



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-01-19

GHAB2025-0453

Fredrik Ternström

Telefon: 031-368 76 79

E-post: fredrik.ternstrom@portgot.se

Yttrande angående motion av Axel Darvik (L) om att bevara och utveckla kryssningsturismen

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att;

1. Avstyrka beslutspunkt 1 och
- 2 Tillstyrka beslutspunkt 2 med tillägget att även Göteborgs Hamn AB ska ingå som samverkanspart samt
- 3 Fastställa bolagets tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Axel Darvik (L) har skrivit en motion om att bevara och utveckla kryssningsturismen i Göteborg. Stadsledningskontoret har översänt ärendet till Göteborgs Hamn AB, Göteborg & Co AB och Business Region Göteborg AB för yttrande. Sista svarsdatum är 2026-02-27.

I motionen lyfter Axel Darvik bland annat följande:

- Göteborg har på senare år stärkt sin position som en viktig kryssningsdestination i norra Europa. Kryssningsturismen bidrar betydligt till stadens ekonomi genom ökade intäkter till det lokala näringslivet och nya arbetstillfällen, samtidigt som den stärker stadens attraktionskraft och kulturella profil.
- Flytten av Stena Line AB:s verksamhet från Masthugget till Arendal på Hisingen skapar nya möjligheter att utveckla kapaciteten för både färje- och kryssningstrafik. En gemensam terminal för linjefärjor och kryssningsfartyg kan skapa synergier och effektivisera verksamheten.
- För att möta den växande efterfrågan krävs att de nya terminalerna på Hisingen byggs med fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar, i linje med stadens klimatmål. Om inte rätt anpassningar görs riskerar Göteborg att tappa kryssningstrafik, då Älvsborgsbron begränsar tillgången till innerhamnen för större fartyg.
- Slutligen betonas vikten av samarbete mellan staden, näringslivet och turismsektorn – exempelvis genom Göteborg & Co och Business Region Göteborg – för att utveckla attraktiva paketerbjudanden och stärka stadens konkurrenskraft som kryssningsmål.

I motionen föreslås följande förslag till beslut i kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att säkerställa att de nya terminalerna på Hisingen designas och byggs med kapacitet att även hantera en växande kryssningsturism, och att dessa terminaler byggs med fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar.
2. Göteborg & Co AB, i samverkan med Business Region Göteborg AB får i uppdrag att med det lokala näringslivet och turistorganisationer, utveckla erbjudanden och paketslösningar med inriktning mot kryssningsturismen.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) tycker det är positivt att Axel Darvik lyfter att kryssning är viktigt för Göteborg och att kryssningsturismen behöver bevaras och utvecklas. Nedan är GHAB:s synpunkter på motionen.

GHAB anser att beslutspunkt 1 inte är genomförbar då det med nuvarande upplägg för att omlokalisera färjetrafiken i Innerhamnarna till Ytterhamnarna inte finns plats för kryssningsfartyg i Arendalshamnen. GHAB har gjort studier för att se om det är möjligt att ha kvar kryssningstrafiken i Arendal kombinerat med färjetrafik. Studierna visar att det inte går att kombinera då det inte finns tillräckligt med kajplatser samt att kryssning och färjetrafik kräver separata hamnterminaler. Tidigare har det varit lättare att kombinera hamnverksamheten för rullande gods med kryssning då både kajer och utrymme för uppställning funnits. Det skulle innebära väldigt stora och kostsamma omtag för omlokaliseringsprojektet om plats för kryssning ska finnas i Arendal. Nya tillståndsansökningar, eventuella detaljplaneändringar, nya kajer, markanskaffning och nya/bearbetade avtal med Stena Line skulle krävas.

Som nämns ovan kommer det inte finns plats för kryssningsfartyg i Arendalshamnen när färjeterminalerna flyttas dit. I tidigare studier har en ny kryssningskaj i Arendal bedömts till en kostnad 600-1900 MSEK beroende på fartygsstorlek osv. GHAB har de senaste åren gjort ett positivt resultat för kryssning på 1,5-5 MSEK beroende på hur kostnader fördelas inom bolaget. Med hänsyn till ovanstående går det enligt GHAB inte att få till ett business case för att bygga en ny terminal för kryssningsfartyg som inte kan passera Älvsborgsbron, vilket GHAB i tidigare remitterade ärenden har meddelat Staden.

