-3 300
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-5 091</b>	<b>7 327</b>	<b>14 975</b>	<b>15 459</b>	<b>15 951</b>	<b>16 454</b>	<b>16 966</b>	<b>17 489</b>	<b>18 022</b>	<b>18 566</b>	<b>19 121</b>
- Rörelsemarginal	-45%	28%	45%	45%	46%	47%	47%	48%	48%	49%	50%
Finansiella intäkter och kostnader	-9 855	-11 033	-10 835	-10 624	-10 404	-10 174	-9 937	-9 691	-9 456	-9 212	-8 940
<b>Periodens vinst (förlust)</b>	<b>-14 947</b>	<b>-3 707</b>	<b>4 140</b>	<b>4 834</b>	<b>5 547</b>	<b>6 280</b>	<b>7 029</b>	<b>7 798</b>	<b>8 567</b>	<b>9 354</b>	<b>10 181</b>
- Vinstmarginal	-133%	-14%	12%	14%	16%	18%	20%	21%	23%	25%	26%

Hänsyn har tagits till resultatpåverkan enligt tabellen i de ekonomiska scenarierna som redovisas nedan i avsnitt 4.

Lönsamhetskalkylen för anläggningen som en helhet, med parkeringsbehov enligt ursprunglig beräkning, visar på en avkastning på 2,9 %. Med en beräkning av parkeringsbehovet enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering bedöms parkeringsintäkterna, och därmed lönsamheten öka, och avkastningen beräknas då motsvara 4,2 %. Se vidare avsnitt 2 nedan.

För att beräkna behovet av redovisningsmässig nedskrivning jämförs anläggningens lönsamhet beräknad enligt en lönsamhetskalkyl med ett indikativt marknadsvärde för anläggningen. Det indikativa marknadsvärdet beräknas utifrån värdet av framtida kassaflöden och är att likna vid den metod som används vid gängse fastighetsvärdering.

Eftersom en del av anläggningen är att betrakta som infrastruktur och denna del därmed inte behöver värderas med marknadsmässiga villkor uppstår inget nedskrivningsbehov. Se avsnitt 1 nedan.

## Önskade förtydliganden

### 1) Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomin?

Med tillämpning av nedanstående beskrivna redovisningsprinciper och under angivna kalkylantaganden föreligger inget nedskrivningsbehov för Kajgaraget.

Om nedskrivningsbehov skulle uppkomma till följd av någon förändring i angivna antaganden belastar detta Göteborgs Stads Parkering ABs resultat- och balansräkning och inte exploateringsekonomin för Skeppsbro-projektet.

Bolaget har ekonomisk styrka att hantera en eventuell nedskrivning, se vidare avsnitt 4 nedan.

### Beräkningsmetodik

Som framgått ovan, beräknas behovet av redovisningsmässig nedskrivning genom att anläggningens lönsamhet beräknad enligt en lönsamhetskalkyl jämförs med ett indikativt marknadsvärde för anläggningen. Det indikativa marknadsvärdet beräknas utifrån värdet av framtida kassaflöden och är att likna vid den metod som används vid gängse fastighetsvärdering.

2017 öppnade Bokföringsnämnden upp för ändrade redovisningsprinciper för nedskrivningsprövning. Dessa innebär att investeringen i Kajgaraget kan delas upp i två delar då del av anläggningen utgör infrastruktur.

- en del parkeringsgarage - denna del värderas enligt redovisningsprinciperna till marknadsvärde.

- en del infrastruktur - denna värderas enligt redovisningsprinciperna till självkostnad.

Under 2019 har tillämpningen av ovanstående redovisningsprinciper för bolagets del godkänts av stadsledningskontoret.

Utifrån genomförandekalkylen för anläggningen har en uppskattning gjorts av investeringsfördelningen mellan parkeringsgaraget och infrastruktur med fördelningen 60% parkering och 40% infrastruktur.

Baserat på bolagets ursprungliga investeringskalkyl för anläggningen om 830 mnkr, ovanstående redovisningsprinciper och antaganden samt övriga kalkylantaganden enligt nedan, har en lönsamhetskalkyl för parkeringsanläggningen upprättats. Enligt fördelningen ovan utgör delen parkeringsanläggning i investeringen 500 mnkr och delen infrastruktur 330 mnkr.

