



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 färjeverksamheten 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 transporter 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.

Stadshuset 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 AB¹, 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 omlokalisera 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 ro-ro-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 anlop 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:

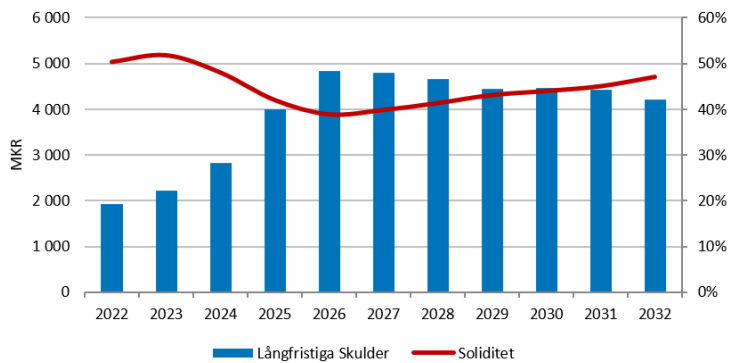
- Investeringen i färjeterminal ökar från, de i 10-årsplanen preliminärt antagna, 0,5 mdkr till 1 mdkr till följd av fördjupade arbete kring terminalutförande under hösten -21.

^{2,3} I Göteborgs Hamns hemställan är totalbeloppet avrundat till 1,4 mdkr.

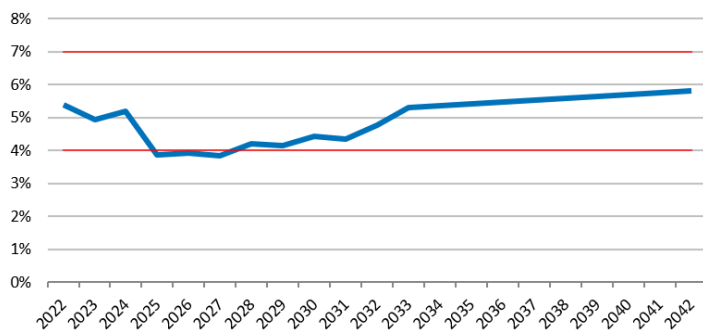
- Kostnadsökningen kompenseras av ökande arrendeintäkter för färjeterminalen.
- Underhållskostnader tillkommer.
- Avskrivningstiden för färjeterminalen minskas från antagna 50 år till 30 år (snitt).

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, terminaltor 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 Stadshuset 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 Stadshusets beredning av ärendet ser Stadshuset ingen anledning att ompröva Göteborgs Hamns investeringskalkyl eller den ekonomiska utveckling som presenteras i den 10-åriga investeringsplanen.

Stadshuset 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. Stadshuset 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 Stadshuset 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.

Stadshuset 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.

Stadshuset 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.

Stadshuset 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, transaktionskostnader 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 uppmärksammat 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 Stadshuset peka på att det är viktigt att Göteborgs Hamn 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 detta avtal.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshuset 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	

Arbetsstagarrepresentanter

Dirk Wallem SACO
Carl Jansson Unionen
Roger Sköld Transport

Ej närvarande

Kristofer Andrén
Eva Olofsson
Alexandra Angelbratt
Mikael Gannve Unionen



Protokoll (nr 3)
Styrelsemöte 2022-04-22

Underskrifter

Sekreterare

Johanna Nyström

Ordförande

Cecilia Magnusson

Justerande

Ronnie Ljungh



§ 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.



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

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 godshantering 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 godshantering 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.

