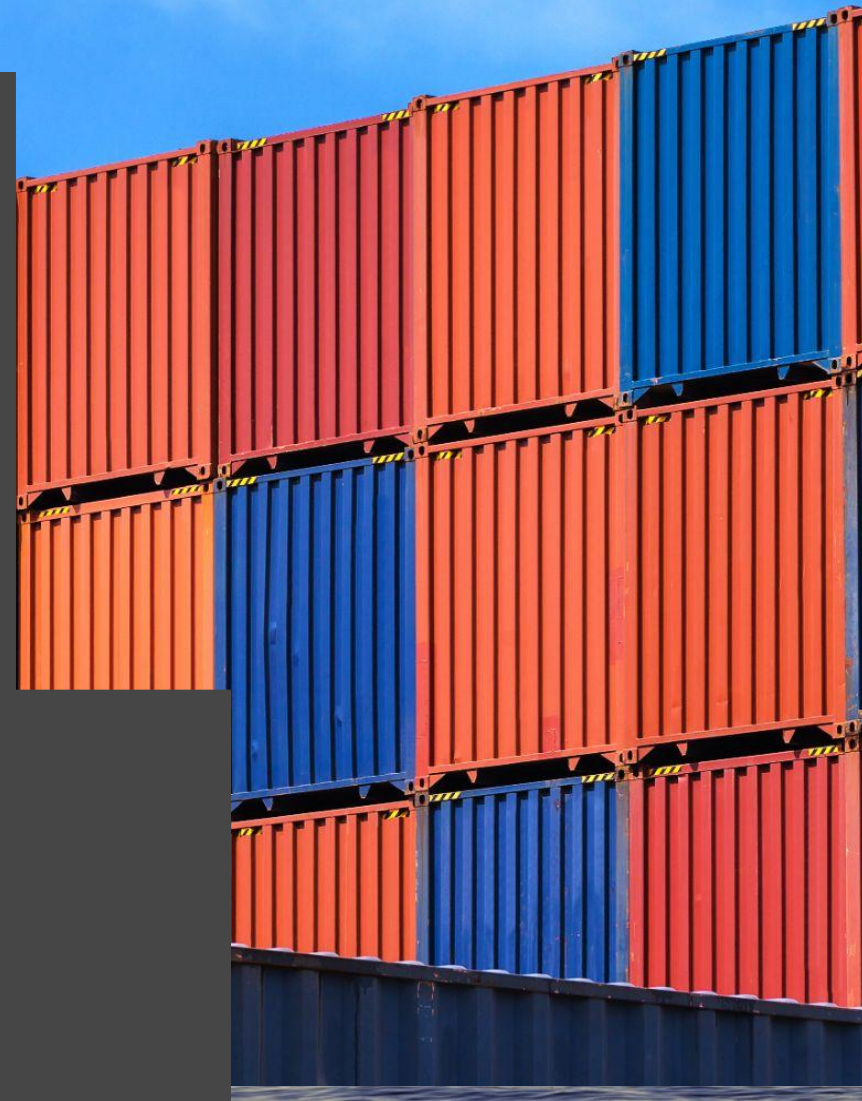


# Granskning av investeringskalkyl ny hamn - Samhällsekonomisk analys av flytt av containerhamnen

Helsingborgs Hamn AB  
28 januari 2025





Till Helsingborgs Hamn AB  
Att: Josefin Gorthe Skafar, Chief Financial Officer  
Oceangatan 3  
251 89 Helsingborg

---

2025-01-28

### Granskning av investeringskalkyl ny hamn

Denna rapport har upprättats i enlighet med uppdragsavtal daterat den 12:e mars 2024 och förlängt den 16:e maj 2024 mellan Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (556029-6740) och Helsingborgs Hamn AB (556024-0979).

PwC har kvalitetssäkrat den investeringskalkyl som gjorts inför flytten av containerhamnen samt genomfört en samhällsekonomisk analys med syfte att redogöra för de samhällsekonomiska konsekvenserna av en hamnflytt. Den samhällsekonomiska analysen består av en kommunalekonomisk analys samt samhällsekonomiska bedömningar av effekterna som förväntas uppstå vid en flytt av Helsingborgs Hamn.

Analysen har genomförts med hjälp av intervjuer med medarbetare i staden och i Helsingborgs Hamn samt genom insamling och analys av data från staden och Helsingborgs Hamn. PwC har även genomfört en workshop med staden för att närmare diskutera antaganden kopplade till exploateringskalkylen av Västhamnen. Intervjuer, datainsamling och workshop har genomförts under våren 2024 då även ett första utkast av denna rapport togs fram. Under hösten och vintern 2024-2025 har arbetet kompletterats och en slutversion tagits fram.

Samlade iakttagelser, slutsatser och beskrivning av de olika samhällsekonomiska effekterna som uppstår vid en flytt av containerhamnen beskrivs i denna rapport. Vår förhoppning är att denna rapport ska ge Helsingborgs Hamn vägledning och underlag i de fortsatta diskussionerna och ställningstagande kring en flytt av hamnverksamheten.

Med vänlig hälsning,  
Susanna Collijn  
Uppdragsansvarig  
[susanna.collijn@pwc.com](mailto:susanna.collijn@pwc.com)

# Innehållsförteckning

	Kapitel	Sida
1	Sammanfattning	4
2	Uppdragets bakgrund, metod och genomförande	10
3	Hamnens verksamhet, investeringsbehov och scenarier för hamnen framåt	18
4	Analys av södra alternativet	32
4.1	Flytt av containerhamnen	34
4.1.1	Investeringskalkyl södra alternativet	35
4.1.2	Samhällsekonomiska effekter av flytt av containerhamnen till södra alternativet	42
4.2	Exploatering av Västhamnen	51
4.2.1	Exploateringsplaner för Västhamnen	52
4.2.2	Investeringar och implikationer för den kommunala ekonomin	56
4.2.3	Samhällsekonomiska effekter av exploatering av Västhamnen	71
4.3	Sammanfattande bedömning av södra alternativet	79
5	Mellersta alternativet	82
6	Samlad bedömning och centrala iakttagelser	86
7	Bilagor	94



A dark gray background with several colored squares: a light gray square at the bottom left, a red square at the bottom left, an orange square at the top right, a yellow square at the top right, and a dark gray square at the top right.

1

Sammanfattning

# Sammanfattning (1 av 5)

## Vårt uppdrag

### Uppdraget och dess genomförande

PwC har på uppdrag av Helsingborgs Hamn ("Hamnen AB") under våren 2024 granskat Hamnen AB:s investeringskalkyl för flytten av containerhamnen i Helsingborg till ett sydligare läge, benämnt södra alternativet. Därtill har PwC haft i uppdrag att genomföra en samhällsekonomisk analys av flytten av containerhamnen. Uppdraget har kompletterats och färdigställts hösten och vintern 2024-2025.

I arbetet med investeringskalkylen har PwC genomfört en matematisk granskning av den framtagna investeringskalkylen, möjliggjort för analys av några potentiella utfallsscenarioer som kan påverka kalkylen samt förlängt kalkylen med 30 år (från år 2050 till år 2080). Fokus för vårt uppdrag har inte varit att ta fram nya värden för Hamnen AB:s verksamhet eller granska de underliggande antagandena i detalj då det kräver teknisk kompetens inom shipping och hamnverksamhet vilket är utanför PwC:s expertområde, däremot har vi inom ramen för granskningen gjort en rimlighetsbedömning avseende trender för volym, rörelsemarginal, räntor och avskrivningar.

Granskningen har resulterat i en uppdaterad version av investeringskalkylen. Det övergripande resultatet av den uppdaterade investeringskalkylen, analys samt centrala antaganden med stor inverkan på modellens utfall återfinns i kapitel 4 i denna rapport.