Lönsamhetskalkylen utgår från parkeringsbehov enligt ursprunglig behovsberäkning. Resultatet av en beräkning av parkeringsbehovet enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering för lönsamhetskalkylen framgår nedan i avsnitt 2.

### Lönsamhetskalkyl och indikativt värde för Kajgaraget

<b>PARKERINGSGARAGE – kalkylantaganden</b>	
Antal parkeringsplatser	700
Investering garage, tkr (60% av totalinvesteringen)	500 000
Investering garage per plats, tkr	714
Antal parkeringsköp	370
Pris parkeringsköp, tkr	290
Avtalstid parkeringsköp, år	25
Kalkylperiod garage, år	50
Kalkylränta nominell %	6,9
Parkeringsintäkt/plats/år, tkr (2027 första år i fullt bruk)	42
Drift och underhållskostnad/plats/år, tkr genomsnitt	2
Fastighetsskatt/plats/år, tkr genomsnitt	6
Första investeringsår	2015
Driftstart	2025
Full drift	2027

Kalkylen bygger vidare på antagandet om en timtaxa på 29 kr/tim år 2025 när anläggningen tas i bruk och därefter en årlig inflationsjustering. Tillståndspriserna är beräknade med timtaxan som grund. Snittbeläggningen på besöksparkering är bedömd till 68 % för 14 timmar, där högre beläggning antas dagtid och beläggningen kvällstid/natt betydligt lägre. Antagen beläggning är i paritet med dagens beläggning på två av bolagets anläggningar i området; P-hus Pedagogen och Packhuskajen Casinot.

Dessa förutsättningar och antaganden ger nedanstående resultat i lönsamhetsberäkningen.

## Lönsamhetskalkyl parkeringsgarage (version 1)

LÖNSAMHETSANALYS		tkr
<b>Skeppsbron</b>		
Totalinvestering, nominellt värde		508 377
Avkastningskrav		6,86%
Kalkyltid		50 år
Kalkyltidpunkt		2025
Evigt restvärde		Nej
Nuvärde av affärsverksamhetens kassaflöden		449 225
Nuvärde av restvärdet		0
Nuvärde av restvärde rörelsekapital		246
Summa nuvärde		449 471
Föreslagna investeringar i tillgångar		-558 411
<b>Nettonuvärde (NPV)</b>		<b>-108 940</b>
Internränta (IRR)		5,3%
Återbetalningstid (Payback), år		> 50

Med ovan angivna kalkylantaganden når anläggningen en avkastning på 5,3%.

Det indikativa marknadsvärdet liksom eventuellt nedskrivningsbehov, beräknat utifrån framtida kassaflöden enligt gängse värderingsmetodik framgår nedan:

### Indikativ värdering parkeringsgarage

<b>Indikativt värde inkl. ev. p-köp</b>	<b>535 959</b>
Investering	-508 377
<b>Nedskrivningsbehov</b>	<b>0</b>

Då det indikativa värdet beräknas överstiga investeringen i parkeringsanläggningen föreligger inget nedskrivningsbehov under angivna kalkylantaganden. Som framgår av avsnitt 2 nedan beräknas inte heller något nedskrivningsbehov föreliggande då parkeringsbehovet beräknas enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering.

### Självkostnad infrastruktur

Övrig investering i anläggningen beräknas utgöras av infrastruktur, t ex grundläggning för allmän plats och kajkonstruktion. Anläggningen i denna del värderas till självkostnad och avskrivs enligt gängse redovisningsprinciper enligt nedan kalkylförutsättningar.

<b>INFRASTRUKTUR</b>	
Investering – infrastruktur, tkr (40% av totalinvesteringen)	330 000
Avskrivningstid, år	100
Avskrivning per år, tkr	3 300

Som framgår av tabellen ovan kommer avskrivningen för infrastrukturen att belasta bolagets årliga resultat med 3 300 tkr, vilket beaktats i nedanstående ekonomiska scenarier för bolaget som helhet.

