

PM

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

2020-05-27

2020-08-11 (rev)

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Inledning.....	2
Utgångspunkter	3
Uppdaterad ekonomisk kalkyl.....	4
Investeringsvolym	4
Lönsamhetskalkyl för anläggningen som helhet	4
Risk- och känslighetsanalys	6
Önskade förtydliganden	7
1) Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomin?.....	7
Beräkningsmetodik.....	7
Lönsamhetskalkyl och indikativt värde för Kajgaraget	8
Självkostnad infrastruktur	9
Risk- och känslighetsbedömning	10
Bokföringsnämndens redovisningsprincip	10
Fördelning parkeringsanläggning - infrastruktur	11
2) Hur påverkar den nya beräkningen av parkeringsbehovet den ekonomiska kalkylen för garaget?	12
Risk- och känslighetsbedömning	14
3) Varför ser bilden av hur det framtida behovet av parkeringsplatser kan utvecklas så olika ut när det gäller Masthugget Öst och Skeppsbron?.....	15
4) Påverkas bolagets ekonomi av Coronapandemin i sådan utsträckning att det påverkar bolagets syn på garaget?.....	16
Två ekonomiska scenarier	16
Utveckling av Resultat efter finansiella poster	17
Utveckling av lånebehov	17
Utveckling av soliditet	18

Sammanfattning

Detta PM utgör Göteborgs Stads Parkerings AB svar på kommunfullmäktiges återremiss den 2020-04-16 rörande ärendet ”Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron” samt styrelsen i Göteborgs Stads Parkering ABs återremiss den 2020-05-27. En uppdaterad ekonomisk kalkyl redovisas, 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 exploateringsekonomin 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, även med hänsyn tagen till en utveckling mot ett mer hållbart resande där bilens andel av resandet minskar i enligt stadens Trafikstrategi. 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. Avvägningen mellan ett effektivt marknyttjande och stärkande av exploateringsekonomin å ena sidan och möjligheter att konvertera parkeringsanläggningar vid minskat parkeringsbehov å andra sidan, behöver göras med en strategisk ansats över tid, för ett större område än en enskild detaljplan och med en tydlig prioriteringsordning för hur parkeringsytor och -anläggningar ska tas i anspråk.
- Bolaget har en stabil ekonomisk situation, vilket innebär att bolaget kan klara betydande resultatförsämringar över åren utan behov av aktieägartillskott. Bolaget bedömer därför inte att sådana ekonomiska risker föreligger 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 exploateringsekonomin?
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?

Vid sitt sammanträde den 2020-05-27 beslöt styrelsen i Göteborgs Stads Parkering AB att återremittera PM:et för ett antal förtydliganden och kompletteringar i svaren till ovanstående frågeställningar. Detta PM avser att utgöra Göteborgs Stads Parkerings AB:s besvarande av ovanstående återremisser. En risk- och känslighetsanalys för relevanta delar redovisas under respektive rubrik.

Utgångspunkter

I de ekonomiska kalkyler som redovisas nedan har tre olika intäktsscenarier använts. En ekonomisk kalkyl med parkeringsbehov enligt ursprunglig beräkning (kalkyl 1) utgör huvudsaklig utgångspunkt för de resonemang som förs nedan. Då detta alternativ beräknas generera lägst intäkter bedöms detta som ett lämpligt utgångsalternativ ur ett försiktighetsperspektiv. Som alternativ till detta redovisas kalkylresultat med parkeringsbehov beräknat i enlighet med stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering och med en antagen belägningsgrad motsvarande som idag (kalkyl 2). Som alternativ redovisas även kalkylresultat enligt kalkyl 2 men med en bedömd successiv minskning av belägningsgraden och därmed parkeringsintäkterna med totalt 25 % fram till 2035 (kalkyl 3). Detta sistnämnda alternativ relaterar till Trafikstrategins inriktning för bilens framtida andel av transporterna i staden och bedöms därmed fungera som en utgångspunkt för ett scenario med ett förändrat framtida parkeringsbehov.

Bokföringsnämndens uppdrag är att utveckla god redovisningssed och nämnden ger bland annat ut regler om hur bokföringlagen ska och kan tillämpas. 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 redovisningsprincip för bolagets del godkänts av stadsledningskontoret. Förutom i avsnittet nedan, Uppdaterad ekonomisk kalkyl, där en ekonomisk kalkyl för anläggningen som helhet redovisas, utgår därför bolaget från att denna

redovisningsprincip tillämpas, vilket innebär att en uppdelning av investeringen i två delar med olika värderingsprinciper ligger till grund för övriga lönsamhetsberäkningar i detta PM.

