

GÖTEBORGS HAMN

[illegible]

Innehållsförteckning

Innehåll

1. BAKGRUND.....	3
2. SYFTE	4
3. METODIK	4
4. OMFATTNING/AVGRÄNSNING.....	4
5. ÖVERGRIPANDE FRÅGESTÄLLNINGAR	5
5.1 Terminallayout	5
5.2 Trafiksituation Oscarsleden och trafikmot.....	6
5.3 Kostnadskalkyl	7
5.4 Tidplan.....	9
5.5 Verksamhetstillstånd.....	9
5.6 Planförutsättningar.....	10
6. SLUTSATSER SAMLOKALISERING MAJNABBE	11
7. ALTERNATIV LOKALISERING	12
8. APPENDIX/BILAGOR.....	14
8.1 Terminal-layout alt 1	14
8.2 Terminallayout alt 2	15

1. Bakgrund

Majnabbehamnen är drygt 60 år gammal och öppnades 1951. Majnabbehamnen byggdes ursprungligen för Svenska Lloyds passagerartrafik på London. Majnabbehamnen fick formen av en pir. Dess sydsida, kaj 51, fick 7,0 m vattendjup för englandsbåtarna medan kaj 49 på pirens älvsida fick 10 m vattendjup för att även kunna betjäna transocean trafik. Tre järnvägsspår drogs fram och 17 kranar fanns på plats. Kajen med 10 meters vattendjup har senare förlängts åt öster med de två kajplatserna 48 och 47. Hamnen utökades också med en terminal vid kajplats 53 för Göteborg-Fredrikshamn Linjen (GFL).

År 1981 övertogs GFL:s trafik av Stena Line. År 1985 fylldes hamnbassängen på pirens södra sida igen för att tillskapa större hanteringsyta. Vid utfyllnaden slopades kajplatserna 51 och 53. Som ersättning för de förlorade kajplatserna kompletterades rampen vid kajplats 49 med en ramp även mot kajplats 48.

Nuläge



Majnabbehamnen omfattar idag kajplatser 46-49 med två Ro/ro-lägen på ömse sidor om en gemensam ramp. Den sammanlagda längden är drygt 500 meter. Terminalyta mäter ca 75 000 kvm och används främst för uppställning av fraktenheter såsom trailers och containers men också för uppställning av importerade/exporterade husvagnar och bilar, passagerarbilar samt för bussanläggning för passagerare och p-platser för besökande. Kajplats 48 och kajplats 49 skiljs åt med en klack med tillhörande ramp på var sida, rampbredd 27 m. Vattendjupet vid kaj är 8,0 m.

Majnabbe används helt för Stena Lines trafik på Tyskland, vilken sedan 2011 är koncentrerad till Kiel. Den tidigare fraktrafiken på Travemünde, ren Ro/ro-linje, integrerades med trafiken till Kiel i samband med introduktionen av de nya färjorna på linjen Göteborg-Kiel 2011. De järnvägsspår som ursprungligen drogs fram till Majnabbehamnen är sedan lång tid tillbaka borttagna.

GHAB är fastighetsägare till såväl terminalytor som kajer. Terminalbyggnaden ägs dock av ett bolag inom Stenasfären. Terminalbyggnaden ligger på en tomträttsfastighet, ca 5 100 kvm, Det är Göteborg Stad, Fastighetskontoret som formell fastighetsägare, som upplåtit tomträtten till Stena.

Angöringen till Majnabbe sker via väg E45 Oscarsleden och väg E6.20 Söderleden, Västerleden. Transport av farligt gods tillåts på E 45 Oscarsleden mellan Jaegerdorfsmotet och Rödastensmotet samt på E6.20. Detta innebär att transport av farligt gods är tillåten till/från terminalen.

Stena har det dagliga driftsansvaret för terminalen samt ansvar för att underhålla sina egna anläggningar medan GHAB har underhållsansvar för farleden, vattendjup vid kaj och all annan infrastruktur, såsom kajer och terminalytor. Från årsskiftet 2014/2015 övergår underhållsansvaret för terminalytorna till Stena Line.

Farlederna till Majnabbemhamnen ligger under GHAB:s ansvar. Farledsdjupet fram till Majnabbemhamnen är 9,0 meter.

I "Lease Agreement" avseende Masthuggsterminalen har överenskommelse träffats mellan Göteborgs Hamn och Stena Line att Stena Line ska avträda terminalyta och kajer vid Masthugget 2020. Parterna har också avtalat att utreda möjligheterna att samlokalisera färjetrafiken på Danmark och Tyskland till Majnabbe. I det att en full samlokalisering vid Majnabbe inte är genomförbar till 2020 har inget handlingsalternativ beskrivits.

För att utvärdera möjligheterna att fullfölja en samlokalisering krävs en genomförbarhetsstudie baserad på Stena Lines förväntade tonnage, anlöpschema, volymer etc. för de aktuella linjerna.