I samband med bokslutet 2016-12-31 stärktes Göteborgs Stads Parkering ABs egna kapital med 70 mnkr genom ett aktieägartillskott från Älvstranden Utvecklings AB via Higab. Syftet med tillskottet var att kompensera Parkeringsbolaget för den ökade utgiften som den extra grundförstärkningen av det planerade kajgaraget på Skeppsbron medför för att kunna exploatera ovanpå garage.

### **Risk- och känslighetsbedömning**

Lönsamhetskalkylerna ovan har utgått från en fördelning av investeringen mellan de två delarna parkeringsgarage och infrastruktur om 60 % respektive 40 %, baserad på antaganden om produktionskostnad för motsvarande parkeringsanläggning under mark utan de förutsättningar som infrastruktur/allmän plats kräver och med hänsyn tagen till komplexiteten att bygga i vatten. Slutlig fördelning kommer inte att kunna klargöras förrän slutlig konstruktion och kostnader kan konstateras och bedöms komma att kräva ett externt utlåtande.

En känslighetsanalys har genomförts och visar att en slutlig fördelning mellan parkeringsanläggning och infrastruktur kan uppgå till 64/36 % utan att ett nedskrivningsbehov beräknas uppstå för parkeringsanläggningen. Motsvarande fördelning mellan parkeringsanläggning och infrastruktur med antaganden enligt omräknat parkeringsbehov är 85/15 %.

## **2) Hur påverkar den nya beräkningen av parkeringsbehovet den ekonomiska kalkylen för garaget?**

Resultatet av beräkningen av parkeringsvolymen och dess fördelning enligt den nya behovsberäkningen så som det redovisas i ”PM Återremiss Skeppsbron” bedöms komma att påverka den ekonomiska kalkylen för Kajgaraget positivt.

Att lönsamheten bedöms förbättras under dessa förutsättningar beror på att mixen av parkering för boende, verksamma och besökare förändras, där andelen parkeringsplatser belastade med p-köp blir färre och besöksparkeringarna, som beräknas generera högre intäkter, blir fler.

För att åskådliggöra detta redovisas i nedanstående tabell beräknad intäkt för anläggningen första året i full drift, fördelad mellan de olika typerna av parkering/intäkter för de två alternativen. Beläggningen av besöksplatser har beräknats enligt bolagets gängse modell för



beläggningsbedömning och bedöms, som redovisats ovan, innebära en snittbeläggning om 68 % för 14 timmar, med högst beläggning dagtid och betydligt lägre nattetid.

Bolaget utgår i bedömningen av intäktsvolymen från att efterfrågan på besöksparkering i denna del av staden generellt sett är större än de 150-200 besöksplatser som den nya parkeringsutredningen kommer fram till krävs för att ersätta dagens befintliga parkering inom detaljplaneområdet.

### Beräknade intäkter första hela driftsåret (2027)

Typ av parkering/intäkt	Enligt ursprunglig kalkyl (tkr)	Enligt kalkyl med omräknat parkeringsbehov (tkr)
Besöksintäkter	16 300	35 400
Tillståndsintäkter	13 000	7 300
P-köpsintäkter	4 300	2 300
<b>Totala intäkter</b>	<b>33 600</b>	<b>45 000</b>

Motsvarande lönsamhetsberäkning för parkeringsanläggningen som redovisats ovan bedöms med intäktsförutsättningar enligt den nya behovsberäkningen ge en avkastning om 6,7 %, att jämföra med avkastningen för parkeringsanläggningen enligt ursprungligt parkeringsbehov om 5,3 %. Det indikativa värdet inklusive p-köp bedöms till 705 816 tkr att ställa mot beräknad investeringsvolym om 535 959 tkr. Då kalkylförutsättningarna förbättras i detta alternativ föreligger inte heller här något behov av nedskrivning.

Motivet till att bolaget räknar med en högre efterfrågan på besöksparkering än det som redovisas enligt beräkningen enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering är att bolaget menar att besöksparkering till stadens centrala delar behöver betraktas övergripande och för ett större område än den aktuella detaljplanen. Genom att göra detta kan i högre utsträckning den dynamik som finns idag kring innerstadens parkering med såväl tillfälliga som permanenta lösningar och pågående och planerad stadsutveckling, tas tillvara och även styras i önskad riktning.

