

Tjänsteutlåtande 2023-09-25 Handläggare: Magnus Nordfeldt
Telefon: 031-368 76 40
E-post: magnus.nordfeldt@portgot.se

Ärende: Godkännande av tecknat Construction Agreement (projektavtal) med Stena Line

Beslut i styrelsen för Göteborgs Hamn AB

Styrelsen föreslås besluta att:

1. Formellt godkänna det projektavtal som tecknades mellan GHAB och Stena Line 2023-06-09.

Sammanfattning

Den 9 juni 2023 tecknades ett avtal (Construction Agreement) mellan GHAB och Stena Line gällande projektet för flytten av färjeterminalerna från inner- till ytterhamnarna i Göteborg. Från GHAB:s sida undertecknades avtalet av VD samt styrelseordförande, vilket styrelsen tidigare gett mandat för. Avtalet är villkorat av respektive styrelses godkännande senast den 30 september 2023. I övrigt är avtalets giltighet beroende av kommunfullmäktiges beslut gällande GHAB:s utökade investeringsbegäran senast 31 januari 2024¹.

Construction Agreement reglerar hur projektet ska bedrivas fram till färdigställande. Det beskriver identifierade åtgärder, tidplaner och kostnadsuppskattningar samt vilken part som ska göra vad inom ramen för projektet. Parterna är överens om att markytan ska omfattas av ett arrendeavtal och den tilltänkta terminalbyggnaden (ARU) av ett hyresavtal. Parterna är även överens om ramvillkoren i dessa avtal. Avtalstiden i dessa avtal utgör 25 år och även om avtalstiden inte börjar löpa omgående blir parterna bundna av dessa avtal i Construction Agreement, och ramarna till dem finns således som bilagor till avtalet.

För att säkra upp att projektet håller sig inom givna kostnadsramar och tidplan är Construction Agreement uppbyggt på ett sådant sätt att båda parter har möjlighet att frånträda avtalet utan att bli bundna av kommande arrende- och hyresavtal vid vissa förutsättningar gällande nödvändiga tillstånd i form av detaljplan och miljötillstånd, kostnadstak och tid. Detta innebär att det finns en uppsägningsrätt om projektet inte erhåller godkänd detaljplan eller miljötillstånd eller om kostnaderna överstiger det av parterna uppsatta kostnadstaket, vilket för GHAB är kopplat till tidigare beviljade investeringar. Det finns dock en sista tidpunkt, juni 2025, vid vilken parterna ovillkorligen blir bundna av såväl arrende- som hyresavtalet. Vid denna tidpunkt bedöms projektet ha kommit så långt att kostnads- och tidsuppskattningar är tillräckliga. GHAB planerar att genomföra

¹ Hemställan till kommunfullmäktige om utökad investeringsbegäran enligt beslut i styrelsen i GHAB 16 juni 2023.

entreprenaderna på ett sådant sätt att de största och mest kostnadsdrivande arbetena (entreprenaderna för anläggning av kajer och terminaltytor samt ombyggnation av terminalbyggnad ARU) inte påbörjas förrän sista möjligheten för Stena Line att frånträda avtalet har passerats.

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. Construction Agreement med bilagor

Ärendet

Ärendet syftar till att styrelsen för Göteborgs Hamn AB godkänner det Constuction Agreement som tecknades mellan GHAB och Stena Line den 9 juni 2023.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

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 GHAB 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.

Totalt uppskattas kostnaden för att möjliggöra färjelokaliseringen till upp till 2,85 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 utan har senare kompletterats med en investeringsbegäran på 350 Mkr. Denna investeringsbegäran kommer att behandlas i kommunfullmäktige under hösten 2023 och Construction Agreement är villkorat med ett godkännande i kommunfullmäktige senast 31 januari 2023.

Ekonomi och avtal

Avkastningen för GHAB ligger på en nivå som tillgodoser de krav bolagets styrelse har på en investering.

Under 2022–2023 har GHAB och Stena Line fört omfattande avtalsförhandlingar. Samtidigt har ett arbete pågått med att identifiera samtliga de åtgärder som behöver göras. 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), 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 så undertecknade parterna 9 juni 2023 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 är bilagda Construction Agreement. Såväl arrendeavtal som 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 är bilagd Construction Agreement, och följs 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 verksamhetsspecifika 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 innefattar en reserv för oförutsett på 40 procent, detsamma gäller ombyggnaden av ARU. Projektering av de större entreprenaderna, ombyggnation ARU och anläggning av terminalyta/kajer kommer att ge en betydligt säkrare kostnadsbild.

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 de 350 Mkr som är kopplade till ARU. 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 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.

Bolagets ställningstagande och sammanfattande bedömning

GHAB bedömer att det undertecknade Construction Agreement ligger helt i linje med tidigare tagna styrelsebeslut och den strategi bolaget har för segmenten färja och RoRo. Ett uteblivet godkännande skulle innebära en stor risk för försening och fördyring av processen att flytta Stena Lines verksamhet från inner- till ytterhamnarna.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Magnus Nordfeldt, Head of Business Area Cargo