Uppdaterad ekonomisk kalkyl

Investeringsvolym

Bolaget fattade 2016-05-04 beslut om investering och tecknande av genomförandeavtal rörande Kajgaraget på Skeppsbron. Investeringsvolymen beräknades vid denna tidpunkt till 630 mnkr i 2021 års prisnivå. Som framgår av bolagets ärende till kommunfullmäktige i september 2017 reviderades beräknad investeringsvolym 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.

Våren 2019 gjordes återigen en översyn av investeringsvolymen, vilken då bedömdes som fortsatt relevant, dock utifrån 2019 års prisnivå. I samband med denna återremiss har en översiktlig genomgång av grunderna för investeringen genomförts och investeringsvolymen bedöms som fortsatt relevant. Ingen indexberäkning från 2019 till 2020 års nivå har skett då skillnaden bedöms som relativt liten i detta sammanhang.

Bedömningen av investeringsvolymen bygger på ett genomförande enligt ursprunglig detaljplan och enligt tecknat genomförandeavtal. Eventuella samordningsvinster med utbyggnad av infrastruktur/allmän plats har inte beaktats.

En mer genomgripande analys av investeringsvolymen kräver att bolaget och trafikkontoret, som ansvarig för utbyggnad av allmän plats, har projekterande organisationer på plats, vilket inte är fallet för närvarande.

Lönsamhetskalkyl för anläggningen som helhet

Med hänvisning till ovanstående har inte bedömd investeringsvolym reviderats, utan aktuell investeringsvolym om 830 mnkr i 2019 års prisnivå ligger till grund för kalkylen.

Lönsamhetskalkylen nedan utgår från parkeringsbehov enligt ursprunglig behovsberäkning

Lönsamhetskalkyl

PARKERINGSGARAGE – kalkylantaganden	
Antal parkeringsplatser	700
Investering hela anläggningen, tkr	830 000
Investering per plats, tkr	1 186
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.

LÖNSAMHETSANALYS		tkr
Skeppsbron		
Totalinvestering, nominellt värde	830 000	
Avkastningskrav	6,86%	
Kalkyltid	50 år	
Kalkyltidpunkt	2025	
Evigt restvärde	Nej	
Nuvärde av affärsverksamhetens kassaflöden	472 968	
Nuvärde av restvärdet	0	
Nuvärde av restvärde rörelsekapital	250	
Summa nuvärde	473 218	
Föreslagna investeringar i tillgångar	-912 030	
Nettonuvärde (NPV)	-438 812	
Internränta (IRR)	2,9%	
Återbetalningstid (Payback), år	> 50	

Med ovan angivna kalkylantaganden (kalkyl 1) når anläggningen en avkastning på 2,9 %.

Lönsamhetskalkylen för anläggningen som helhet, med parkeringsbehov enligt ursprunglig beräkning (kalkyl 1) 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
Driftnetto (EBITDA)	6 303	20 794	28 443	28 926	29 419	29 921	30 434	30 957	31 490	32 034	32 589
- 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
Rörelseresultat (EBIT)	-5 091	7 327	14 975	15 459	15 951	16 454	16 966	17 489	18 022	18 566	19 121
- 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
Periodens vinst (förlust)	-14 947	-3 707	4 140	4 834	5 547	6 280	7 029	7 798	8 567	9 354	10 181
- Vinstmarginal	-133%	-14%	12%	14%	16%	18%	20%	21%	23%	25%	26%

