

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

Beslut i styrelsen för Göteborgs Hamn AB

Styrelsen föreslås besluta att:

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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

Bedömning ur ekologisk dimension

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

Bedömning ur social dimension

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

Bilagor

1. Beslut kommunfullmäktige – handling 2022 nr 177.

Expedieras

Göteborg Stadshus AB

Ärendet

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

Beskrivning av ärendet

Bakgrund – hamnens utveckling, förflyttning mot ytterhamnarna

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

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

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

Föreslagen lösning utökad investering

Aktuellt ärende har föregåtts av tidigare investeringsbegäran hos kommunfullmäktige. Totalt uppskattas kostnaden för att möjliggöra färjelokaliseringen till upp till 2,5 Mdkr i 2022 års penningvärde inklusive oförutsett. GHAB:s styrelse har tidigare fattat beslut kring investering på totalt 1,1 Mdkr, vilket avser åtgärder inom ramen för projektet Arendal 2 samt markförvärv. Den investeringsbegäran som GHAB hemställde till kommunfullmäktige under 2022 avsåg fortsatt färdigställande av Arendal 2 (255 Mkr) samt byggnation av anläggningar inom färjeterminalen såsom asfalterade ytor, kajer, och breddning av insegling/farled samt teknisk försörjning (1,175 Mdkr).

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



Bild 1: Byggnad ARU markerat i rött

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

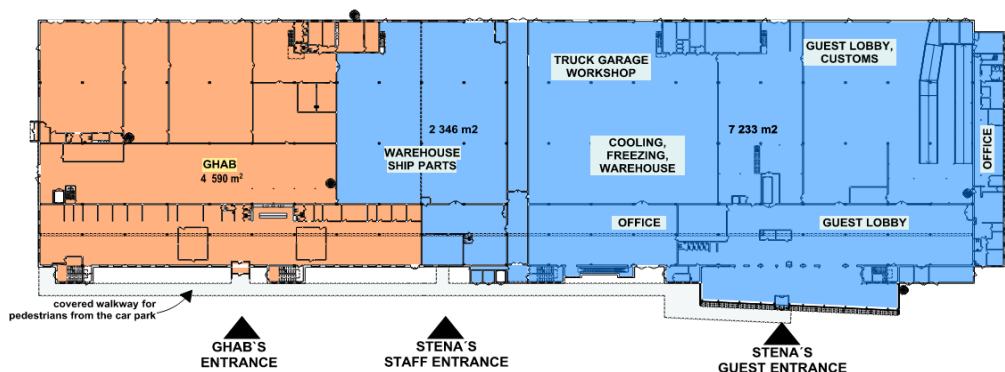
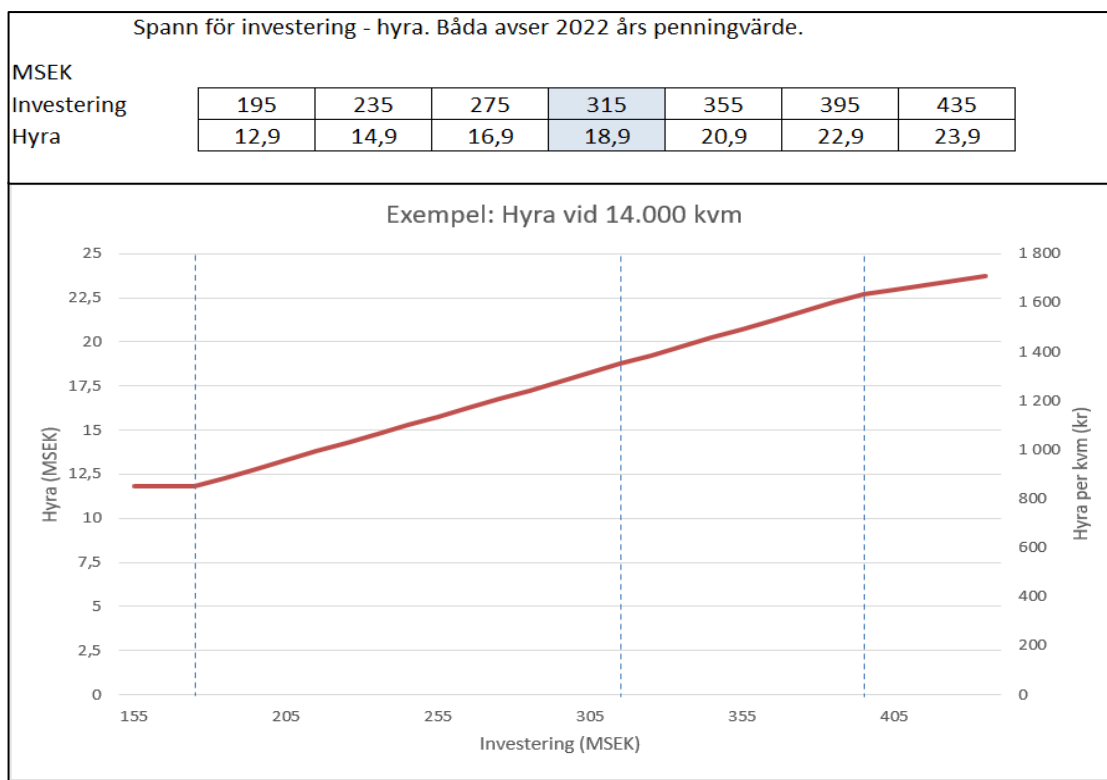