Den samhällsekonomiska analysen har dels omfattat en kommunalekonomisk kalkyl som redogör för de kommunalekonomiska effekterna av flytten samt en kompletterande samhällsekonomisk bedömning av effekterna av containerhamnflytten och efterföljande exploatering:

- Den kommunalekonomiska analysen har utgått från stadens exploateringskalkyl för Västhamnen samt från antaganden om tillkommande inflyttning.
- Den kompletterande samhällsekonomiska bedömningen har baserats på intervjuer, studier och tillhandahållet material avseende hamnen och exploateringsområdet. De samhällsekonomiska effekterna har inte värderats monetärt, utan bedömts som antingen positiva eller negativa för staden och dess invånare.

Bedömningen av de samhällsekonomiska och kommunalekonomiska effekterna har i analysen relaterats till en situation där containerhamnen är kvar i samma läge som idag, vilket i analysen har benämnts nollalternativet. I nollalternativet genomför Hamnen AB reinvesteringar och moderniseringar i befintlig verksamhet samt investeringar för att kunna expandera verksamheten på befintlig plats. Eftersom någon flytt inte genomförs frigörs ingen yta för exploatering inom ramen för nollalternativet.

Effekterna av två tilltänkta placeringar av containerhamnen beskrivs inom ramen för den samhälls- och kommunalekonomiska analysen, södra alternativet och mellersta alternativet. De tilltänkta områdena är delvis geografiskt överlappande men det mellersta alternativet innebär en placering lite närmare omkringliggande områden. Eftersom det finns en investeringskalkyl och mer material framtaget för det södra alternativet bedöms detta alternativ i mer detalj. Det mellersta alternativet bedöms i förhållande till de effekter som uppstår i det södra alternativet.

### Utfallet av analysen beror på osäkra faktorer

Analysen och dess bedömningar har baserats på faktorer kända vid rapportens upprättande. Det finns dock vissa osäkerhetsfaktorer i analysen vilket beror på att samtliga förutsättningar inte är på plats än och på grund av att vissa antagande behöver göras i denna typ av analys. Dessa är gjorda utifrån bästa förmåga och ger en så rättvisande bild det går givet att man analyserar framtida förutsättningar.

# Sammanfattning (2 av 5)

## Granskning av Hamnen AB:s investeringskalkyl

### Investeringskalkylen

Investeringskalkylen är framtagen av Helsingborgs hamn och avser det södra alternativet. Kalkylen visar att hamnflytten sammantaget innebär en investering för Hamnen AB om 2,6 miljarder kronor. De största investeringsposterna (se översta grafen till höger) är (i) markarbete och terminalytor, (ii) vägbrytare och muddring av den nya hamnen, (iii) utbyggnad kajfront, samt (iv) kostnader för byggherre och oförutsett. Utöver investeringar som är hänförliga till en hamnflytt kommer Hamnen AB även behöva göra kapacitetshöjande investeringar (t.ex. nya och mer moderna kranar) om 0,7 miljarder kronor. Investeringsbehovet estimeras uppgå till totalt 3,4 miljarder kr för perioden 2029-2031.

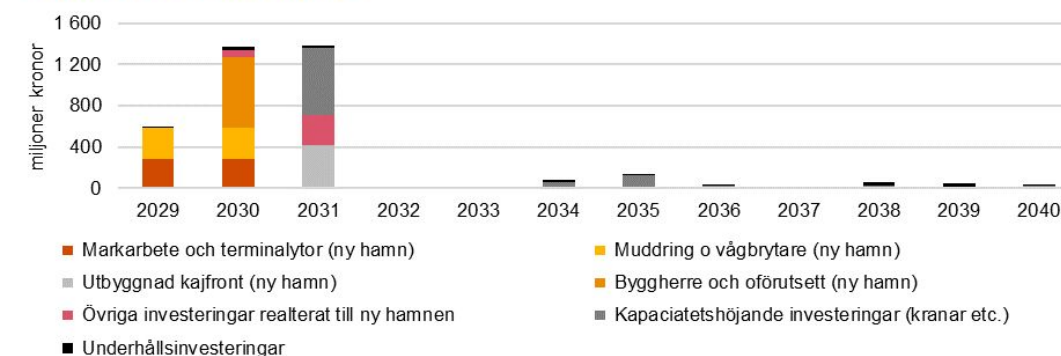
I investeringskalkylen antas volymerna för antal hanterade containers uppgå till ca 143 000 enheter år 2024 och prognostiseras att växa till 250 000 enheter år 2049, motsvarande en genomsnittlig årlig tillväxt om 2,3%. Omsättningen (i reala termer) prognostiseras att öka med i genomsnitt 1,8% per år under samma period (från cirka 400 mkr 2024 till cirka 640 mkr år 2049).

I samband med PwC:s genomgång av investeringskalkylen har ett antal antaganden gjorts, bland annat avseende längden på investeringsperioden samt långsiktiga tillväxtantaganden.

Givet de ingångsvärden och antaganden som tagits fram prognostiseras investeringen att generera ett positivt kassaflöde över perioden 2028-2080 med en återbetalningstid på ca 22 år (beaktat räntekostnader). Den beräknade internräntan (IRR%) för kassaflödet efter investeringskostnader för perioden 2029-2080 uppgår till 5,0%.

PwC har även tagit fram en känslighetsanalys för att visa följderna av förändrade ingångsvärden och risker (se tabellen till höger). Känslighetsanalysen visar bland annat att riskerna inkluderar en minskad volymtillväxt, oförutsedda kostnader och en högre ränta. Vidare visar analysen att det finns en uppsida om färjeförbindelsen Helsingborg-Helsingör inte läggs ned. I tabellen till höger presenteras effekten på återbetalningstid och IRR% då enskilda faktor analyserats.

### Prognostiserade investeringar



Kassaflöde efter finansieringskostnader*	Återbetalningstid	IRR%
<b>Investeringskalkyl</b>	<b>22 år</b>	<b>5,0%</b>
Ej nedläggning av färjor (2050)	22 år	5,6%
Volymtillväxt t.o.m 2050 (-0,5% lägre per år)	25 år	4,1%
Volymtillväxt t.o.m 2050 (+0,5% högre per år)	20 år	5,9%
Volymtillväxt 2051-2080 (+0,5% högre per år)	22 år	5,2%
Oförutsedda kostnader (+200 mnkr)	24 år	4,5%
Räntekurva (+0,5%)	23 år	4,7%
Räntekurva (-0,5%)	21 år	5,3%

\* Kassaflöde exkl koncernbidrag och amortering av lån  
Notera: Känslighetsanalysen visar återbetalningstid och IRR% då endast en faktor justeras jämfört med antagandena som ligger i investeringskalkylen (dvs ej ackumulerad effekt).

# Sammanfattning (3 av 5)

## Handlingsalternativ för hamnen

### Nollalternativet

I nollalternativet stannar containerhamnen i nuvarande läge och expanderar genom inlösen av tomträtter i Energihamnen och uppsägning av arrenden i Energihamnen. Därtill genomförs ombyggnad och investeringar för att möta rådande trender i branschen. Investeringsutgiften för Hamnen AB har tidigare beräknats uppgå till ungefär hälften av investeringen i södra alternativet, men kalkylen för nollalternativet är inte uppdaterad och inte lika bearbetad som för det södra alternativet.

Ombyggnationen behöver ske när containerhamnen är i drift, vilket kan leda till störningar i leveranskedjan och att kunder söker sig till en annan hamn, vilket utgör en risk för Hamnen AB:s verksamhet. Trots att investeringar genomförs i detta scenario bedömer Hamnen AB att containerhamnen kommer att ha svårt att möta den förväntade efterfrågeökningen på container- och logistikverksamhet efter år 2035. Att Hamnen AB inte kan möta kundernas behov kan leda till att företag väljer att etablera sig närmare en annan hamn, vilket kan påverka sysselsättningen och näringslivet i Helsingborg och i regionen.