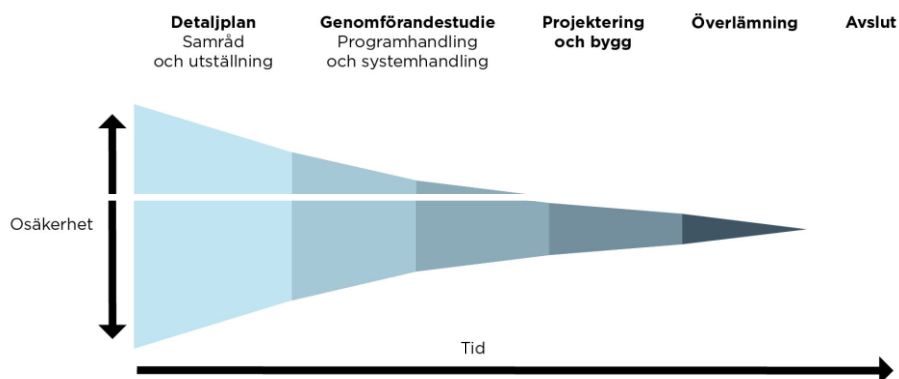
I de ekonomiska scenarier som redovisas i avsnitt 4 nedan har hänsyn tagits till denna resultatpåverkan.

Risk- och känslighetsanalys

Risken för kostnadsökningar i projektet är enligt bolaget bedömning framförallt kopplade till planering och genomförande i samverkan med utbyggnad av allmän plats. Kopplat till detta finns även möjligheter till kostnadseffektivitet för såväl staden som bolaget och samverkan inom staden kommer att vara väldigt betydelsefull i detta avseende.

I övrigt befinner sig planeringen och genomförandet av denna detaljplan i relativt sent skede. Därmed är förutsättningarna avseende markmiljö, arkeologi och geoteknik för området och anläggningen relativt kända genom fördjupade utredningar i samband med detaljplanarbetet, bolagets projektering för anläggningen, tidigare utförd entreprenad i området samt genomförd GFS. Därmed minskar, enligt bolagets förmenande, risken för oförutsedda kostnader.

Nedanstående modell används bland annat av trafikkontoret för att åskådliggöra osäkerheten i ett projekts olika faser. Skeppsbro-projektet och Kajgaraget befinner sig i inledningen av fasen ”Projektering och bygg” enligt denna modell. Bolaget bedömer därmed risken för eventuella kostnadsökningar i dessa avseenden som relativt begränsad jämfört med projekt som befinner sig i tidigare faser i processen.



När det gäller anläggningens lönsamhet påverkas denna i hög grad av bedömningen av intäkterna för besöksparkering och deras framtida utveckling. Avkastningen för anläggningen som helhet, beräknad utifrån ursprungligt parkeringsbehov (kalkyl 1), uppgår, som redovisats ovan till 2,9 %. Med en beräkning av parkeringsbehovet enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering och med motsvarande belägningsgrad som idag (kalkyl 2) bedöms intäkterna, och därmed lönsamheten, öka och avkastningen beräknas till 4,2 %. Även med en beräkning av parkeringsbehovet enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering och med antaganden om ett framtida lägre parkeringsbehov (kalkyl 3), bedöms parkeringsintäkterna öka jämfört med ursprunglig beräkning (kalkyl 1) och avkastningen beräknas då motsvara 3,2 %. Se vidare avsnitt 2 nedan.

Önskade förtydliganden

1) Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomin?

Med tillämpning av nedanstående redovisningsprincip och under angivna kalkylantaganden, oavsett intäktsförutsättningar enligt kalkyl 1, 2 eller 3, föreligger inget nedskrivningsbehov för Kajgaraget.

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

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

Beräkningsmetodik

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.

Som framgått ovan öppnade Bokföringsnämnden 2017 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.

Utifrån genomförandekalkylen för anläggningen har en uppskattning gjorts av investeringsfördelningen mellan parkeringsgaraget och infrastruktur med fördelningen 60 % parkeringsanläggning och 40 % infrastruktur. Fördelningen är baserad på ett antagande om produktionskostnad för motsvarande parkeringsanläggning under mark utan de förutsättningar som infrastruktur/ allmän plats i det här fallet kräver och med hänsyn tagen till komplexiteten att bygga i vatten.

Lönsamhetskalkyl och indikativt värde för Kajgaraget

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.

Då intäkterna beräknas som lägst då dessa beräknas utifrån ursprungligt beräknat parkeringsbehov (kalkyl 1) utgör detta alternativ utgångspunkt för nedan redovisad lönsamhetskalkyl.

PARKERINGSGARAGE – kalkylantaganden	
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

LÖNSAMHETSANALYS		tkr
Skeppsbron		
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
Nettonuvärde (NPV)		-108 940
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

Indikativt värde inkl. ev. p-köp	535 959
Investering	-508 377
Nedskrivningsbehov	0

Då det indikativa värdet beräknas överstiga investeringen i parkeringsanläggningen föreligger inget nedskrivningsbehov under angivna kalkylantaganden.