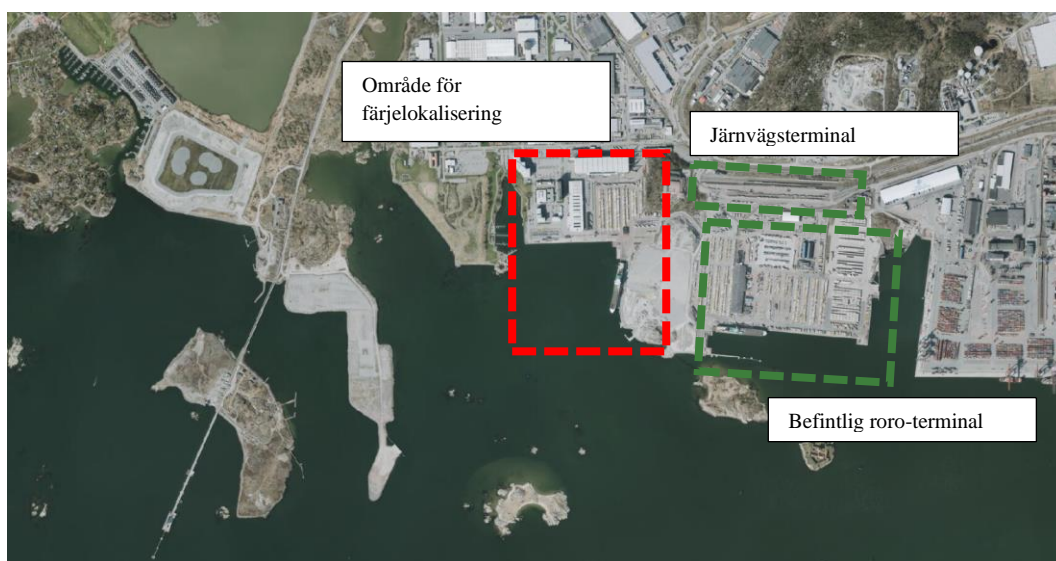


Bild 1: Situationsbild över västra delar av Ytterhamnarna/Arendal januari 2022

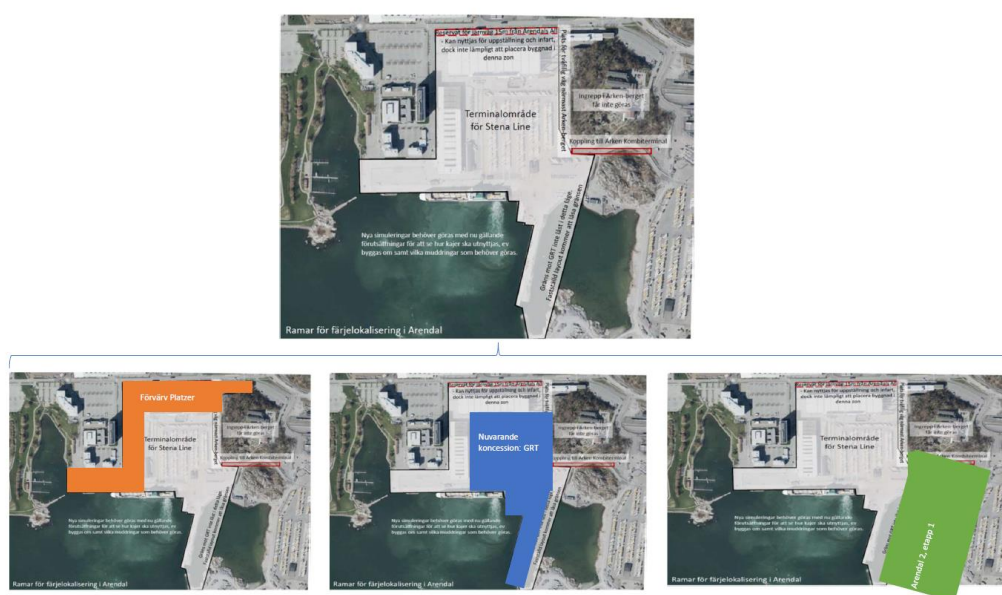


Bild 2: Schematisk layout med ingående komponenter enligt ovan

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 delkalkyl 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 anlop 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.