Samarbete sker redan idag mellan GHAB, Göteborg & Co och det lokala näringslivet för att stärka och utveckla kryssningstrafiken i Göteborg. GHAB anser att syftet med beslutspunkt 2 till stora delar redan pågår. Samarbetet kan dock utvecklas och med tanke på att beslutspunkt 1 inte är genomförbar behöver fokus vara på kryssningsanlöp till Stigbergskajen. Vid ett beslut i enlighet med beslutspunkt 2 behöver även GHAB ingå som samverkanspart. Business Region Göteborgs (BRG) kompetens inom näringslivs- och investeringsfrågor kan på sikt bidra till utvecklingen av Göteborg som kryssningsdestination. I nuläget bör dock fokus vara på att GHAB och Göteborg & Co driver arbetet, medan BRG på längre sikt skulle kunna fylla en strategisk roll i att stärka de näringar och initiativ som indirekt stödjer kryssningssektorn.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ett stort omtag skulle behöva göras i omlokaliseringsprojektet om kryssning ska samlokaliseras med färjetrafik. Det skulle medföra stora merkostnader för muddring av hamnbassäng och inseglingränna, nya kajer samt en förskjutning av tidplanen för omlokaliseringen av färjeterminalerna. Det skulle även påverka byggstarten för Lindholmsförbindelsen då färjetrafiken vid Masthuggskajen behöver vara flyttad innan

byggstarten av tunnelprojektet. GHAB bedömer med hänsyn till ovanstående att en samlokalisering inte är genomförbar.

Bedömning ur ekologisk dimension

GHAB och Stena Line studerar hållbara lösningar vad det gäller den nya färjeterminalen i Arendal. Då GHAB bedömer att beslutspunkt 1 inte går att genomföra så har inte den ekologiska dimensionen bedömts vidare kopplat till motionen.

Bedömning ur social dimension

Att sälja in rätt utflykter till rätt kund/rederi skulle innebära en ökad attraktionskraft för Göteborg som destination. Det kräver ett nära affärsstrategiskt samarbete och stor förståelse för de olika kundprofilerna hos GHAB och Göteborg & Co. Till Stigbergskajen kommer ofta mer nischade kryssningsresenärer som kräver en mer exklusiv produkt, vilket kräver ett ännu starkare samarbete mellan inblandade aktörer. Då GHAB bedömer att beslutspunkt 1 inte går att genomföra så har inte den sociala dimensionen bedömts vidare kopplat till motionen för beslutspunkt 1.

Ärendet

Axel Darvik (L) har skrivit en motion om att bevara och utveckla kryssningsturismen i Göteborg. Stadsledningskontoret har översänt ärendet till Göteborgs Hamn AB, Göteborg & Co AB och Business Region Göteborg AB för yttrande. Sista svarsdatum är 2026-02-27.

Beskrivning av ärendet

Nedan följer motionen i sin helhet med Axel Darviks förslag till beslutspunkter i kommunfullmäktige.

Göteborg har under de senaste åren stärkt sin position som en betydande kryssningsdestination i norra Europa. Kryssningsturismen spelar en viktig roll för stadens ekonomi, då varje kryssningsanlöp bidrar med betydande intäkter till det lokala näringslivet. Genom att välkomna internationella besökare, stärker Göteborg sitt rykte som en tillgänglig och attraktiv stad med kulturellt och historiskt värdefulla upplevelser. Samtidigt skapar kryssningsturismen sysselsättning och bidrar till en mångfaldig och levande stadsmiljö.

I och med Stena Line AB:s beslut att flytta sin verksamhet från Masthugget till Arendal på Hisingen öppnas nya möjligheter för att utöka stadens kapacitet inom både färje- och kryssningstrafik. Detta är en unik möjlighet för Göteborg att inte bara bevara, utan också utveckla sin potential som kryssningsdestination. Idealt finns det synergier genom att hantera båda linjefärjornas resenärer och kryssningsfartygens gäster i en gemensam terminal.

Under 2024 tog Göteborgs hamn emot 56 kryssningsanlöp och nästan 82 000 kryssningspassagerare. Genom att säkerställa att de nya terminalerna på Hisingen är byggda för att möta behoven hos en växande kryssningsturism kan staden fortsätta att konkurrera med andra hamnstäder i Europa. Viktigt är också att terminalerna byggs med ett starkt fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar, så att vi kan möta framtida utmaningar med en strategi som är förenlig med stadens klimatmål. Om anpassningarna inte görs, riskerar antalet mottagna kryssningsfartyg att minska radikalt, eftersom dessa då blir hänvisade till innerhamnen, där Älvsborgsbron utgör en stark begränsning för fartygen.

Det är också viktigt att staden samarbetar nära med det lokala näringslivet och turismsektorn för att skapa nya, innovativa paketerbjudanden för kryssningsturister. Genom samverkan mellan Göteborg & Co AB, Business Region Göteborg AB (BRG) och lokala företag kan vi skapa en mångsidig och konkurrenskraftig turismsektor som gynnar både besökare och invånare.