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.

INFRASTRUKTUR	
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. Tillskottet är inte medräknat i lönsamhetskalkylen.

Risk- och känslighetsbedömning

Bokföringsnämndens redovisningsprincip

Ur risk- och känslighetssynpunkt är en tillämpning eller ej av Bokföringsnämndens redovisningsprincip det avgörande för om ett nedskrivningsbehov beräknas föreligga eller ej under angivna kalkylantaganden.

Vid en tillämpning av nämndens redovisningsprincip, med en uppdelning av projektet där infrastrukturdelen självkostnadsvärderas, överstiger det indikativa marknadsvärdet den aktuella investeringsvolymen i parkeringsanläggningen och därmed föreligger inget nedskrivningsbehov, vilket framgått ovan när det gäller kalkylversion 1.

Vid kalkylförutsättningar enligt kalkylversion 2 och 3 förbättras lönsamheten genom högre antagna intäkter, se avsnitt 3 nedan, och därmed ökar även det indikativa marknadsvärdet. Inte heller här föreligger därmed något nedskrivningsbehov, se tabellen nedan.

Avkastning och nedskrivningsbehov vid de tre kalkylversionerna vid en tillämpning av Bokföringsnämndens redovisningsprincip

	Kalkyl 1	Kalkyl 2	Kalkyl 3
Avkastning	5,3 %	6,7 %	5,5 %
Investeringsvolym	508 mnkr	508 mnkr	508 mnkr
Indikativt marknadsvärde	536 mnkr	706 mnkr	640 mnkr
Nedskrivningsbehov	--	--	--

Om Bokföringsnämndens redovisningsprincip tillämpas belastas projektet och bolaget av årliga avskrivningar med större belopp och under längre tid för infrastrukturdelen än om den inte tillämpas. Avskrivningarna är skattemässigt avdragsgilla. Eftersom avskrivningarna

sprids ut över längre tid påverkas inte bolagets förmåga att genomföra samtliga projekt i bolagets 10-åriga investeringsplan.

Om Bokföringsnämndens redovisningsprincip inte skulle tillämpas uppstår ett nedskrivningsbehov vid samtliga tre kalkylversioner, då investeringsvolymen för anläggningen som helhet överstiger det indikativa marknadsvärdet. Storleken på nedskrivningsbehovet beror på vilket intäktsscenario, och därmed vilken kalkylversion, som tillämpas, se tabellen nedan.

Avkastning och nedskrivningsbehov vid de tre kalkylversionerna om inte Bokföringsnämndens redovisningsprincip tillämpas

	Kalkyl 1	Kalkyl 2	Kalkyl 3
Avkastning	2,9 %	4,2 %	3,2 %
Investeringsvolym	830 mnkr	830 mnkr	830 mnkr
Indikativt marknadsvärde	543 mnkr	713 mnkr	647 mnkr
Nedskrivningsbehov	287 mnkr	117 tkr	183 mnkr

Om Bokföringsnämndens redovisningsprincip inte tillämpas belastar en eventuell nedskrivning bolagets resultat för aktuellt år så snart bindande kontrakt med entreprenör tecknats. Nedskrivningen är inte skattemässigt avdragsgill. Bolaget har ekonomisk förmåga att hantera en nedskrivning, men att låta en nedskrivning belasta resultatet kan få konsekvenser för bolagets förmåga att till fullo genomföra den 10-åriga investeringsplan som bolaget har presenterat, se vidare under avsnitt 4, Ekonomiska scenarier.

Som framgått ovan ser dock staden och bolaget inte att något talar för att Bokföringsnämndens redovisningsprincip inte ska tillämpas i detta sammanhang, varför ovanstående nedskrivningsbehov inte bedöms som aktuella.

Fördelning parkeringsanläggning - infrastruktur

Även om Bokföringsnämndens redovisningsprincip tillämpas påverkar antagandet om fördelningen mellan parkeringsanläggning och infrastruktur förutsättningarna för om ett nedskrivningsbehov föreligger eller ej.