Att containerhamnen förblir i nuvarande läge leder till att Västhamnen inte kan exploateras och till att exploatering av intilliggande områden begränsas med anledning av det buller som verksamheterna skapar. Fysiska barriärer till Planteringen och Miatorp kvarstår, vilket innebär att boendesegregation kvarstår.

### Södra alternativet

I södra alternativet flyttar containerhamnen söderut, till en plats som idag ägs av bl a Kemira och Catena utöver staden. Enligt nuvarande investeringskalkyl innebär flytten en investering för Hamnen AB om 2,6 miljarder kr. Detta inkluderar inte markköp, utan den kostnaden bärs av staden som sedan upplåter marken med tomträtt till Hamnen AB. I nuvarande läge bedöms Hamnen AB ha förmåga att finansiera investeringen utan tillskott från ägaren. Precis som vid andra större investeringar finns det risker och det är därför viktigt att kontinuerligt följa upp eventuella förändrade förutsättningar.

PwC

Södra alternativet innebär att containerhamnen kan expandera utan att framtida volymökningar begränsas. Detta är positivt både för Hamnen AB och för staden som ägare. Möjligheten till ökande volymer förväntas även ge positiva samhällsekonomiska effekter då det bidrar till ökad sysselsättning och påverkar näringslivet positivt. Vidare kan containerhamnen färdigställas innan flytt, vilket minskar påverkan på driften.

Bland de samhällsekonomiska effekter som uppmärksammas i rapporten ingår miljöeffekter där sanering av förorenad mark samt utbyggnad av pirar och vågbrytare bedöms ge positiva effekter på miljö och marint liv. Samtidigt kräver flytten muddring och en förändrad farled, vilket bedöms föranleda negativ miljöpåverkan på Knähakens naturreservat och behov av sanering av förorenade massor.

Flytten av containerhamnen möjliggör en exploatering av Västhamnen och större exploatering av intilliggande områden. Den genomförda kommunalekonomiska analysen - som bygger på att kommunen får 2000 nya invånare - visar att exploateringen av Västhamnen kan förväntas vara positiv för kommunens ekonomi jämfört med om en exploatering inte skulle ske. Skillnaden är dock begränsad och det är därför viktigt att beakta övriga värden som följer av en hamnflytt och en exploatering och som beskrivits i den här rapporten.

Vidare innebär flytten en samlokalisering av bullerskapande verksamhet. Därtill minskar barriärer för bostadsområden som till följd av den nuvarande hamnen är avskurna från övriga staden. Planerade gröna områden bidrar till denna effekt samt får positiv påverkan på invånarens hälsa tillsammans med de blå stråk som planeras. Att hårdtytor görs om till grönytor får därtill positiv effekt på temperatur, biologisk mångfald, social integration och dagvattenhantering. Att fartyg inte längre anlägger i den nuvarande hamnen skapar positiva effekter för marint liv, vilket kan ses kompensera för försämrade förutsättningar i Knähakens naturreservat.

### Mellersta alternativet

I mellersta alternativet placeras containerhamnen i den befintliga Sydhamnen, söder om nuvarande containerhamn och delvis överlappande med det södra alternativet. Detta innebär att placeringen blir något närmare bebyggelse och Västhamnen.

I tidigare beräkningar har investeringsnivåerna för mellersta alternativet varit ungefär i nivå med det södra alternativet, men alternativet innebär lägre tomträttsavgifter för Hamnen AB då staden inte behöver förvärva någon ny mark. Liksom i nollalternativet krävs inlösen av tomträtter och uppsägning av arrenden i Energihamnen.

Det mellersta alternativet innebär en något mindre yta för Hamnen AB och något trängre förhållanden jämfört med det södra alternativet, vilket kan innebära att de positiva effekterna för sysselsättning och näringsliv på sikt blir något lägre jämfört med i det södra alternativet. Precis som i det södra alternativet kan flytten av containerhamnen färdigställas utan större påverkan på befintlig drift.

Till följd av den mer centrala placeringen kan bullernivåerna påverka närliggande bostäder i Planteringen, vilket kräver bullerskyddsåtgärder eller eventuella uppköp av berörda bostäder. Precis som i södra alternativet krävs muddring och möjlig förändrad farled, vilket kan föranleda negativ miljöpåverkan på Knähakens naturreservat och behov av sanering av förorenade massor. Saneringen av föroreningarna på Kemiras mark sker enligt nuvarande plan med Länsstyrelsen.

Byggnation av bostäder i Västhamnen kan komma att begränsas något givet förhöjda bullernivåer. Utöver detta uppstår samma positiva effekter som i södra alternativet med hänsyn till eliminering av barriärer, temperatur, biologisk mångfald, social integration, dagvattenhantering, påverkan på invånarens hälsa och marint liv.

# Sammanfattning (4 av 5)

## Jämförelse och analys

### Slutsatser, rekommendationer och iakttagelser

Vår analys visar att samtliga alternativ för hamnen kommer att innebära investeringar för Hamnen AB. Då det inte finns uppdaterade och lika bearbetade investeringskalkyler för Nollalternativet och Mellersta alternativet är en direkt jämförelse av kostnader inte möjlig, däremot har Hamnen AB bedömt att investeringen för Hamnen AB är ungefär densamma i både det mellersta och det södra alternativet. Vi kan även notera att investeringen uppskattas bli dubbelt så stor i det fall hamnen flyttar än om den är kvar i befintligt läge. Samtidigt kan vi konstatera att nollalternativet innebär att Hamnen AB:s möjlighet att växa begränsas, vilket på sikt också kan påverka sysselsättningen och näringslivet i Helsingborg då företag kan behöva välja andra hamnar för sina transportbehov. Nollalternativet är således inte att föredra för Hamnen AB då hamninvesteringar behöver göras utifrån ett långsiktigt perspektiv. Därtill innebär nollalternativet begränsade möjligheter för Helsingborgs stad och möjligheterna för staden att växa då ingen yta för exploatering blir tillgänglig.

De samhällsekonomiska bedömningarna som tagits fram visar att en hamnflytt samt en exploatering av Västhamnen huvudsakligen medför positiva effekter för integration, näringsliv, klimat och miljö samt hälsa och trafik. Mellersta alternativet bedöms dock kunna innebära att hamnverksamheten bidrar till mer buller i exploateringsområdet och kan därmed begränsa möjligheten till exploatering och välbefinnande något, vilket gör att de positiva effekterna kan förväntas bli något lägre i det mellersta alternativet.

Den kommunalekonomiska analysen baseras på stadens exploateringskalkyl för Västhamnen och utgår från det södra alternativet. I det alternativet antas en exploatering innebära att 2000 nya invånare flyttar in i Helsingborg från andra kommuner. Analysen visar att en exploatering av den befintliga containerhamnen skulle vara svagt positiv för staden jämfört med om en exploatering inte skulle ske, skillnaden är dock av begränsad storlek och baseras på underlag i tidigt skede varpå detta inte bör vara den mest avgörande faktorn vid ett beslut.

Enligt uppgift från Helsingborgs stad bedöms exploateringen i det mellersta alternativet ungefär motsvara det södra alternativet, möjligen med vissa begränsningar till följd av buller. Därmed bör följderna för stadens ekonomi i stort motsvara det södra alternativet. Detta bör dock belysas om staden väljer att gå vidare med alternativet och efter att staden tagit fram uppdaterad befolkningsprognos som inkluderar exploateringsområdet.