2. Syfte

Denna förstudie syftar till att genomlysna möjligheter och förutsättningar för en samlokalisering av Stena Lines' Tysklands- och Danmarkstrafik till Majnabbe.

Förstudien skall vara underlag för beslut avseende möjligheten till samlokalisering och därmed underlag för ev. fortsatt arbete.

3. Metodik

Göteborgs Hamn har i samverkan med Stena Line under hösten 2014 bedrivit ett arbete med att utreda samlokalisering av Stena Lines' Tysklands- och Danmarkstrafik till Majnabbe. Med avseende på terminallayout och kostnadskalkyler har Göteborgs Hamn i dialog med Stena Line tagit fram ett underlag.

Teknikkonsulten COWI har på Göteborgs Hamns uppdrag utrett trafiksituationen på tillfartsvägar och mot kopplat till Majnabbeterminalen. Trafikverket och Göteborgs stads Trafikkontor har varit informerade om denna studie och getts möjligheter att kommentera resultatet.

4. Omfattning/Avgränsning

Förstudien omfattar analys av infrastrukturbehov avseende kaj, terminalyta mm för samlokalisering av Stenas Danmarks- och Tysklandstrafik till Majnabbe enligt Stena Lines input avseende planerad verksamhetsomfattning.

Effekten på berörda tillfartsvägar och trafikmot beskrivs och övergripande förslag till eventuella förbättringar redovisas.

Fartygssimuleringar för det framtida tänkta tonnaget har inte genomförts, vilket utgör en viss osäkerhet beträffande erforderlig kajlängd samt manövreringsförmåga i hamnbassäng för Danmarkstrafiken.

Uppskattad tidsåtgång för verksamhetstillstånd, detaljplan och vattendom har beskrivits.

5. Övergripande frågeställningar

Följande frågeställningar är avgörande för en samlokalisering och har utretts inom ramen för förstudien.

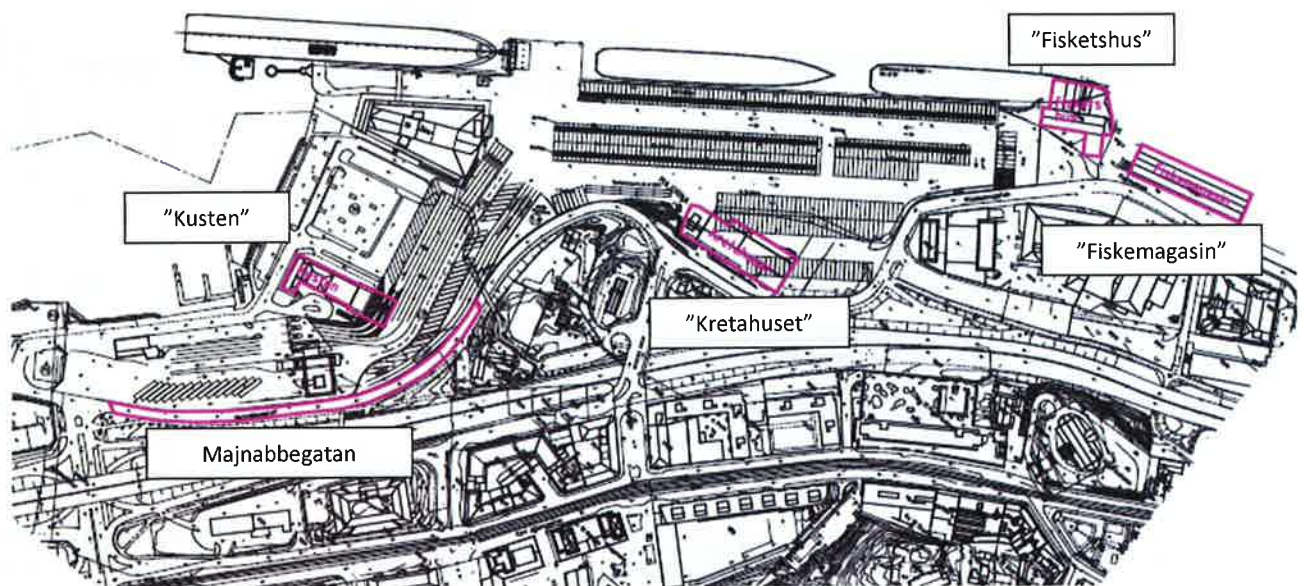
5.1 Terminallayout

Det som är avgörande för möjligheten att bedriva terminalverksamheten är den tillgängliga terminalytan och hur denna tillfredsställer behovet av uppställningskapacitet för ankommande och avgående trafik. Uppställningsbehovet/kapaciteten i terminalen uttrycks i längdmeter(lm). Stena Line har beräknat behovet vid en samlokalisering till c:a 11000 lm i ett normalt produktionstillstånd och till c:a 14500 lm i ett Max-scenariot. Max-scenariot inträder när allvarliga störningar inträffar i fartygstrafiken såsom inställda turer p.g.a. exempelvis dåligt väder, vilket kan inträda några gånger per år.