En känslighetsanalys har genomförts avseende fördelningen mellan parkeringsanläggning och infrastruktur som visar att, vid ett antagande om ursprunglig beräkning av parkeringsbehovet (kalkyl 1), kan en slutlig fördelning mellan parkeringsanläggning och infrastruktur uppgå till 64 respektive 36 %, dvs 530 mnkr respektive 300 mnkr, utan att ett nedskrivningsbehov beräknas uppstå.

Vid beräkning av parkeringsbehovet enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering och med utgångspunkt i dagens belägningsgrad (kalkyl 2) kan en slutlig fördelning uppgå till 85 respektive 15 %, dvs 705 mnkr respektive 124 mnkr, utan att nedskrivningsbehov uppstår.

Motsvarande fördelning mellan parkeringsanläggning och infrastruktur med antaganden enligt omräknat parkeringsbehov och förändrad efterfrågan (kalkyl 3) är 77 respektive 23 %, dvs en slutlig fördelning mellan parkeringsanläggning och infrastruktur om 630 mnkr och 190 mnkr.

Som framgått ovan är fördelningen baserad på ett antagande om produktionskostnad för motsvarande parkeringsanläggning under mark utan de förutsättningar som infrastruktur/allmän plats i det här fallet kräver och med hänsyn tagen till komplexiteten att bygga i vatten. Denna kostnadsfördelning är svårbedömd och slutlig fördelning kommer att kunna avgöras först efter expertutlåtande. Bolagets bedömning är att anläggningen i sig kommer att belastas med högre kostnader hänförliga till bland annat ökad dimensionering av bärande delar för att kunna bära ovanpåliggande funktion såsom park, vägar och annat som utgör allmän plats. Denna kostnad kan vara högre än vad alternativkostnaden är för vad det skulle kosta att bygga kajen om det inte skulle byggas ett garage, vilken av trafikkontoret har bedömts till 120 mnkr enligt underlaget i återremissen till kommunfullmäktige.

Även den del av bolagets investering som beräknas utgöra infrastruktur finansieras av bolaget genom p-köp, tillstånds- och besöksavgifter och belastar därmed, enligt de kalkylantaganden som föreligger och enligt den känslighetsanalys som gjorts ovan, inte Skeppsbro-projektets exploatering eller stadens ekonomi som sådan.

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, även om hänsyn tas till ett framtida förändrat, minskat parkeringsbehov.

Att lönsamheten bedöms förbättras 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.

Antaganden rörande nyttjandegraden avseende besöksparkeringarna är avgörande för bedömningen av framtida intäktsvolymen. Vid beräkning av intäkterna enligt kalkylversion 1 och 2 har beläggningen på besöksparkering beräknats till ca 68 % under en 14-timmars period per dygn, vilket ungefär motsvarar beläggningen idag för två av bolagets anläggningar i området. För kalkylversion 3 har intäkterna beräknats med utgångspunkt i ett scenarie innebärande en successiv intäktsminskning med totalt 25 %, se vidare nedan.

Framtida beläggningsgrad kan konstateras bero bland annat på alternativt framtida utbud av parkering och deras lokalisering samt människors framtida resvanor. Målsättningen enligt stadens Trafikstrategi för en nära storstad 2035 är en genomsnittlig minskning av antalet bilresor med 25 % fram till 2035, beräknat utifrån 2011 års nivå. Denna minskning är ett genomsnitt för stadens olika delar och tar utgångspunkt i bilandel för boende och verksamma i ett område. Konsekvenser för besöksparkering i ett område beaktas inte i dessa målbilder. Centrala Göteborg kan dock konstateras utgöra en målpunkt för boende i såväl staden som

angränsande kommuner och besöksparkering i detta område har därmed ett stort upptagningsområde.

För att i analyserna av såväl anläggningens lönsamhet som den ekonomiska utvecklingen för bolaget som helhet, möta ett scenario som innebär en lägre efterfrågan på parkering än idag, har bolaget valt att som utgångspunkt i beräkningarna ovan, utgå från trafikstrategins målsättning om en genomsnittlig bilandelsminskning om 25 % och det även för en besöksparkering i detta läge. Jämfört med 2011 års nivå har idag bilens andel av transporter minskat och dagens nivå är inte relevant som utgångspunkt. Bolaget har ändå valt, som ytterligare försiktighetsprincip, i detta scenario likställa 2011 års nivå med dagens nivå. För att fullt ut fungera som utgångspunkt framöver behöver dock fler gemensamma bedömningar av förutsättningar och konsekvenser av trafikstrategins inriktningar för besöksparkering i centrala lägen och förändringar av över tid göras mellan trafikkontoret och bolaget än vad som har kunnat göras i samband med denna återremiss. I det här fallet får detta tjäna som en förenklad utgångspunkt, dock med en medvetenhet om att modellen undervärderar det framtida parkeringsbehovet och därmed intäkterna.