Scenario	Nollalternativet	Södra alternativet	Mellersta alternativet
Investering för Hamnen AB	Uppdaterad investeringskalkyl saknas. I tidigare analyser ca 50% av södra alternativet	2,6 mdr kr	Uppdaterad investeringskalkyl saknas, ungefär samma som i södra alternativet
Möjlighet till volymtillväxt	Begränsas efter 2035	Möjlighet finns att möta efterfrågan	Möjlighet finns att möta efterfrågan
Möjliggörs exploatering i Västhamnen	Nej	Ja	Ja
Investering för staden	Klimatanpassning	Sanering av Västhamnen Muddring Förvärv av Kemiras och Catenas mark Klimatanpassning	Sanering av Västhamnen Muddring Klimatanpassning
Påverkan på hamnverksamhet under byggnation	Ja	Nej	Nej
Exploateringskalkyl*	N/A	Positiv kalkyl	Kalkyl saknas, bedöms motsvara södra alternativet
Storlek tillkommande exploaterbar yta	0	Ca 50 hektar	Ca 50 hektar
Antal tillkommande invånare	0	2000**	2000*, eller något färre
Antal tillkommande bostäder	0	3000 st	3000, eller något färre
Integration och social sammanhållning*	N/A	Positivt	Positivt
Näringsliv och sysselsättning*	N/A	Positivt	Positivt
Kommunalekonomisk analys*	N/A	Positivt	Underlag saknas, rimligen positivt
Klimat och miljö*	N/A	Övervägande positivt (miljöskuld på Kemiratomen saneras)	Övervägande positivt
Hälsa*	N/A	Positivt	Positivt
Trafik*	N/A	Positivt	Positivt
Konsekvenser för Hamnen AB	En förbättring jämfört med nuläget, men begränsar möjligheten till tillväxt och effektivitet	Möjliggör tillväxt, men investeringen innebär en risk	Möjliggör tillväxt, men lägre effektivitet i hamnen. Investeringen innebär i sig en risk
Konsekvenser för staden och dess invånare	Negativt - tillväxt begränsas och positiva samhällsekonomiska effekter uteblir	Positivt, men risker finns då exploateringskalkyl är i tidigt skede	Positivt, men risker finns då exploateringskalkyl saknas, risk för dyrt markinköp uteblir

\*Nollalternativet har använts som grund för jämförelse i den samhällsekonomiska bedömningen. Bedömningarna för södra och mellersta alternativen är således relaterade till mot nollalternativet. Av det skälet står det även N/A, d v s not applicable på bedömningarna av nollalternativet.

\*\*2000 inflyttade i Västhamnen från annan kommun



# Sammanfattning (5 av 5)

## Jämförelse och analys

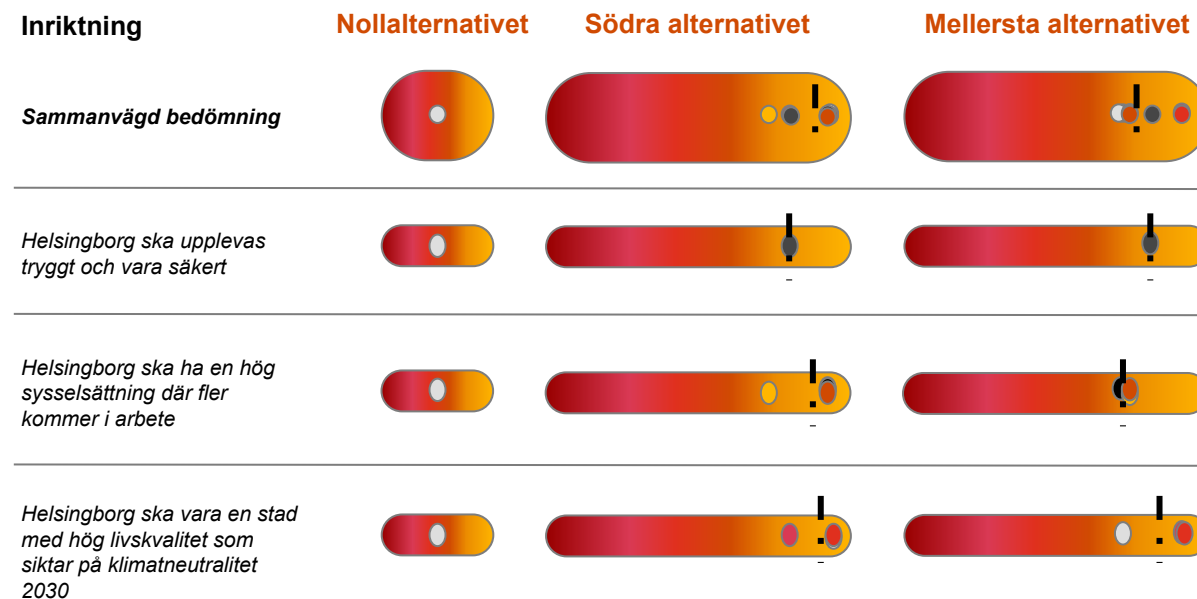
### Slutsatser, rekommendationer och iakttagelser (forts.)

Utifrån tillhandahållen information och den genomförda analysen bedöms det södra alternativet ge de mest positiva samhällsekonomiska effekterna. Samtidigt innebär det södra alternativet risker för såväl Hamnen AB som för staden då såväl hamnflytten som exploateringen av Västhamnen medför stora investeringsutgifter och framför allt exploateringsplanerna är i ett tidigt skede. Bland de risker som finns för Hamnen AB och som beskrivits i avsnitt 4.1.1 finns bland annat att volymen inte utvecklas enligt prognosen, att räntorna överstiger de beräknade eller att kostnader tillkommer. Därtill är det viktigt att staden beaktar att en hamnflytt, oavsett alternativ, sannolikt innebär minskade koncernbidrag under en period. Det som skiljer detta alternativ från det mellersta är främst risken för höga kostnader för markinköp.

Vidare finns risken att exploateringen blir dyrare än vad som beräknats och att staden skulle behöva skjuta till kapital eller låna för att finansiera exploateringen.

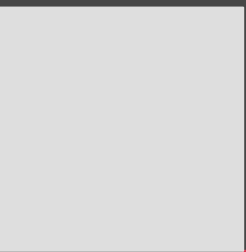
Mot dessa risker ska också följderna av att en hamnflytt inte genomförs vägas in. Inte bara avseende effekterna på Hamnen AB, utan även på staden och stadens ekonomi, då det på sikt skulle kunna innebära minskande konkurrenskraft och försämrad lönsamhet och att möjligheten att lämna koncernbidrag till kommunkoncernen, allt annat lika minskar.

Inom ramen för den genomförda analysen har vi även tittat på om en hamnflytt kan bidra till uppfyllandet av stadens politiska inriktningar. Den sammanfattande bedömningen av den samhällsekonomiska analysen är att såväl södra alternativet som mellersta alternativet kommer innebära positiva samhällsekonomiska effekter jämfört med nollalternativet och att de bidrar till uppfyllandet av de tre av de fyra politiska inriktningarna för mandatperioden. Se bild till höger. De svarta graderade strecken indikerar den *genomsnittliga* bedömningen av de analyserade effekterna som har markerats med olika färger. Dessa förklaras närmare på sida 91-93.



# 2

Uppdragets  
bakgrund, metod och  
genomförande



# Kapitel 2 innehåller en beskrivning av rapportens syfte samt metodbeskrivning och genomförandeprocess för analysen

I kapitel 2 ges en översikt av rapportens innehåll och syfte. Inledningsvis återfinns en kort bakgrund till analysen samt en beskrivning av vårt uppdrag. Vidare redogörs för den metod som använts för att genomföra de olika delarna av uppdraget samt för avgränsningar av uppdraget. Avslutningsvis återfinns en disposition som översiktligt beskriver rapportens struktur och innehåll.