Vid en översiktlig studie av maximal uppställningskapacitet har förutsatts att alla byggnader och verksamheter i terminalområdet, förutom Terminalbyggnaden, kan rivas och vid behov ersättas på annan plats. Detta är också nödvändigt om bästa funktionalitet ska kunna skapas i terminalen.

Det finns också angränsande fastigheter och markområden, som idag inte disponeras av Stena Line, som kan bli nödvändiga att ta i anspråk för att nå erforderlig kapacitet. Dessa är:

- Fastighet sydväst om terminalbyggnaden, som ägs av GHAB, den s.k. "Kusten".
- Fastighet sydost om terminalen, det s.k. "Kretahuset", som ägs av HIGAB.
- Fastighet öster om terminalen, "Fiskets hus".
- Fiskemagasin öster om Fiskets hus
- Majnabbegatan från Slottsskogsgatan österut.



2 st. översiktliga layoutalternativ visas i bilaga 7.1 och 7.2. Skillnaden mellan alternativen är placering och utformning av bilparkering, där alt. 1 har P-hus i 2 våningar med underliggande terminalyta och alt. 2 ett parkeringsdäck med underliggande terminalyta, samt utnyttjandet av Majnabbegatan som terminalyta.

Båda alternativen uppfyller gott och väl kapacitetsbehovet för det normala produktionstillståndet, dock saknas i båda alternativen uppställningskapacitet för att uppfylla max-scenariot. Vid beräkning av uppställningskapaciteten har alla filer antagits vara 3,3 m breda, men för personbilsuppställning kan filerna säkerligen göras smalare och fler längdmeter bör då kunna skapas.

Som framgår av layoutskisserna måste Danmarks kajen förlängas för att ge plats för ett förhållningsläge, vilket är nödvändigt vid trafik med 3 fartyg på Danmark samt vid helger. Förlängningen

innebär att Fiskets hus måste rivas. Även nästa byggnad österut i fiskhamnen, ett magasin, kan påverkas, vilket i så fall kommer att visas i framtida fartygssimuleringar. En total kajlängd för Danmarkstrafiken uppskattas innan simulering till 500 meter.

Ur trafik- och säkerhetssynpunkt är det en stor fördel att kunna separera tung trailertrafik från personbilstrafik och förarbunden lastbilstrafik. Detta kan göras genom att en särskild godsport etableras i terminalens östra del, vilket då kräver att Kretatomten kan utnyttjas.

I alternativ 2 har parkering för 400 personbilar förlagts till ett P-däck med inpassering från Majnabbegatan. Den naturliga höjdskillnaden mellan Majnabbegatan och terminalplanen gör detta fördelaktigt. Denna placering möjliggör också att terminalen kan tillåtas expandera närmare strandlinjen sydväst om terminalbyggnaden, vilket gör att Majnabbegatan inte behöver ianspråk-tas för terminalyta.

Alternativ 1 är underlag för den översiktliga kostnadskalkylen som redovisas i kap. 5.3

5.2 Trafiksituation Oscarsleden och trafikmot

Stena Lines' antagna anlöpscheman, tonnage och prognosticerade volymer samt den generella trafiktillväxten enligt Trafikverkets uppräkningsstal har legat till grund för studier av trafiksituationen och konsekvenser av en samlokalisering. Samlokalisering har ställts mot nollalternativet (ingen samlokalisering) för år 2020 och 2040.

Samlokaliseringens effekt på Oscarsleden är marginell. Effekten på mot är mer påtaglig, i synnerhet vid de tidpunkter på dygnet som belastningen är som högst. Åtgärder för att kompensera belastning i mot är redovisade nedan och bedöms kunna skapa en acceptabel trafiksituation.