Av nedanstående tabell framgår beräknad intäkt för anläggningen år 2035, fördelad mellan de olika typerna av parkering/intäkter för de tre alternativen, dvs parkeringsbehov enligt ursprunglig beräkning, parkeringsbehov enligt omräknat parkeringsbehov och en antagen nyttjandegrad som idag samt omräknat behov med ett antagande om en successiv minskning av parkeringsbehovet till och med år 2035, då minskningen nått 25 %.

Beräknade intäkter år 2035 vid olika beräknat parkeringsbehov

Typ av parkering/intäkt	Enligt ursprunglig kalkyl (tkr) 2035	Enligt kalkyl med omräknat parkeringsbehov (tkr) 2035	Omräknat behov med minskade intäkter (tkr) 2035
Besöksintäkter	19 100	41 200	30 900
Tillståndintäkter	15 200	8 400	8 400
P-köpsintäkter	4 300	2 300	2 300
Totala intäkter	38 600	51 900	41 600

Det kan konstateras att bolaget i bedömningen av intäktsvolymen utgår 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.

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 i planeringen av staden 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. I samtal med trafikkontoret stöds bilden av att

besöksparkering i stadens centrala delar bör värnas för att säkra tillgängligheten till handel och verksamheter i detta område.

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 annan 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 och som nu också till delar utreds av trafikkontorets stadsmiljöenhet. Utrymme och tillgänglighet kan på så sätt även skapas för andra trafikslag, såsom gång och cykel.

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

Som framgått ovan påverkar antaganden om framtida beläggningsgrad framtida intäkter för anläggningen och därmed lönsamheten. Enligt både kalkylversion 2 och 3, där behovet räknats om enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering, och i det sistnämnda fallet, hänsyn har tagits till ett lägre framtida parkeringsbehov i enlighet med Trafikstrategins intentioner, ökar intäkterna jämfört med när behovet beräknas enligt ursprunglig beräkning. Besöksintäkternas andel av intäkterna har därmed stor påverkan. Genom att Trafikstrategins inriktning använts i beräkningarna bedöms frågan om risk- och känslighetsbedömning i detta avseende ha hanterats.

En högre avgift för besöksparkering skulle kunna förstärka lönsamheten i projektet vid behov, 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. Bolaget äger självt rådighet över prissättningen i anläggningen och på bolagets parkeringsplatser i övrigt.

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. Hänsyn bör tas till behov av parkering och andra mobilitetstjänster som skapas i samband med den fortsatta utvecklingen av staden kopplat till nya, förändrade resemönster och framtida efterfrågan på parkering. Detta bör sammantaget ha betydelse när strategier för att möta ett minskat parkeringsbehov läggs.

Parkeringsanläggningar under mark är komplexa och kostsamma att konvertera till annan användning, samtidigt som de kan vara attraktiva i stadsutvecklingen då de ger förutsättningar för god stadsmiljö och god exploateringsekonomi genom effektivt marknyttjande. Val av en parkeringslösning över eller under mark bör, när staden planeras, göras efter noggranna överväganden. Även här är det viktigt att analysen görs utifrån behov och förutsättningar för

ett större område än den aktuella detaljplanen. På samma sätt bör överväganden göras vid framtagande av strategier när ett minskat parkeringsbehov ska mötas. Komplexiteten avseende konvertering innebär att vid ett minskat parkeringsbehov bör förutsättningarna för annan användning av parkering prövas med en prioritet om 1) mark- och gatuparkering, 2) anläggningar ovan mark och 3) anläggningar under mark.