## Bakgrund och introduktion

### Ny hamn i Helsingborg

Helsingborgs Hamn AB är en av Sveriges största färjehamnar, en containerspecialist och en av norra Europas ledande hamnar. Helsingborgs Hamn erbjuder rederier, transportörer och speditioner en attraktiv infrastruktur med effektiva tåg-, väg- och sjöförbindelser. Helsingborgs Hamn ligger i dagstället centralt belägen i Helsingborgs stad. Hamnen byggdes från början för RoRo-trafik (roll-on-roll-off fartyg) och har med tiden utvecklats till att idag vara Sveriges näst största containerhamn där över 7 000 000 ton gods passerar årligen.

För att på sikt ge Hamnen möjlighet att växa och möta den efterfrågade globala volymtillväxten samt för att kunna hantera morgondagens fartyg behöver Hamnen expandera. För att möta de krav som ställs i stadens klimat- och energiplan behövs även ett nytt containerhanteringsystem. Helsingborgs Hamn AB planerar med bakgrund av det att flytta sin verksamhet till ett nytt läge söder om nuvarande hamn. Hamnens flytt kommer att kräva stora investeringar. Investeringarna innebär ökade länekostnader, avskrivningar och driftkostnader som kommer att påverka Hamnens ekonomi under många år framöver.

Utöver att ge Hamnen möjlighet att växa önskar Helsingborgs stad expandera i centrala stadsnära lägen som idag upptas av Hamnens verksamhet. Omlokalisering av Hamnen möjliggör för staden att bebygga i ett havsnära läge.

Möjligheten att bebygga i centrala stadsnära och havsnära lägen får en stor påverkan på Helsingborgs stad och dess invånare. Nya bostäder kommer att få effekter på befolkningsutvecklingen och näringslivs- och föreningslokaler kommer påverka företags- och föreningslivet i Helsingborg. En befolkningsstillväxt kommer att få påverkan på stadens ekonomi men även behovet av verksamhetslokaler (förskolor, grundskolor m.fl.) beroende på antaganden kring befolkningsammansättningen i den bebyggda Hamnen. Vidare kommer en flytt av containerhamnen och den efterföljande stadsutvecklingen få påverkan på samhällsekonomin.

Helsingborgs hamn gav därför PwC i uppdrag att kvalitetssäkra den investeringskalkyl som gjorts för flytten av containerhamnen samt att genomföra en samhällsekonomisk analys med syfte att redogöra för de samhällsekonomiska konsekvenserna av en hamnflytt.

PwC



## Genomförande och metod

### Uppdrag

Hamnen AB har tillsammans med tekniska konsulter med specialkompetens inom shipping och hamnverksamhet tagit fram en investeringskalkyl för en potentiell flytt av containerhamnen. Hamnen AB har gett PwC i uppdrag att kvalitetssäkra denna investeringskalkyl samt att genomföra en samhällsekonomisk analys med syfte att redogöra för de samhällsekonomiska konsekvenserna av en flytt av containerhamnen. Under uppdragets gång har Helsingborgs stad sett oss komplettera analysen så att även en alternativ placering, mellersta alternativet, också inkluderats. Då detta tillkommit under pågående uppdrag är den delen av analysen mer begränsad.

### PwC:s metod för genomförande

PwC har inom ramen för det här uppdraget arbetat med två arbetsströmmar:

- Granskning av investeringskalkyl
- Samhällsekonomisk analys (kommunalekonomisk kalkyl och samhällsekonomisk bedömning)

Granskningen av investeringskalkylen har rapporterats till uppdragsgivaren i form av (i) en uppdaterad investeringskalkyl, (ii) en separat rapport som beskriver hur modellen är strukturerad, samt (iii) en sammanfattning av antaganden och slutsatser som presenteras i denna rapport. Resultatet av den samhällsekonomiska analysen utgör därför merparten av denna rapport.

### Metod för granskning av investeringskalkyl

PwC har som del i detta uppdrag gjort en matematisk granskning av den framtagna investeringskalkylen, möjliggjort för analys av några potentiella utfalls scenarion som kan påverka kalkylen samt förtänt kalkylen med 30 år (från år 2050 till år 2080). Fokus för vårt uppdrag har inte varit att ta fram nya värden för hamnens AB:s verksamhet eller granska de underliggande antagandena i detalj (då det kräver teknisk kompetens inom shipping och hamnverksamhet vilket är utanför PwC:s expertområde, däremot har vi inom ramen för granskningen gjort en rimlighetsbedömning avseende trender för volym, marginal, räntor och avskrivningar. PwC har inte gjort några förändrade antaganden kopplat till utveckling av investeringar, löpande intäkter eller kostnader.

PwC

### Definitioner av centrala begrepp

**Investeringskalkyl:** En investeringskalkyl för en ekonomisk analys som bedömer de totala kostnader innefattar initiala investeringskostnader, finansiell underhållskostnader, samt både direkta och indiretta investeringar är lönsam och hållbar, och att ge betyg för att prioritera och allokera resurser effektivt.

**Exploateringskalkyl:** En exploateringskalkyl är en för att planera och bedöma lönsamheten och kostnadsutvecklingsprojekt. Den syftar till att ge en ö. konsekvenserna av att utveckla ett specifikt område. Syftet med en kommunal exploateringskalkyl är att konsekvenserna för kommunen samt att säkerställa och gynnar kommunens utveckling.

**Samhällsekonomisk analys:** En samhällsekonomisk utvärdera de totala ekonomiska konsekvenserna i hänsyn till både direkta och indirekta effekter samt påverkar samhället i stort. Utöver monetära värde analyser av effekter som inte alltid kan kvantifieras och kulturella aspekter. Syftet är att bedöma hur de genom att kvantifiera och kvalificera kostnader och marknader, såsom miljöeffekter, hälsovinstar, trafikutveckling, utbildningskostnader och exploateringskalkyl för specifika aktörer (investorer eller kommuner), bredare perspektiv genom att inkludera alla relevanta påverkar samhällets helhet.

## PwC:s modell för strategisk ekonomisk planering i kommuner

### Nuläge och framtida tillägg

PwC:s modell för strategisk ekonomisk planering syftar till att ge en oberoende och objektiv bild av hur Helsingborgs stads ekonomiska förutsättningar kommer förändras med anledning av flytten av containerhamnen.

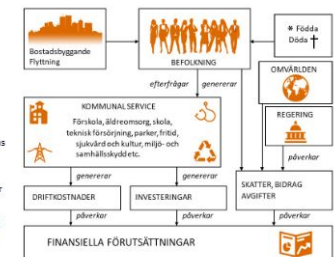
Analysen består av två delar. Den första delen är en nulägesanalys där utgångsläget fastställs avseende resultat, investeringar, exploatering och finansiell ställning. Den andra delen är en framtidsanalys baserad på antaganden om ett antal faktors framtida utveckling och betydelse för resultatutvecklingen och stadens finansiella ställning. I framtidsanalysen tas det höjd för stadens befolkningsstillväxt, exploateringsplaner och investeringsbehov både i nya hamnbyggnader och potentiell finansieringsbehov i hamnens verksamhet.

Inom ramen för den kommunalekonomiska analysen har en investeringsworkshop genomförts där vi tillsammans med staden diskuterat ingångsvärden och bredare antaganden avseende till exempel investeringsbehov och inflytning i samband med exploateringen.

För att belysa effekten av exploateringen och tillkuten inflytning i staden analyseras utvecklingen av kostnader och intäkter utifrån två olika antaganden kopplade till lönerstrukturen. I scenario 1 antas en lönerstruktur motsvarande lönerstrukturen i Östarriget och i scenario 2 antas en lönerstruktur som motsvarar Helsingborgs lönerstruktur i stort. Då planeringen är i tidigt skede har vi i våra beräkningar också räknat på två alternativa kostnader för markhöjning då det i nuläget inte är känt om kommunen kommer behöva köpa massa eller kan använda massa från parallellt projekt.