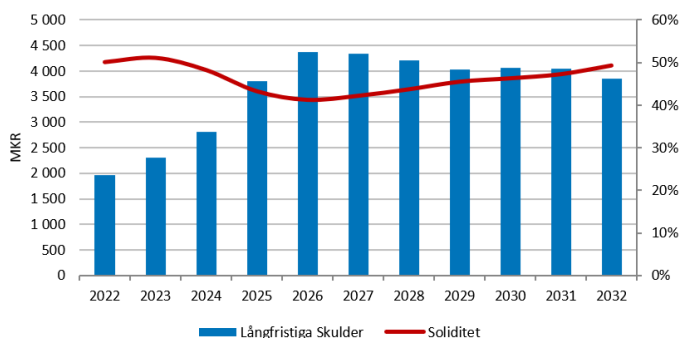
Då färjeverksamheten avvecklas vid Masthugget samt Majnabbe avser hamnbolaget att avyttra fastigheterna. Intäkten är upptagen i bolagets 10 års plan. Ett antagande om tidpunkten för avyttring är 2023 för Majnabbe och 2024 för Masthugget.

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

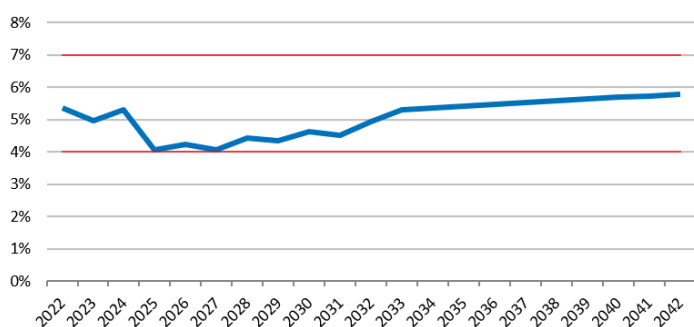
- Masthugget: augusti 2021, 390 MSEK
- Majnabbe: januari 2021, 230 MSEK

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

Långfristiga skulder



Avkastning på totalt kapital

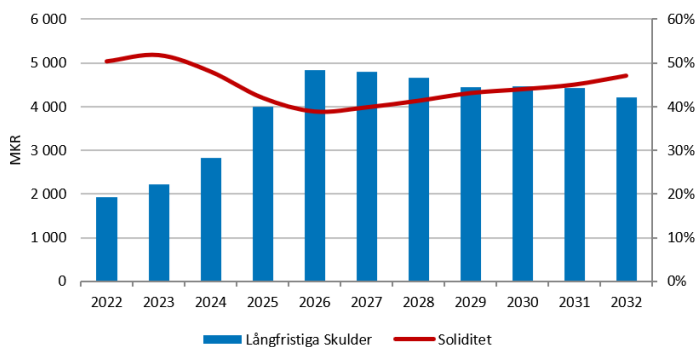


Investeringarna inom programmet Framtidssäkring Färja / Roro är i huvudsak inkluderade i 10-årsplanen.

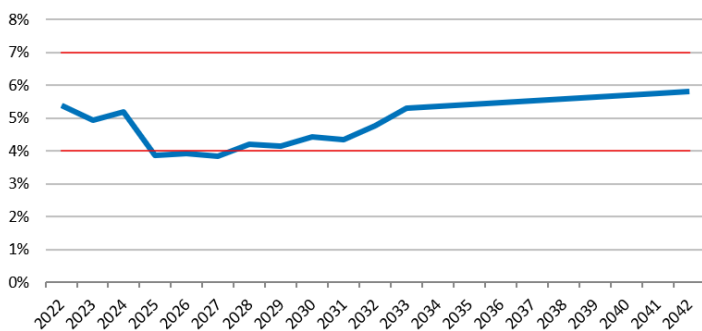
Tre uppdateringar behöver dock göras för att spegla ändrade förutsättningar sedan planen gjordes:

- 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)

Långfristiga skulder



Avkastning på totalt kapital



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.

Effektforsörjning 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