Bild 2: principskiss över ARU där de blå ytorna nyttjas av Stena Line för terminalverksamhet

Ekonomi – utökad investering

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



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

Ombyggnationen av ARU sker som en hyresgäst Anpassning för Stena Line. Avkastningen för GHAB ligger på en nivå som tillgodoser de krav bolagets styrelse har på en investering. Sammantaget innebär justeringen inte en fördyring av GHAB:s projekt, utan enbart att

GHAB tar investeringen och får avkastning genom framtida hyresintäkter.

Investeringsbegäran:

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

Pågående avtalsarbete – projektet som helhet

Under 2022–2023 har GHAB och Stena Line fört omfattande avtalsförhandlingar.

Arbete pågår samtidigt, som ett led i avtalsförhandlingarna, med att identifiera samtliga de åtgärder som behöver göras. Tillskapande av ny färjeterrin förutsätter åtgärder i form av breddad insegling till hamnbassäng, re-investeringar och investeringar i kajer, terminalytor samt byggnader och suprastruktur (ramper etc), rivning av befintliga byggnader på delar av området, omläggning ledningar, planering av säkerhetsåtgärder och planering av layout på såväl markyta som inne i terminalbyggnad.

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

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

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

Planerade åtgärder

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

Göteborgs hamns ansvar vid nybyggnation är bland annat;

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

Stena Lines ansvar vid nybyggnation är bland annat;

- Ramper
- Anpassning av terminalytor för verksamheten
- Egna mindre verksamhets-specifika byggnader

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

Avtalssammanfattning

För GHAB:s del är det viktigt att säkra upp att Stena Line blir bundna av att genomföra hela projektet och att de 25-åriga arrende- och hyresavtalen blir bindande. Samtidigt är det av stor vikt att kostnadsbilden visar att projektet går att genomföra inom de satta kostnadsramarna. Construction Agreement är därför uppbyggt på så sätt båda parter har möjlighet att kliva av projektet, utan att bli bundna av det kommande arrende- och hyresavtalet, i det inledande skedet. Rätten att kliva av är inte ovillkorad utan grundas på vissa i avtalet specificerade förutsättningar. Dels finns en uppsägningsrätt om man inte erhåller godkänd detaljplan eller miljötillstånd som möjliggör hela projektets genomförande. Parterna bedömer att detta är rimligt då projektets genomförande förutsätter att nödvändiga tillstånd erhålls.

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

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

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

Tidplan

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

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

Påverkan/koppling till övriga staden

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

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

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

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

Bolagets ställningstagande och sammanfattande bedömning

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

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

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet (KL 10:3)

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

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

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Magnus Nordfeldt, Head of Business Area Cargo