Resultatet av beräkningen visar vilket effektiviseringstryck eller omprioriteringsbehov som behövs för att få en hållbar ekonomi på lång sikt. Analysen ska inte uppfattas som en prognos utan en kalkyl för olika alternativa scenarier och handlingsalternativ som ger underlag för planering och beslutsfattande.

PwC



# Bakgrund och introduktion

---

## Ny hamn i Helsingborg

Helsingborgs Hamn AB (Hamnen AB) är en av Sveriges största färjehamnar, en containerspecialist och en av norra Europas ledande hamnar. Hamnen AB erbjuder rederier, transportörer och speditörer en attraktiv infrastruktur med effektiva tåg-, väg- och sjöförbindelser. Hamnen ligger i dagsläget centralt belägen i Helsingborgs stad och byggdes från början för RoRo-trafik ("roll on-roll off" fartyg) men har med tiden utvecklats till att idag vara Sveriges näst största containerhamn där över 7 000 000 ton gods passerar årligen.

För att på sikt ge Helsingborgs Hamn möjlighet att växa och möta den förväntade globala volymtillväxten samt för att kunna hantera morgondagens fartyg behöver containerhamnen expandera. För att möta de krav som ställs i stadens klimat- och energiplan behövs även ett nytt containerhanteringssätt, d. v. s. ett nytt arbetssätt. Helsingborgs Hamn AB planerar med bakgrund av det att flytta sin verksamhet till ett nytt läge söder om nuvarande hamn. Containerhamnens flytt kommer att kräva stora investeringar. Investeringarna innebär ökade lånekostnader, avskrivningar och driftkostnader som kommer att påverka Hamnen AB:s ekonomi under många år framöver.

Utöver att ge containerhamnen möjlighet att växa önskar Helsingborgs stad expandera i centrala stadsnära lägen som idag upptas av hamnverksamhet. Omlokalisering av containerhamnen möjliggör för staden att bebygga i ett havsnära läge.

Möjligheten att bebygga i centrala stadsnära och havsnära lägen får en stor påverkan på Helsingborgs stad och dess invånare. Nya bostäder kommer att få effekter på befolkningsutvecklingen och effekter kan också förväntas på näringslivet. En befolkningstillväxt kommer att få påverkan på stadens ekonomi men även behovet av verksamhetslokaler (förskolor, grundskolor m.fl.) beroende på antaganden kring befolkningssammansättningen i den bebyggda Västhamnen. Vidare kommer en flytt av containerhamnen och den efterföljande stadsutvecklingen få påverkan på samhällsekonomin.



# Genomförande och metod (1 av 3)

## Uppdrag

Hamnen AB har tillsammans med tekniska konsulter med specialkompetens inom shipping och hamnverksamhet tagit fram en investeringskalkyl för en potentiell flytt av containerhamnen. Hamnen AB har gett PwC i uppdrag att kvalitetssäkra denna investeringskalkyl samt att genomföra en samhällsekonomisk bedömning med syfte att redogöra för de samhällsekonomiska konsekvenserna av en flytt av containerhamnen. Under uppdragets gång har Helsingborgs stad bett oss komplettera analysen så att även en alternativ placering, mellersta alternativet, också inkluderats. Då detta inte är lika väl utrett är den delen av analysen mer begränsad.

## PwC:s metod för genomförande

PwC har inom ramen för det här uppdraget arbetat med två arbetsströmmar:

- Granskning av investeringskalkyl
- Samhällsekonomisk analys (kommunalekonomisk kalkyl och samhällsekonomisk bedömning)

Granskningen av investeringskalkylen har rapporterats till uppdragsgivaren i form av en uppdaterad investeringskalkyl samt en sammanfattning av antaganden och slutsatser som presenteras i denna rapport. Resultatet av den kommunalekonomiska analysen och den samhällsekonomiska bedömningen utgör därför merparten av denna rapport.

## Metod för granskning av investeringskalkyl

PwC har som del i detta uppdrag gjort en matematisk granskning av den framtagna investeringskalkylen, möjliggjort för analys av några potentiella utfallsscenarioer som kan påverka kalkylen samt förlängt kalkylen med 30 år (från år 2050 till år 2080). Fokus för vårt uppdrag har inte varit att ta fram nya värden för Hamnen AB:s verksamhet eller granska de underliggande antagandena i detalj då det kräver teknisk kompetens inom shipping och hamnverksamhet vilket är utanför PwC:s expertområde, däremot har vi inom ramen för granskningen gjort en rimlighetsbedömning avseende trender för volym, rörelsemarginal, räntor och avskrivningar. PwC har inte gjort några förändrade antaganden kopplat till utveckling av investeringar, löpande intäkter eller kostnader. PwC har inte heller gjort någon värdering av hamnverksamheten.

## Definitioner av centrala begrepp

**Investeringskalkyl:** En investeringskalkyl för en större infrastruktursatsning är en ekonomisk analys som bedömer de totala kostnaderna och intäkterna av projektet. Den innefattar initiala investeringskostnader, finansieringskostnader, drift- och underhållskostnader, samt både direkta och indirekta intäkter. Syftet är att avgöra om investeringen är lönsam och hållbar, och att ge beslutsfattare ett välgrundat underlag för att prioritera och allokera resurser effektivt.

**Exploateringskalkyl:** En exploateringskalkyl är ett verktyg som används av kommunen för att planera och bedöma lönsamheten och kostnaderna för mark- och stadsutvecklingsprojekt. Den syftar till att ge en översikt över de ekonomiska konsekvenserna av att utveckla ett specifikt område, inklusive både intäkter och utgifter. Syftet med en kommunal exploateringskalkyl är att ge en helhetsbild av de ekonomiska konsekvenserna för kommunen samt att säkerställa att projektet är ekonomiskt hållbart och gynnar kommunens utveckling.

**Samhällsekonomisk analys:** En samhällsekonomisk analys är en metod för att utvärdera de totala ekonomiska konsekvenserna av ett projekt eller en policy, med hänsyn till både direkta och indirekta effekter samt externa kostnader och nyttor som påverkar samhället i stort. Utöver monetära värderingar inkluderar den också kvalitativa analyser av effekter som inte alltid kan kvantifieras, exempelvis sociala, miljömässiga och kulturella aspekter. Syftet är att bedöma hur en åtgärd påverkar samhällets välfärd genom att kvantifiera och kvalificera kostnader och nyttor som ofta inte är prissatta på marknaden, såsom miljöeffekter, hälsovinster, trafiksäkerhet och livskvalitet. Medan både investeringskalkyler och exploateringskalkyler fokuserar på ekonomisk lönsamhet för specifika aktörer (investerare eller kommuner), tar en samhällsekonomisk analys ett bredare perspektiv genom att inkludera alla relevanta kostnader och nyttor som påverkar samhället som helhet.

Den samhällsekonomiska bedömningen som genomförts inom ramen för PwC:s uppdrag är avgränsad till kvalitativa bedömningar och resonemang, se beskrivning på följande sidor.