Samrådshandlingen för Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg föreslår att stadens besöksparkering ska koncentreras till ett fåtal större strategiska parkeringsanläggningar/noder med goda kopplingar till det lokala kollektivtrafiknätet och nära trafiklederna. På så sätt kan parkering i staden bidra till såväl god tillgänglighet som samnyttjande och en effektiv markanvändning. En koncentrerad lokalisering av besöksparkering innebär vidare att söktrafiken i innerstadens gatumiljöer kan minska. Möjlighet skapas också för utveckling av idag biltäta miljöer såsom t ex Kungstorget, Grönsakstorget och området längs Vallgraven, i linje med bland annat inriktningarna i stadens Parkeringspolicy och bolagets ägardirektiv. Genom strategiskt lokaliserade allmänna parkeringsanläggningar ges staden även möjlighet att bidra till en ökad omställning mot fossilfritt resande genom att erbjuda elladdningsmöjligheter och även mobilitetslösningar, sk last-mile-lösningar, av olika slag kan lokaliseras hit.

Järntorget pekas i samrådshandlingen ut som en av tre strategiska lokaliseringar för en parkeringsnod. En lokalisering här kan dels bidra till god tillgänglighet till handel och andra verksamheter i stadens sydvästra innerstadsdelar och dels till minskad biltrafik genom att fånga upp och styra biltrafiken från de sydvästra delarna av staden. Området är lätt åtkomligt med bil genom närheten till E45 via trafikmotet vid Järntorget och det finns också goda möjligheter att byta till kollektivtrafik vid såväl Järntorget som Stenpirens resecentrum.

Kajgaraget på Skeppsbron, tillsammans med planerad besöksparkering i Masthugget Öst, skulle kunna utgöra en strategisk parkeringsnod för läget Järntorget och därmed fylla en funktion enligt ovan. Anläggningen skulle även kunna möta ett behov av cykelparkering för såväl besökare till stadens centrala delar som till de som ska vidare med andra trafikslag.

### **Risk- och känslighetsbedömning**

Bedömningen av intäktsvolymen i beräkningen ovan bygger på ett antaganden om en snittbeläggning på besöksparkeringen om 68 % vid båda behovsberäkningarna. En känslighetsanalys har genomförts och visar att snittbeläggningen kan uppgå till 62 % vid ursprunglig beräkning och till 44 % vid omräknat behov utan att ett nedskrivningsbehov beräknas uppstå. Det innebär att om tanken om en parkeringsnod som samlar delar av innerstadens parkering i detta läge eller en styrning av parkering hit från andra innerstadsmiljöer inte förverkligas finns det en marginal ner till 44 % beläggning. Det motsvarar en beläggningsgrad som är betydligt lägre än bolagets övriga anläggningar i området.

Bolaget äger självt rådighet över prissättningen i anläggningen och på bolagets parkeringsplatser i övrigt. En högre avgift för besöksparkering förstärker lönsamheten i projektet, vilket minskar känsligheten för en beläggning som är lägre än den som antagits. En utredning genomförd på uppdrag av bolaget (VTI 2017) visar att priskänsligheten för besöksparkering är relativt låg.

### **3) Varför ser bilden av hur det framtida behovet av parkeringsplatser kan utvecklas så olika ut när det gäller Masthugget Öst och Skeppsbron?**

De två aktuella detaljplanerna som reglerar utvecklingen av de två områdena och därmed de aktuella parkeringsanläggningarna har tagits fram vid olika tidpunkter och med olika planeringsförutsättningar.

Detaljplanen för Skeppsbron antogs 2014 och med utgångspunkt i de förutsättningar och riktlinjer kring trafik, parkering och mobilitet som då gällde. Utifrån dessa beräknades parkeringsbehovet för Skeppsbron till ca 900-1 050 parkeringsplatser beroende på inriktningen på tillkommande verksamheter och med krav på förändrat resandemönster. Genom omfattande analyser kring möjligheter till samnyttjande mm kom bolaget 2013 fram till att en parkeringsvolym om 700 parkeringsplatser skulle kunna möta det beräknade behovet. Det är denna volym som hittills legat till grund för bolagets arbete med genomförandet av detaljplanen för Skeppsbron.