Översiktligt åtgärdsförslag *	Kostandsbedömd åtgärd	Uppskattad anläggningskostnad	Projektering	Osäkerhet	Bedömd totalkostnad
1 och 2	Ombyggnad av in- och utfart till terminalområdet och Elof Lindälvs gata	2,0-2,5 Mkr	+10%	+30%	3,0-3,5 Mkr
3	Ombyggnad av korsningen terminalområdet-Majnabbegatan/Adolf Edelsvärds gata till signalreglering	2,0-2,5 Mkr	+10%	+30%	3,0-3,5 Mkr
	Ombyggnad av korsningen terminalområdet-Majnabbegatan/Adolf Edelsvärds gata till cirkulationsplats	5,0-6,0 Mkr	+10%	+30%	7,0-8,5 Mkr
4	Omprogrammering av signalkorsning för särskilda Stena-lägen	0,5 Mkr	+10%	+30%	0,7-0,8 Mkr
	Utökning av till två körfält per ramp mot centrum respektive mot väster	3,5-4,5 Mkr	+10%	+30%	5,0-6,5 Mkr
5	Cirkulationsplats i korsningen Taubegatan-Majnabbegatan/Fiskahamsgatan för anslutning till föreslagen överdäckning	4,0-5,0 Mkr	+10%	+30%	5,5-7,0 Mkr
	Upprustning av gång- och cykelstråk till och från Chapmans torg	1,0-1,2 Mkr	+10%	+30%	1,5-2,0 Mkr
	Åtgärder i rampanslutningar i Kustmotet	2,0 Mkr	+10%	+30%	3,0-3,5 Mkr
6	Upprustning av gångväg och komplettering med cykelmöjligheter till och från terminalbyggnaden över "kullen" inklusive ny gångbro över Majnabbegatan och terminalområdet	13-15 Mkr	+10%	+30%	20-25 Mkr
	Upprustning av gångväg och komplettering med cykelväg till och från terminalbyggnaden runt terminalområdet längs Elof Lindälvs gata	2,0 Mkr	+10%	+30%	3,0-3,5 Mkr

8	Ny skyltning längs Oscarsleden	0,2 Mkr	+10%	+30%	0,3-0,4 Mkr
9	Åtgärder vid gång- och cykelpassage över norra anslutningen i Jaegerdorffsmotet	0,2-0,3 Mkr	+10%	+30%	0,3-0,4 Mkr
10	Upprustning av av gångstråket förbi "kullen" vid Kustmotet	0,5-0,6 Mkr	+10%	+30%	0,7-0,8 Mkr
21	Ny sträckning av Adolf Edelsvärds gata	3,5-4,5 Mkr	+10%	+30%	5,0-6,5 Mkr
22	Ny lokalväg söder om Oscarsleden	4,0-5,0 Mkr	+10%	+30%	6,0-7,0 Mkr
23	Upprustning av gångstråket och komplettering med cykelstråk förbi "kullen" vid Kustmotet	1,0-1,5 Mkr	+10%	+30%	1,5-2,5 Mkr

* Numrering av översiktliga åtgärdsförslag hänvisar till beskrivning av åtgärderna i "PPT004 - Utskick till TrV, TK, Stena mfl Bristanalys och översiktliga åtgärdsstudier - 2014-15-05"

För att etablera en port för trailertrafik i terminalens östra del förutsätts Fiskhamnsgatan fungera som transportväg.

För att säkerställa att föreslagen lay-out och motens utformning harmoniserar med prognosticerade trafikflöden krävs ytterligare utredningar

5.3 Kostnadskalkyl

Kostnadskalkyl på översiktlig nivå har genomförts utgående från erfarenhetsmässiga nyckeltal/åpriser av GHAB:s avdelning Infrastructure.

Kostnadskalkylen visar åtgärder för att iordningställa terminalytor, riva byggnader, bygga P-hus, tullbyggnad, fraktincheckning och inpasseringskurer, underhåll av kajer samt förlängning av kaj för förhållningsläge. Däremot saknas kostnader för landgångar, ramper och anpassning av terminalbyggnaden till nytt tonnage.

I kalkylen ingår både kostnader som är direkt föranledda av samlokaliseringen och underhållskostnader som är nödvändiga för att upprätthålla funktionaliteten i terminalen under 25 år.

Kostnader för förvärv av fastigheter, rivning och ersättning till hyresgäster har också beräknats översiktligt och redovisas i nedanstående sammanställning.

Översiktlig kostnadskalkyl

P-hus 400 platser	62 milj
Byggnader, tull, terminal, incheckning	35 milj
Geotekniska åtgärder	6 milj
VA	16 milj
Terminalytor	57 milj
Kajer	232 milj
Utbyggnad klacken	10 milj
El, landanslutning	17 milj
Summa	435 milj
Byggherre, projektering, oförutsett	215 milj
TOTALT	650 milj

Byggnader, köp, rivning, ersättning hyresgäster

Kusten	28 milj
Fiskets hus	23 milj
Kretahuset	34 milj
Karateklubben	??
TOTALT	85 milj