Det innebär att vid ett minskat parkeringsbehov i stadens sydvästra centrala delar bör i första hand förutsättningarna prövas för att ta bort gatu- och torgparkering inom Vallgraven, längs Långgatorna och övriga Linné-området. Därefter bör t ex förutsättningarna prövas för ändrad markanvändning för bolagets parkeringsanläggning Koffern. Denna fastighet har som förberedelse inför detta åsatts beteckningen "C" (Centrumändamål) i detaljplanen för området. Likaså bör, vid framtagande av strategier för att möta ett framtida, förändrat parkeringsbehov, de då eventuellt befintliga parkeringsresurserna Skeppsbron, Masthugget Öst och Masthugget Väst samnyttjas med framtida stadsutveckling i ett vidare område, såsom kommande etapper av Masthuggskajen, Kvarnberget/Casino-området och Fiskhamnen.

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 det inte förligger sådana ekonomiska risker 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 (scenario 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 Coronapandemin, med en antagen försiktig återhämtning år 2021 och med intäkterna fullt återhämtade år 2022.

I det andra scenariot (scenario 2) förutsätt ett ytterligare inäktsbortfall om 100 mnkr för 2020 till följd av Corona-pandemin, ytterligare 100 mnkr i inäktsbortfall 2026 till följd av en ytterligare oförutsedd händelse, totalintäkterna beräknas successivt minska med totalt 25 % till följd av en omställning av människors resmönster i enlighet med Trafikstrategins intentioner. Beräknade reavinster år 2021 för bolagets planerade fastighetsförsäljningar som led i stadsutvecklingen har ej heller medräknats.

Därutöver är de båda ekonomiska scenarierna baserade på bolagets nuvarande intäkts- och kostnadsvolymmer med hänsyn tagen till nu kända förändringar samt utifrån bolagets 10-åriga investeringsplan så som den i huvudsak har redovisats till stadsledningskontoret.

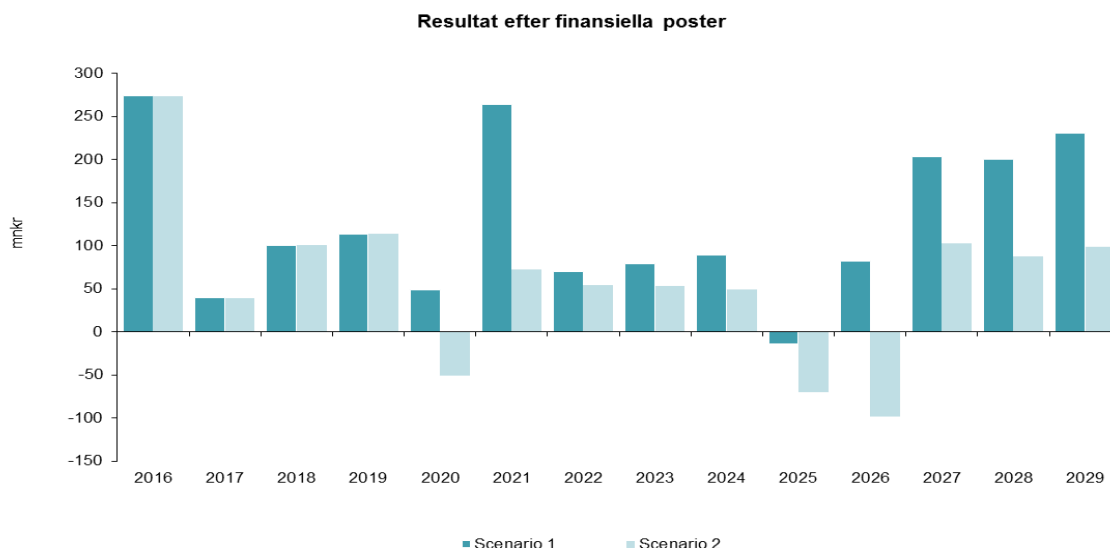
Investeringsplanen innehåller, förutom kajgaraget på Skeppsbron, ett antal ytterligare investeringsobjekt i olika beslutsfaser, t ex Masthugget Väst, Frihamnen etapp 1, Heden och Söder om Wieselgrensplatsen samt ett antal potentiella objekt utifrån bolagets bedömning av var bolaget utifrån ägardirektiv 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 och det finns beslutsmässigt utrymme för prioritering och bortval i denna plan om så skulle behövas.