Detaljplanen för Masthugget påbörjades 2014 och antogs 2018. Av planhandlingen för Masthuggskajen framgår att byggnadsnämnden fattat beslut om att antalet parkeringsplatser i

planen ska följa trafikstrategins mål och att detta beslut gör denna detaljplan till ett pilotprojekt i detta avseende. Det innebär ett annat synsätt när det gäller bilinnehav, bilresor och önskade beteendeförändringar, vilket fått genomslag när det gäller såväl parkeringsvolym, parkeringslösningar och lokaliseringar av dessa och så även med en tänkt anpassning till förändrat behov av parkering. Det kan också konstateras att när de huvudsakliga delarna för detaljplanen för Masthuggskajen togs fram var utgångspunkten att detaljplanen för Skeppsbron, bland annat med ett parkeringsgarage om 700 parkeringsplatser, skulle byggas ut och genomföras enligt plan.

De två detaljplanerna är med andra ord framtagna med olika förutsättningar kring trafik, mobilitet och parkering som grund. Ett omtag rörande beräkning av parkeringsbehovet såsom gjorts i PM Återremiss Skeppsbron i föreliggande ärende i kommunfullmäktige kan vara en möjlig väg att gå för att anpassa parkeringsvolymen till andra förutsättningar.

Som framgått ovan menar bolaget att parkeringssituationen i stadens centrala delar behöver ses ur ett övergripande perspektiv och betraktas för ett större område än en enskild detaljplan. Omfattande stadsutveckling pågår och planeras fortsatt. Det innebär att funktionen parkering bör ses utifrån ett mer övergripande perspektiv än en enskild detaljplan och att hänsyn bör tas till behov som skapas i samband med den fortsatta utvecklingen av staden, både avseende parkering som nya, förändrade resemönster och efterfrågan på andra mobilitetstjänster. Detta bör ha betydelse när strategier för att möta ett minskat parkeringsbehov läggs. Kajgaraget skulle t ex kunna utgöra en framtida parkeringsresurs för kommande stadsutveckling vid Kvarnberget/Casino-området, vilken därmed skulle kunna planeras utan full hänsyn till att inom aktuellt detaljplaneområde möta kommande exploaterings parkeringsbehov enligt PBL. Det framtida utnyttjandet av befintliga och behovet av planerade parkeringsanläggningar bör på samma sätt bedömas utifrån behov och förutsättningar för eventuella kommande etapper av Masthuggskajens utbyggnad och även här ses sammantaget för Södra Älvstranden och med fördel även för intilliggande områden såsom Linnéstaden, t ex.

#### **4) Påverkas bolagets ekonomi av Coronapandemin i sådan utsträckning att det påverkar bolagets syn på garaget?**

##### **Två ekonomiska scenarier**

Bolagets ekonomiska situation innebär att bolaget kan klara betydande resultatförsämringar över åren utan behov av aktieägartillskott. Bolaget bedömer därför att Corona-pandemins effekter inte innebär en sådan ekonomisk risk för bolaget att Kajgaraget av denna anledning inte skulle byggas.

Ekonomiska scenarier för bolagets totala verksamhet har tagits fram med två olika scenarier för bolagets intäkter. Ett scenario (scenarie 1) är baserat på prognos lämnad per mars 2020, där intäkterna minskar med 96 mnkr jämfört med budget för innevarande år till följd av effekterna av Corona-pandemin, med en antagen försiktig återhämtning år 2021 och med intäkterna fullt återhämtade år 2022. I det andra scenariot (scenarie 2) förutsätt ett ytterligare inäktsbortfall om 100 mnkr för 2020 till följd av Corona-pandemin och att återhämtning sker successivt och fullt ut först år 2025. Beräknat intäktsbortfall ovan härrör i huvudsak från