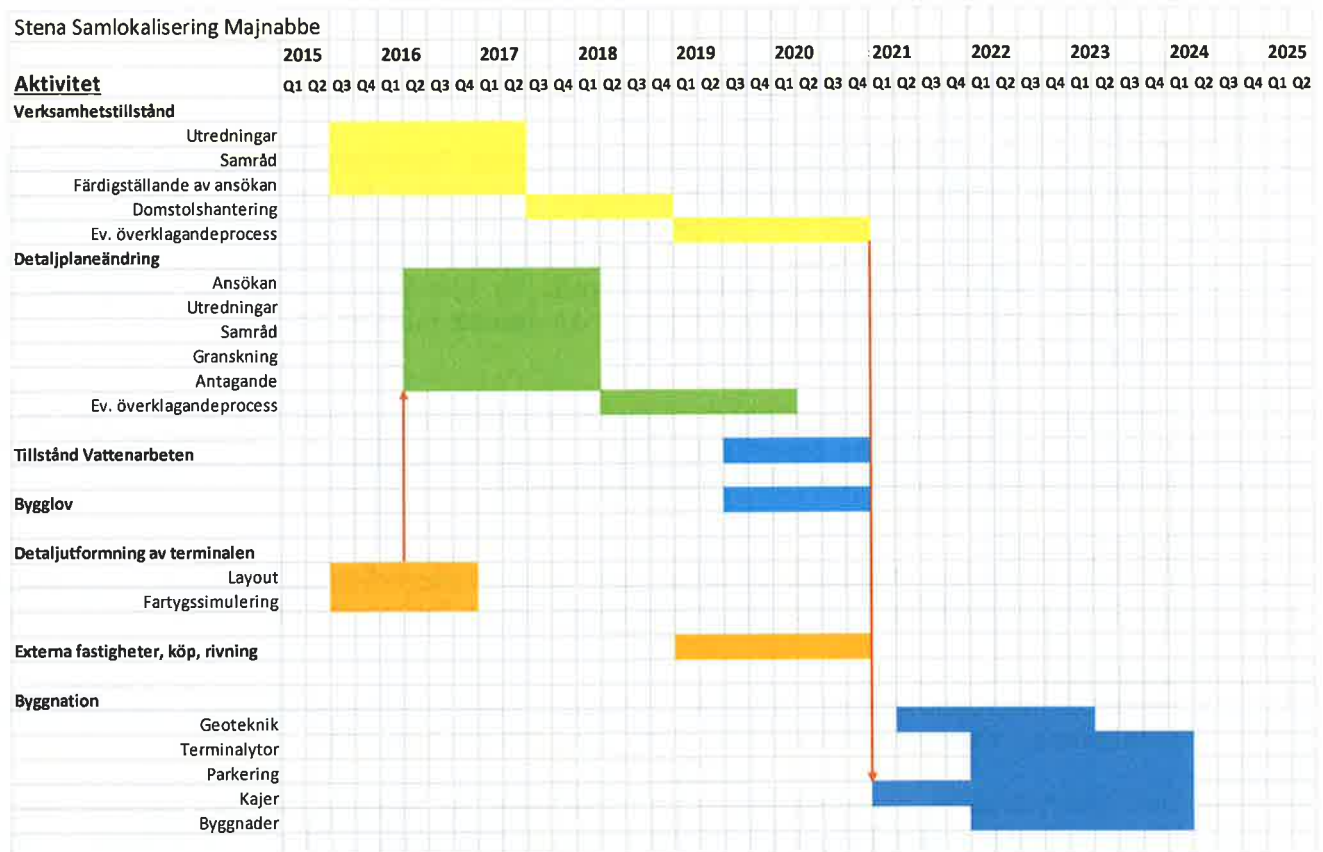
Stena Lines kostnader för etablering vid Majnabbe uppskattas till 250 – 270 MSEK.

Till detta kommer kostnader för anpassning av det allmänna trafiksystemet i Jaegerdorfsmotet mm som helt eller delvis bedöms komma att belasta samlokaliseringsprojektet om 65 – 80 MSEK. (Kostnadsuppskattning baserad på COWIs trafikstudie).

Sammanfattningsvis ger en översiktlig uppskattning av en full samlokalisering utifrån dagens volymer och prognoser en kostnad om drygt 1 miljard sek.

5.4 Tidplan

Nedanstående tidplan beskriver de aktiviteter som måste genomföras för att en samlokalisering i Majnabbe kan ske.



5.5 Verksamhetstillstånd

Hamnverksamhet är enligt Miljöbalken klassad som miljöfarlig verksamhet och kräver som sådan miljötillstånd. Detta gäller även för färjeterminalen i Majnabbe. Stena Line har sålunda 2004-09-30 lämnat in ansökan avseende verksamhet på samtliga terminaler, inkl. Majnabbehamnen. Länsstyrelsen har därefter 2009-06-12 meddelat tillstånd för verksamheten med tillhörande villkor. Efter överklagan har Mark- och Miljödomstolen 2010-09-16 upphävt Länsstyrelsens beslut. Stena Line har efter överklagan till Mark- och Miljööverdomstolen 2011-01-24 fått domstolens beslut om prövningstillstånd. Mark- och Miljööverdomstolen har 2011-06-17 återförvisat ärendet till den lägre instansen Mark- och Miljödomstolen som 2012-12-03 meddelat Stena Line verksamhetstillstånd för verksamheten i Majnabbehamnen.