Scenarierna bygger på ursprunglig kalkyl för Skeppsbron med parkeringsbehov enligt ursprunglig beräkning, vilket ger en lägre intäktsnivå och därför, ur ett försiktighetsperspektiv, är lämplig att utgå ifrån. Bokföringsnämndens redovisningsprinciper, innebärande en uppdelning av anläggningen i två delar, förutsätts tillämpas. Bolagets planerade engagemang i stadsutvecklingen enligt investeringsplanen som nämnts ovan innebär att åren 2025 - 2026 bedöms komma att belastas med nedskrivningar för några av aktuella projekt. Därefter beräknas kassaflödena från de nya investeringarna ge effekt.

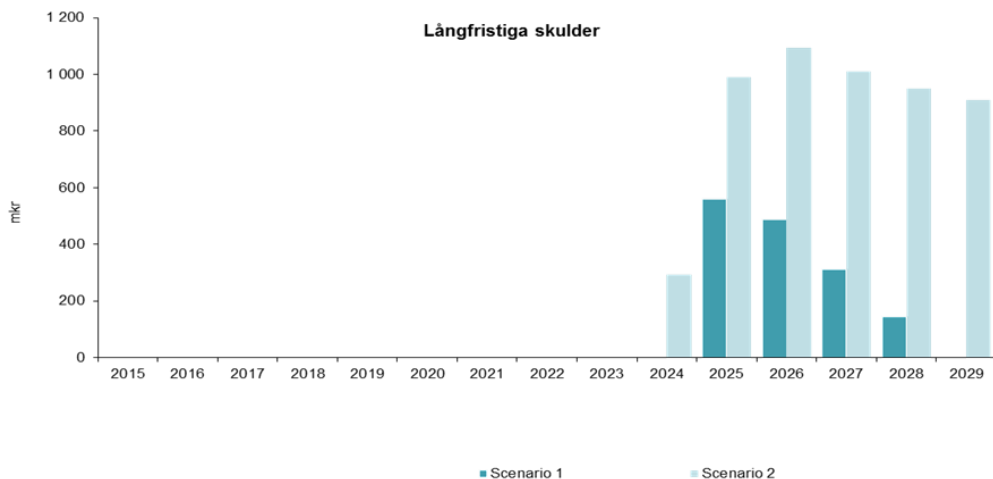
Utveckling av Resultat efter finansiella poster

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



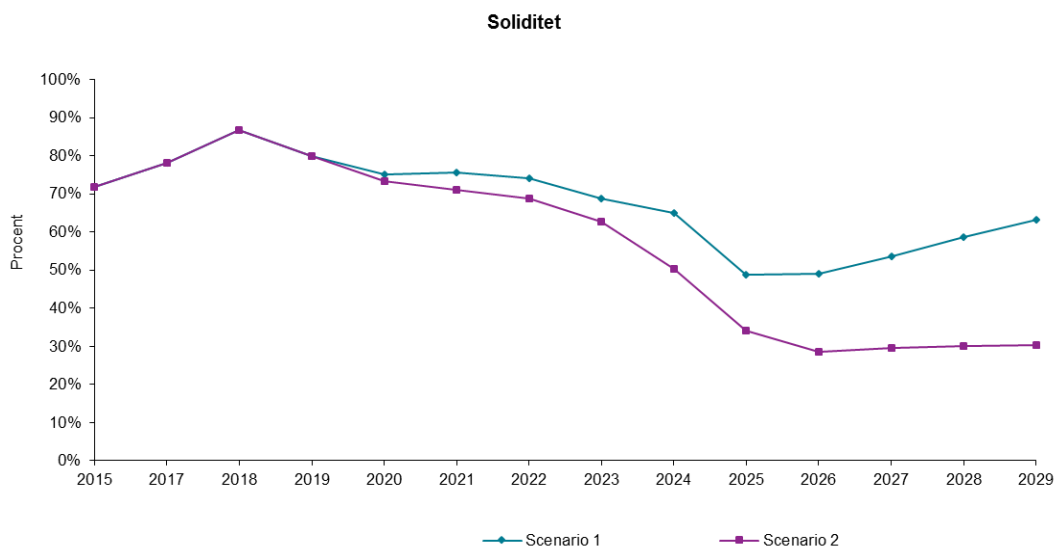
Utveckling av lånebehov

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 mnkr år 2025, till skillnad från intäktsscenarioet med ytterligare lägre intäkter där lånebehov uppstår 2024 och med som mest 1,1 mdkr, 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 29 % 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 59 % under perioden. Riktvärdet för soliditet över tid brukar anges till ca 30 %.