# Genomförande och metod (2 av 3)

---

## Metod för samhällsekonomisk analys

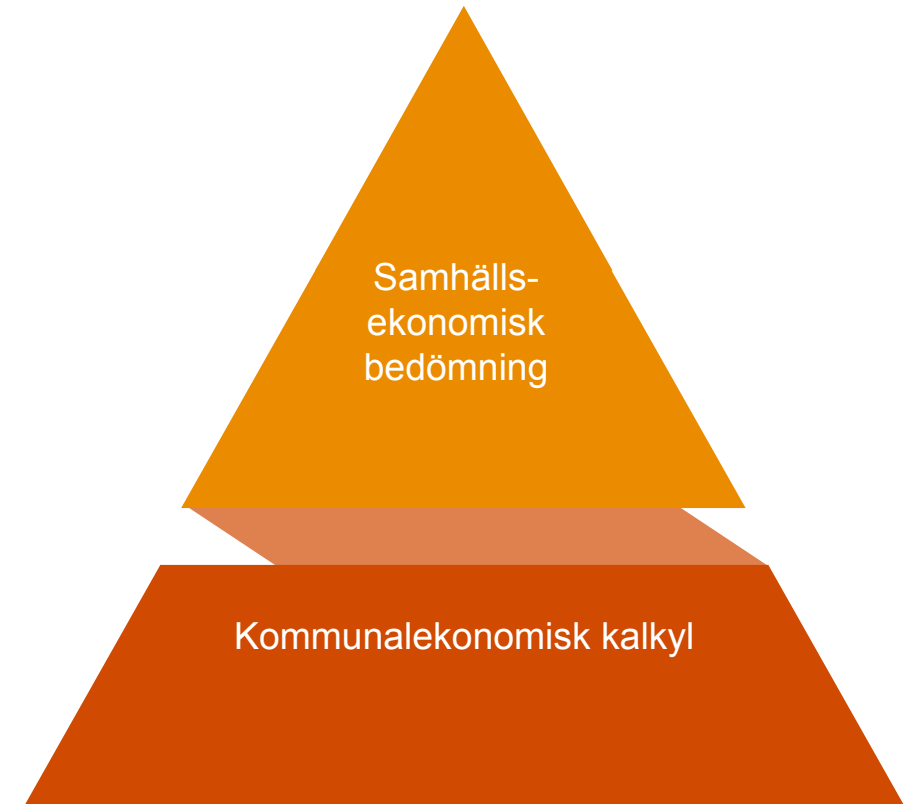
Med anledning av containerhamnflyttens stora påverkan på den kommunala ekonomin har basen för den samhällsekonomiska analysen omfattat en kommunalekonomisk kalkyl av effekterna av flytten av containerhamnen. Den kommunalekonomiska kalkylen har syftat till att ge en oberoende och objektiv bild av *hur Helsingborgs stads ekonomiska förutsättningar kommer förändras med anledning av containerhamnflytten*. Den kommunalekonomiska analysen har utförts enligt PwC:s modell för strategisk ekonomisk planering, som beskrivs närmare på sida 16.

För att visa ytterligare effekter som uppstår i kommunen till följd av flytten av containerhamnen har en samhällsekonomisk bedömning genomförts. En samhällsekonomisk bedömning innebär enkelt uttryckt att positiva och negativa konsekvenser av ett projekt identifieras, värderas och sammanställs. Samhällsekonomiska konsekvenser kan innefatta finansiella effekter, till exempel investering och intäkter i verksamheter, men också bredare samhällsekonomiska kostnader eller nyttor förknippade med till exempel påverkan på naturvärden och fritid kan beaktas. Den grundläggande frågan i en sådan analys är om ett "projekt" ökar nettovälbefinnandet i samhället i stort och det är därför viktigt att det finns ett referensalternativ, ett nollscenario, att jämföra projektet mot.

Inom ramen för detta uppdrag kommer samhällsekonomiska effekter att beskrivas, vilket innebär att de *inte* kommer att värderas i monetära termer. Det valda angreppssättet beror bland annat på att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag för att genomföra en sådan analys. Istället har information sammanställts i syfte att övergripande bedöma om identifierade effekter är positiva eller negativa.

De samhällsekonomiska effekterna har delats in i två delar:

- Effekter som uppstår till följd av att containerhamnen flyttar och verksamheten kan växa
- Effekter som uppstår till följd av exploateringen av Västhamnen



# Genomförande och metod (3 av 3)

---

## Underlag för den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen, inklusive den kommunalekonomiska kalkylen, bygger huvudsakligen på följande underlag:

- Stadens exploateringskalkyl
- Den uppskattade inflyttningen i det exploaterade hamnområdet
- Den granskade investeringskalkylen
- Intervjuer med representanter från Helsingborgs Hamn och Helsingborgs stad. Förteckning av intervjuade personer återfinns under bilagor
- Översiktsplan
- Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning, samt
- Tidigare genomförda rapporter och utredningar från bland annat Trafikverket

I detta sammanhang är det av vikt att påpeka att tillhandahållna underlag såsom bedömningar och kalkyler är i ett tidigt skede, vilket innebär att de inte är detaljerade i alla avseenden och kommer att utvecklas och förändras ju närmare ett genomförande man kommer. Analysen är utförd med utgångspunkt i information känd vid rapportens utfärdande. Därtill har antaganden behövt göras avseende till exempel inflyttning och befolkningsstruktur i det nya området. Dessa antaganden har tagits fram tillsammans med Helsingborgs stad under en gemensam investeringsworkshop. I rapporten återfinns motivering av de genomförda antagandena.

Viktigt att notera är även att planförslaget för Stadsplan södra staden har under våren 2024 varit på samråd. Förutsättningarna som de samhällsekonomiska bedömningarna bygger på kan således förändras vid ändringar av planförslaget.

## Analyserade scenarier

I rapporten beskrivs tre olika scenarier för containerhamnen, där två scenarier innebär att hamnen flyttas till ett sydligare läge; södra alternativet och mellersta alternativet. Dessa två jämförs med ett scenario där containerhamnen inte flyttar från sitt nuvarande läge, vilket benämns nollalternativet. Dessa scenarier beskrivs närmare i kapitel 3. Fokus för analysen är på det södra alternativet.

# PwC:s modell för strategisk ekonomisk planering i kommuner

## Nuläge och framtida läge

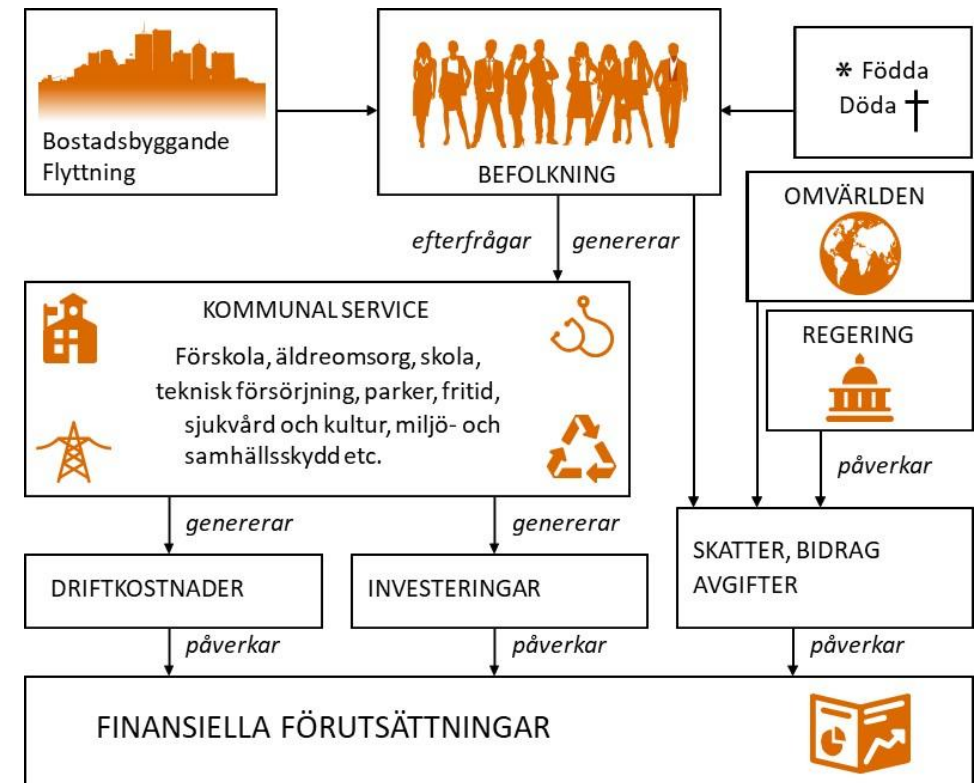
PwC:s modell för strategisk ekonomisk planering syftar till att ge en oberoende och objektiv bild av hur Helsingborgs stads ekonomiska förutsättningar kommer förändras med anledning av flytten av containerhamnen.