Verksamhetstillståndet för Majnabbehamnen omfattar verksamhet på kajplatserna 46-50 med totalt 750 anlöp per år. Tillståndet har utredningsvillkor avseende elanslutning vid kaj, buller vid kaj samt NOx-reduktion i farleden in till Göteborgs hamn och vid kaj i Majnabbehamnen.

En samlokalisering av Danmarks- och Tysklandslinjerna till Majnabbehamnen kommer att omfatta väsentligt fler än 750 anlöp per år. Danmarkstrafiken har idag 1 900 anlöp mot Masthugget och Tysklandstrafiken 365 mot Majnabbe. En full samlokalisering ger 2 265 anlöp och kräver sålunda ett nytt verksamhetstillstånd för den utökade verksamheten.

Det är möjligt att nödvändiga tillstånd ges för att tredubbla verksamheten (+200%) på Majnabbe med de två sammanslagna verksamheterna. En förutsättning är dock att hamnverksamheten blir hårt reglerad, framför allt avseende buller, vilket gör det svårt att uppfylla dessa krav.

Det är högst sannolikt att närboende till Majnabbeterminalen kommer störas av en tillkommande Danmarkstrafik till Majnabbeterminalen. Danmarkstrafik innebär också flera nattliga ankomster och avgångar med lastning och lossning av gods, varje dag året runt. Detta är en mycket stor förändring för de närboende på Eriksberg och utmed Carl-Johansgatan och dessa förväntas motsätta sig denna utveckling i deras boende och närmiljö.

5.6 Planförutsättningar

Riksintresse

Göteborgs hamn är av riksintresse för sjöfart enligt Sjöfartsverkets beslut den 15 maj 2000. I riksintresset ingår även de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet samt anslutande vägar och järnvägar och rangerbangårdar i anslutning till dessa. Sjöfartsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län har år 2009 i samarbete med Vägverket, Banverket och Nutek preciserat statens samlade riksintresseanspråk för kommunikationer och industriell produktion inom och i anslutning till Göteborgs hamn. Majnabbeterminalen har därvid klassats som en hamndel av riksintresse.

Trafikverket svarar för riksintresset sjöfart och bedömningen från Göteborgs Hamn är att Trafikverket häver riksintresse anspråken på Masthugget i samband med att Sjöfarten upphör. Som jämförelse kan utvecklingen vid Frihamnen anföras.

Översiktsplan

I ÖP 09 redovisas Majnabbe-området som utredningsområde för framtida bebyggelseområde, d.v.s. stadsutveckling. Någon tidsangivelse för denna förändring finns dock inte angiven.

Detaljplan

Majnabbe-området är enligt gällande detaljplan avsett för hamnändamål. Området täcks av två detaljplaner, detaljplan F 3289 från 1970 samt F 3112 från 1964.

Den igenfyllnad av hamnbassängen på södra sidan av kajplats 49, som gjordes 1985 och som tillskapade större terminalyta på bekostnad av att kajplatserna 51 och 53 slopades, möjliggjordes genom en separat vattendom VA 23/85.

Ingen av detaljplanerna medger byggnation av något p-hus. GHAB har haft underhandssonderingar med Stadsbyggnadskontoret (Sbk) och beskedet är att Sbk anser att en ny/ändrad detaljplan behövs för att möjliggöra byggnation av ett p-hus. Övriga befintliga byggnader som flyttas bedöms kunna återuppföras utan nämnda detaljplaneändring.

Processer för att förändra verksamhetstillstånd och/eller detaljplan bedöms kunna ta avsevärd tid, år snarare än månader. Dessutom bedöms att dessa processer är några av de mest avgörande för möjligheten att bedriva en samlokaliserad färjeverksamhet i Majnabbe och det är därför angeläget att starta upp dessa processer så snart intressenterna beslutat om parterna anser det vara möjligt med samlokalisering eller ej.

Rådighet

För att möjliggöra föreslagen lay-out förutsätts rådighet över fastigheten vid "fiskets hus". Nås inte en överenskommelse om köpeskilling blir tvångsåtgärder nödvändiga vilket förutsätter politisk förankring.

6. Slutsatser samlokalisering Majnabbe

De utredningar och analyser som utförts inom förstudiearbetet resulterar i följande slutsatser,

Terminal-layout

Utifrån redovisat Max-scenario finns det tekniska förutsättningar att samlokalisera Tysklands- och Danmarkstrafiken vid Majnabbe givet redovisade åtgärder.

Trafiksituationen

Givet redovisade åtgärder i mot och tillfartsvägar finns det inga kapacitetsbegränsningar som omöjliggör en samlokalisering. För slutgiltigt medgivande från Trafikkontor, Trafikverk samt Länsstyrelse krävs fortsatta utredningar. Resultat från dessa påverkar omfattning, kostnader och tidsåtgång för åtgärder.