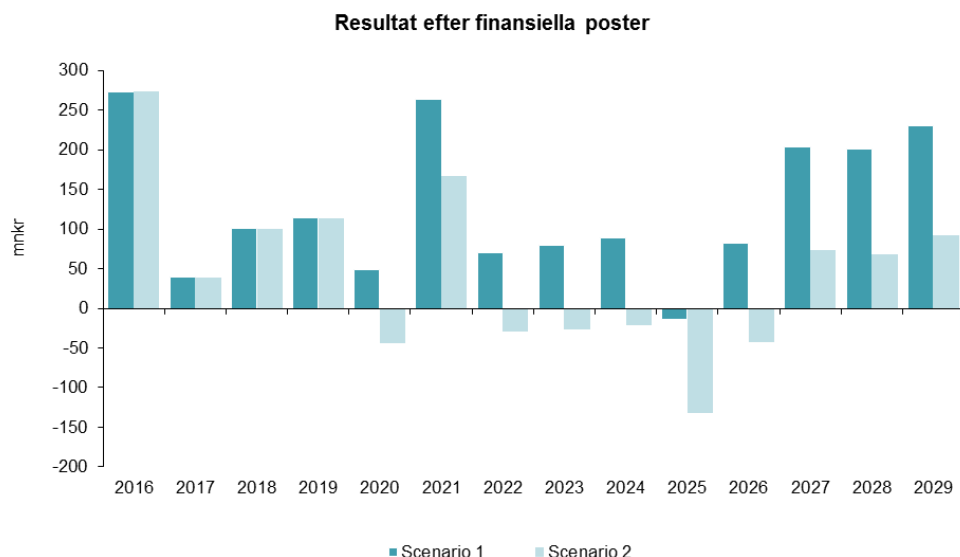
minskade intäkter för besöksparkering. Denna utgjorde 2019 drygt 50 % av bolagets totala intäkter.

Därutöver är de ekonomiska scenarierna baserade på bolagets nuvarande intäkts- och kostnadsvolymer med hänsyn tagen till nu kända förändringar samt utifrån bolagets 10-åriga investeringsplan så som den i huvudsak har redovisats till stadsledningskontoret. Investeringsplanen innehåller, förutom kajgaraget på Skeppsbron, ett antal ytterligare investeringsobjekt i olika beslutsfaser, t ex Masthugget Väst, Frihamnen etapp 1, Heden och Söder om Wieselgrensplatsen samt ett antal potentiella objekt utifrån bolagets bedömning av var bolaget utifrån ägardirektiv och övriga uppdrag bör utgöra verktyg i stadsutvecklingen och bidra till en god tillgänglighet och en omställning till ett mer hållbart resande. Den bedömda investeringsvolymen enligt planen uppgår till 3,1 mdkr.

Scenarierna bygger på ursprunglig kalkyl för Skeppsbron med parkeringsbehov enligt ursprunglig beräkning, att år 2021 inkluderas reavinster efter planerad försäljning av fastigheter i enlighet med planerad stadsutveckling i staden. Bolagets planerade engagemang i stadsutvecklingen enligt investeringsplanen ovan innebär att åren 2025 - 2026 bedöms komma att belastas med nedskrivningar. Därefter ger kassaflödena från de nya investeringarna effekt. Hänsyn har tagits till detta i scenarieberäkningen.

### Utveckling av Resultat efter finansiella poster

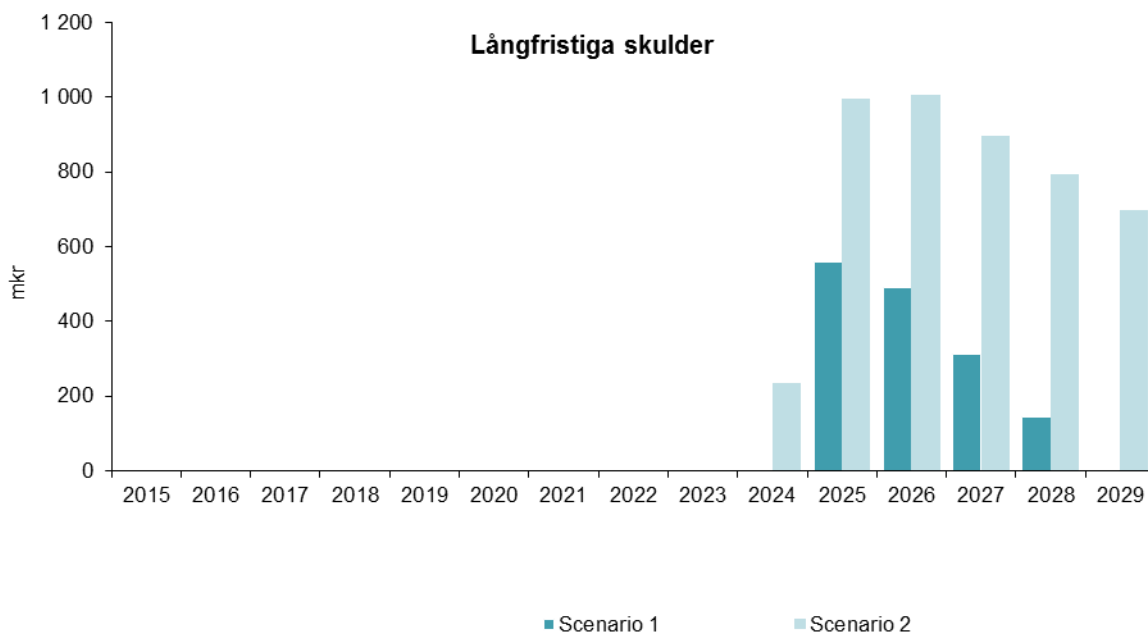
Ovanstående två alternativa scenarier ger följande beräknat resultat efter finansiella poster per år för bolaget:



### Utveckling av lånebehov

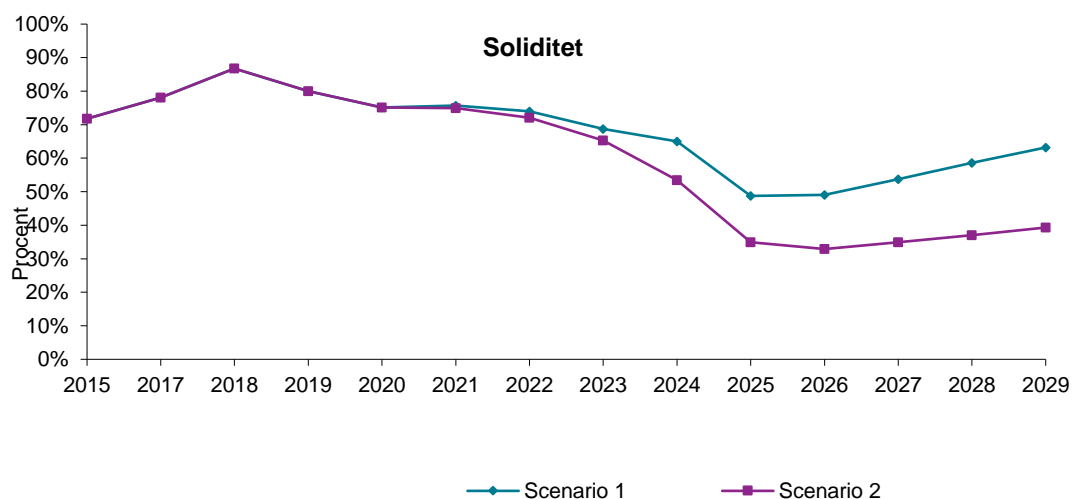
Bolaget har idag inga lån och kan i hög utsträckning finansiera planerade investeringar enligt ovanstående 10-åriga investeringsplan med egna medel. I scenariot med nuvarande

intäktsprognos (scenario 1) uppstår lånebehov 2025 och uppgår som mest till 560 miljoner kronor år 2025, till skillnad från intäktsscenariot med ytterligare lägre intäkter där lånebehov uppstår 2024 och med som mest 1 miljard kronor, se figur nedan.



### Utveckling av soliditet

Bolagets finansiella styrka mäts i form av soliditet, dvs bolagets förmåga att finansiera tillgångarna med egna medel. Soliditeten för bolaget faller till som lägst 49 % i scenariot baserat på nuvarande intäktsprognos (scenario 1) och till som lägst 33 % i scenariot med ytterligare intäktsbortfall (scenario 2).



Vid en bedömning av bolagets ekonomiska styrka bör även beaktas de övervärden som finns i bolagets egna fastigheter om ca 2 mdkr, vilket innebär att den justerade soliditeten uppgår till som lägst 66 % under perioden. Riktvärdet för soliditet över tid brukar anges till ca 30 %.