Förslag till beslut i kommunfullmäktige:

- 1. Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att säkerställa att de nya terminalerna på Hisingen designas och byggs med kapacitet att även hantera en växande kryssningsturism, och att dessa terminaler byggs med fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar.*
- 2. Göteborg & Co AB, i samverkan med Business Region Göteborg AB får i uppdrag att med det lokala näringslivet och turistorganisationer, utveckla erbjudanden och paketslösningar med inriktning mot kryssningsturismen.*

Bolagets bedömning

Göteborgs Hamn AB (GHAB) tycker det är positivt att Axel Darvik lyfter att kryssning är viktigt för Göteborg och att kryssningsturismen behöver bevaras och utvecklas.

GHAB anser att beslutspunkt 1 inte är genomförbar då det med nuvarande upplägg för att omlokalisera färjetrafiken i Innerhamnarna till Ytterhamnarna inte finns plats för kryssningsfartyg i Arendalshamnen. GHAB har gjort studier för att se om det är möjligt att ha kvar kryssningstrafiken i Arendal kombinerat med färjetrafik. Studierna visar att det inte går att kombinera då det inte finns tillräckligt med kajplatser samt att kryssning och färjetrafik kräver separata hamnterminaler. Tidigare har det varit lättare att kombinera hamnverksamheten för rullande gods med kryssning då både kajer och utrymme för uppställning funnits.

Det skulle innebära väldigt stora och kostsamma omtag för omlokaliseringsprojektet om plats för kryssning ska finnas i Arendal. Nya tillståndsansökningar, eventuella detaljplaneändringar, nya kajer, markanskaffning och nya/bearbetade avtal med Stena Line kommer då att krävas. Det skulle även medföra stora merkostnader för muddring av hamnbassäng och inseglingssäklar samt en förskjutning av tidplanen för omlokaliseringen av färjeterminalerna. Byggstarten för Lindholmsförbindelsen kommer att påverkas då färjetrafiken vid Masthuggskajen behöver vara flyttad innan byggstarten av tunnelprojektet. GHAB bedömer med hänsyn till ovanstående att en samlokalisering inte är lämplig.

En av konsekvenserna med att flytta färjeterminalerna till Arendal är att det inte finns plats för kryssningsfartyg i Arendalshamnen. I tidigare studier har en ny kryssningskaj i Arendal bedömts till en kostnad 600-1900 MSEK beroende på fartygsstorlek osv. Största delen av kostnaden är kopplat till muddring av inseglingssäklar och hamnbassäng. Kostnaderna bedöms ha ökat markant sedan studien genomfördes 2025, speciellt för förorenade muddermassor. GHAB har de senaste åren gjort ett positivt resultat för kryssning på 1,5-5 MSEK beroende på hur kostnader fördelas inom bolaget. Tidigare bedömningar visar på att en kryssningsresenär spenderar cirka 650 SEK per besök. Det innebär intäkter till Göteborgs näringsliv i genomsnitt på cirka 900 000 SEK per anlop. Med hänsyn till ovanstående går det enligt GHAB inte att få till ett business case för att bygga en ny terminal för kryssningsfartyg som inte kan passera Älvsborgsbron, vilket GHAB i tidigare remitterade ärenden har meddelat Staden.

Samarbete sker redan idag mellan GHAB, Göteborg & Co och det lokala näringslivet för att stärka och utveckla kryssningstrafiken i Göteborg. GHAB anser att syftet med beslutspunkt 2 till stora delar redan pågår. Samarbetet kan dock utvecklas och med tanke på att beslutspunkt 1 inte är genomförbar behöver fokus vara på kryssningsanlop till Stigbergskajen. Vid ett beslut i enlighet med beslutspunkt 2 behöver även GHAB ingå som samverkanspart.

För att stärka Göteborgs attraktionskraft ytterligare som kryssningsdestination är det av största vikt att matcha rätt erbjudanden och upplevelser med rätt kund och rederi. Det kräver ett nära affärsstrategiskt samarbete mellan GHAB och Göteborg & Co, där kund- och marknadskännedom kombineras med destinations- och upplevelsekompetens. Genom att tillsammans analysera kundprofiler och rederiernas profiler kan aktörerna utveckla tydliga segmentstrategier och därmed skapa erbjudanden som ökar stadens konkurrenskraft internationellt. Detta är särskilt relevant då Stigbergskajen ofta välkomnar fartyg med mer nischade och erfarna resenärer som söker exklusiva och autentiska upplevelser. Här krävs ett

fördjupat samarbete mellan GHAB, Göteborg & Co och lokala partners för att utveckla unika och högkvalitativa produkter med stark lokal förankring som stärker Göteborgs profil som en kryssningsdestination värd att besöka. BRG:s kompetens inom näringslivs- och investeringsfrågor kan på sikt bidra till utvecklingen av Göteborg som kryssningsdestination. I nuläget bör dock fokus vara på att GHAB och Göteborg & Co driver arbetet, medan BRG på längre sikt skulle kunna fylla en strategisk roll i att stärka de näringar och initiativ som indirekt stödjer kryssningssektorn.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Fredrik Ternström, Handläggare