Verksamhetstillstånd

Rådande verksamhetstillstånd medger inte en samlokalisering och osäkerheterna kring ett utökat tillstånd gäller 1/ ledtider och 2/ om, eller i vilken omfattning, det beviljas.

Planprocesser/rådighet

Området är klassat som ett riksintresse för sjöfart men rådande detaljplan tillåter inte att vissa av föreslagna byggnader i terminallayout. Ny detaljplan bedöms kunna tas fram men förutsätter tidiga beslut för att tidplanen ska kunna innehållas. Sakägare i området kan komma att överklaga vilket medför en osäkerhet. Fastigheten "Fiskets hus" ägs av annan part än Stena Line, Göteborgs Hamn eller Higab.

Kostnader

Redovisade kostnader är översiktliga men beskriver omfattningen på nödvändiga investeringar för att hantera en full omlokalisering enligt indata från Stena Line. Den slutgiltiga fördelningen av kostnader förutsätter enskilda förhandlingar. Principiellt ansvarar Göteborgs Hamn för kajer, operatör för investeringar i terminal samt Trafikkontoret för investeringar i mot.

Tid

Det finns två tidsperspektiv som påverkar en samlokalisering.

I det korta perspektivet är tid en faktor med avseende på möjlighet att driva nödvändiga tillstånds- och planprocesser samt göra investeringar i anläggningen innan 2020.

I det långa perspektivet är utmaningen de uppskattade kostnaderna i relation till dels marknadsutvecklingen för färjetrafiken men även den långsiktiga stadsutvecklingen. För att säkra investeringarna krävs ett långsiktigt åtagande på minst 25 år.

Sammanfattningsvis är det förstudiens slutsats att en samlokalisering vid Majnabbe inte är genomförbar givet investeringsbehov och osäkerheter kopplat till verksamhetstillstånd.

7. Alternativ lokalisering

Givet förstudiens slutsatser samt syfte,

"Denna förstudie syftar till att genomlysna möjligheter och förutsättningar för en samlokalisering av Stena Lines Tysklands- och Danmarkstrafik till Majnabbe."

"Förstudien skall vara underlag för beslut avseende möjligheten till samlokalisering och därmed underlag för ev. fortsatt arbete."

Har omfattningen på utredningen vidgats till att utvärdera möjligheten att Stena Line blir kvar vid Masthugget över en längre period. Ur hamnbolagets perspektiv finns det inga motsättningar men givet eventuellt påverkan på stadsutveckling förutsätter det att effekter på stadsutveckling blir belyst. Mot denna bakgrund har ett gemensamt arbete med Hamnbolaget, Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret bedrivits. Älvstranden utveckling har varit informerade om den dialog som förts.

De faktorer som påverkar frågeställningen är,

- Status på hamnanläggningarna
- Stadsutveckling vid och kring Masthugget och Majnabbe
- Eventuell ny älvförbindelse
- Trafikbilden längs Oscarsleden
- Ekonomiska konsekvenser

Status på hamnanläggningar

I det avtal som tecknades för Masthugget överfördes ett stort ansvar för underhåll på Stena Line. Hamnbolagets ansvar är begränsat. Det finns ett underhållsbehov men bedömningen var att skicket tillät fortsatt verksamhet fram till 2020. Skall verksamheten bedrivas bortom 2020 krävs reinvesteringar.

Vid Majnabbe har hamnbolaget ett fortsatt ansvar för underhåll av delar av anläggningen. För att hålla anläggningen krävs visst underhåll under den befintliga avtalstiden.

Stadsutveckling

Detaljplan Järnvågen omfattar områden i direkt anslutning till Masthuggsterminalen. Planens utformning tar höjd för fortsatt hamnverksamhet vid Masthuggsterminalen. Stena Line har i gjort utfästelser att i möjligaste mån integrera terminalen med omgivande stadsbild. En bedömning av Stadsbyggnadskontoret är att en möjlig stadsutveckling vid masthuggsterminalen skulle kunna påbörjas 2025.

Vid Majnabbe finns förutsättningar att bedriva en stadsutveckling med byggstart 2020. Det finns idag en utmaning med närboende som störs av Stena Lines verksamhet. En problem bild som inte är lika påtalad vid Masthugget då närliggande områden inte utgörs av boende såsom vid Majnabbe.

Oscarsleden

De utredningar som gjordes i förstudien kring samlokalisering vid Majnabbe visar att Stena Lines direkta bidrag till trafikbilden är marginell. Det kan dock påpekas att leden utgör riksintrasse för transporter utifrån E45:ans funktion. Flyttas Danmarkstrafiken till annan lokalisering kan en förhandling inledas med Trafikverket om Oscarsleden även fortsättningsvis ska utgöra riksintrasse samt nationell led.

Älvförbindelse

Trafikkontoret har lyft behovet av en tillkommande älvförbindelse. Det är svårt att fastlägga exakt när förbindelse behövs men nuvarande system är sårbart och flera utredningar pekar på behovet av fler förbindelser tvärs älven. Älvförbindelsen utgör en förutsättning för stadens inspel i Sverigeförhandlingen och en uppskattning är ett behov av en klar förbindelse 2030. Typ av förbindelse (bro eller tunnel) är inte fastställt och typ av förbindelse ger olika funktion vad gäller framförallt gång, cykel och kollektivtrafik. Typ av förbindelse medför också olika kostnadsbilder,

där tunnel uppskattas vara betydligt mer kostsamt än bro. Det är i dagsläget oklart om fortsatt färjetrafik är möjligt att kombineras med bro.

För att inte låsa planeringsförutsättningar krävs en möjlighet att säga upp ett förlängt avtal vid Masthugget för att möjliggöra byggstart av älvförbindelse from 2025.

Ekonomiska konsekvenser på hamnbolaget.

Fortsatt färjeverksamhet vid Masthugget innebär intäkter till hamnbolaget i form av koncession samt hamntaxa. En avflyttning från Majnabbe innan den stipulerade avtalstiden innebär minskade koncessionsintäkter men även minskade utgifter i form av underhåll. För att möjliggöra stadsutveckling vid Majnabbe skall fastigheten avyttras till berört bolag/förvaltning inom Göteborgs stad vilket innebär en intäkt för hamnbolaget.

Hamnbolaget har intäkter från Masthugget och Majnabbe i form av 1/ koncessionsavgift samt 2/ fartygsrörelser (Hamntaxa). Avslutas avtalen enligt rådande löptid upphör de fasta intäkterna från koncessionen 2020 (Masthugget) och 2025 (Majnabbe). Intäkter från fartygstrafiken är avhängigt om trafiken kan finna ett nytt läge. Det finns möjligheter att överföra viss del av trafiken till ytterhamnarna. Hamnbolagets rådighet i frågan är dock begränsad givet strukturomvandlingen.

I det att Stena Line blir kvar över en längre tidsperiod vid Masthugget säkras intäkter. Intäkter från stadsutveckling skjuts dock i tiden.

Lämnas Majnabbe i förtid sjunker intäkter till hamnbolaget i form av koncessionsavgifter men bedömningen är att den trafik som bedrivs över Majnabbe kan återupptas vid ytterhamnarna vilket säkrar intäkter från fartygsrörelser och gods. Kortas avtalstiden vid Majnabbe möjliggörs en tidigare stadsutveckling. I det läge att färjeverksamheten upphör avyttras fastigheten från Hamnbolaget till lämplig förvaltning/bolag inom staden vilket innebär en intäkt till hamnbolaget.

För att bedriva färjeverksamhet vid Masthugget bortom 2020 krävs underhåll och reinvesteringar. Det krävs långa avskrivningstider för att detta skall vara ekonomiskt gångbart. Hävs avtalet vid Masthugget förutsätts att den part som utnyttjar optionen ersätter Stena Line restvärdet på reinvesteringar nödvändiga för färjeverksamheten.

Slutsats

Sammanvägt är slutsatsen att fortsatt färjeverksamhet vid Masthugget fram till 2025 inte utgör ett hinder för stadsutveckling map på planeringsförutsättningar. Parallellt är bedömningen att nödvändiga investeringar vid Masthugget förutsätter en avskrivningstid som sträcker sig bortom 2025. Givet betydelsen av Stena Lines verksamhet för staden kopplat till besöksnäring och turism samt intäkter till hamnbolaget är det hamnbolagets önskan att möjliggöra fortsatt verksamhet vid Masthugget. Utmaningen ligger i att möjliggöra planering för långsiktig stadsutveckling, i synnerhet map trafiklösningar och kollektivtrafikförbindelser. I dagsläget är det svårt att kvantifiera behoven men givet den kunskap som finns framme finns ett behov att kunna genomföra en älvförbindelse bortom 2025.

Förslag

Mot den bakgrunden är förslaget att inleda förhandlingar med Stena Line kring en förlängning av avtalet vid Masthugget fram till 2035 med option på att häva avtalet tidigast 2025 givet ett behov att bygga ut älvförbindelse eller annan betydande stadsutveckling. Givet investeringsbehovet vid Masthugget får den part som hävdar optionen stå för restvärdet på de investeringar för hamnändamål som gjorts i terminalen. Vidare skall Majnabbe terminalen avträdas i förtid för att möjliggöra en stadsutveckling.

8. Appendix/Bilagor

8.1 Terminal-layout alt 1



8.2 Terminallayout alt 2