Analysen består av två delar. Den första delen är en nulägesanalys där utgångsläget fastställs avseende resultat, investeringar, exploatering och finansiell ställning. Den andra delen är en framtidsanalys baserat på antaganden om ett antal faktorer framtida utveckling och betydelse för resultatutvecklingen och stadens finansiella ställning. I framtidsanalysen tas det höjd för stadens befolkningstillväxt, exploateringsplaner och investeringsbehov både i nya hamnläget och potentiellt finansieringsbehov i Hamnen AB:s verksamhet.

Inom ramen för den kommunalekonomiska analysen har en investeringsworkshop genomförts där vi tillsammans med staden diskuterat ingångsvärden och bredare antaganden avseende till exempel investeringsbehov och inflyttning i samband med exploateringen.

För att belysa effekten av exploateringen och tillknuten inflyttning i staden analyseras utvecklingen av kostnader och intäkter utifrån två olika antaganden kopplade till åldersstrukturen. I scenario 1 antas en åldersstruktur motsvarande åldersstrukturen i Oceanhamnen och i scenario 2 antas en åldersstruktur som motsvarar Helsingborgs åldersstruktur i stort. Då planeringen är i tidigt skede har vi i våra beräkningar också räknat på två alternativa kostnader för markhöjning då det i nuläget inte är känt om kommunen kommer behöva köpa massa eller kan använda massa från parallellt projekt.

Resultatet av beräkningen visar vilket effektiviseringsstryck eller omprioriteringsbehov som behövs för att få en hållbar ekonomi på lång sikt. Analysen ska inte uppfattas som en prognos utan en kalkyl för olika alternativa scenarier och handlingsalternativ som ger underlag för planering och beslutsfattande.





# Avgränsningar och rapportens disposition

---

## Avgränsningar

Granskningen av investeringskalkylen har utgått från underlag som tillhandahållits av Hamnen AB. Uppdraget har utgått från befintliga kalkyler och värden som tagits fram av Hamnen AB och av tekniska konsulter med specialkompetens inom shipping och hamnverksamhet. Fokus har därför inte varit att ta fram nya värden för hamnens verksamhet då det är utanför PwC:s kompetensområde, däremot har rimlighet och antaganden avseende trender, räntor och liknande granskats och analyserats inom ramen för granskningen. Hamnen AB har vid möte med oss presenterat sin åtgärdsplan för att säkra ett positivt resultat inom Port operations, vi har inte analyserat det prognostiserade resultatet eller bedömt åtgärdsplanen eller dess effekter inom ramen för detta uppdrag.

Fokus för den samhällsekonomiska analysen har enligt avtal varit att belysa de effekter som uppstår i Helsingborg till följd av hamnflytten och efterföljande exploatering då analysen utgjort beslutsunderlag för staden. Vi har därför inte fördjupat oss i att belysa bredare regionala eller nationella effekter av en hamnflytt. Till följd av hamnverksamhetens art är det dock att förvänta att sådana effekter kommer att uppstå, dessa kan behöva belysas separat i ett senare skede om det bedöms vara ett relevant underlag för staden i kommande beslutsprocess. Vi har inte heller fördjupat oss i åtgärder på infrastruktur, exempelvis avseende järnvägen och kombiterminalen, som genomförs parallellt med hamnflytten.

Den genomförda samhällsekonomiska analysen har utgått från det material som funnits att tillgå vid uppdragets genomförande. Då planeringen av hamnflytten är i ett tidigt skede har det inte funnits fullständigt material att tillgå och Helsingborgs stad har under uppdragets gång fått ta fram exploateringskalkyl som kunnat fungera som underlag för PwC. Detta har inneburit att staden behövt göra vissa förenklingar i sina kalkyler, vilket är att förvänta i ett tidigt planeringsskede då information tillkommer successivt under en planeringsprocess. Därtill har antaganden behövt göras avseende befolkningstillväxt. Sammantaget innebär detta att mer detaljerade analyser kommer att behöva genomföras i ett senare skede och att mer information kommer att tillkomma vilket kan innebära att slutsatser kan komma att ändras.

Under pågående arbete har PwC ombetts belysa även det mellersta alternativet. Detta har inneburit att underlaget till stor del fått baseras på intervjuer och resonemang hos anställda på Helsingborgs stad snarare än på framtaget underlag. Detta begränsar oss i möjligheten att göra en exakt analys.

PwC har inte haft i uppdrag att genomföra en granskning eller en second opinion av från staden tillhandahållna underlag, varken avseende exploateringskalkyl eller tidigare genomförd samhällsekonomisk analys.

## Disposition

Rapporten inleds i kapitel 1 med en sammanfattning av uppdraget och den genomförda analysen. I kapitlet beskrivs kortfattat våra slutsatser av både granskning av investeringskalkyl samt den samhällsekonomiska analysen. I kapitel 2 (detta kapitel) återfinns en kortfattad beskrivning av bakgrunden till uppdraget, en uppdragsbeskrivning, en metodbeskrivning samt avgränsningar av uppdraget.

En förutsättning för att beskriva konsekvenserna av en flytt av containerhamnen är vilket utgångsläge effekterna ska bedömas mot. I kapitel 3 görs därför en beskrivning av nollalternativet, d v s det scenario där hamnen är kvar i nuvarande läge. Där beskrivs hamnens nuläge, faktorer som motiverar en flytt samt investeringar som behöver genomföras för att kunna fortsätta bedriva verksamheten i nuvarande läge. Övergripande resonemang förs även om vikten av beslut i närtid för att hamnen inte ska behöva genomföra investeringar i den befintliga hamnen som sedan inte kan nyttjas efter en hamnflytt.

I kapitel 4 återfinns PwC:s analys av att flytta hamnen till det södra alternativet. Kapitlet består av fem delsektioner:

- Investeringskalkyl flytt av Containerhamnen till södra alternativet
- Samhällsekonomiska effekter av flytt av containerhamnen till södra alternativet
- Kommunalekonomiska effekter av exploatering av Västhamnen
- Samhällsekonomiska effekter av exploatering av Västhamnen
- Sammanfattning av kommunalekonomiska och samhällsekonomiska effekter av södra alternativet

Kapitel 5 beskriver det mellersta alternativet. Avsnittet utgår från de effekter som identifierats i analysen av det södra alternativet och belyser på en övergripande nivå de skillnader som kan förväntas uppstå mellan de olika alternativen.

Kapitel 6 innehåller en samlad bedömning av de olika alternativen för hamnflytt.

# 3

Hamnens verksamhet,  
investeringsbehov och  
scenarier för hamnen  
framåt

# Kapitel 3 beskriver Hamnen AB:s nuläge, investeringsbehov samt alternativa lösningar

I kapitel 3 presenteras de tre scenarierna för containerhamnen samt en kortare beskrivning av Hamnen AB:s nuläge och behovet av investeringar. Beskrivningen av nollalternativet, det vill säga att containerhamnen utvecklas i befintligt läge syftar till att ge en förståelse för vilka åtgärder Hamnen AB behöver vidta i det fall containerhamnen inte flyttar till ett sydligare läge. Kapitlet avslutas med en tidsplan som ger en översikt över stadens beslut och tidpunkt då Hamnen AB behöver investera i befintligt verksamhet.

## Volymtillväxt över tid och trender med större fartyg driver behov av investeringar i Helsingborgs Hamn

### Nuvarande verksamhet och ökande efterfrågan

Helsingborgs Hamn är en av norra Europas ledande hamnar och är Sveriges näst största containerhamn och störst inom segmentet lyfthamnar. Sammantaget hanterar bolaget årligen 235 000-275 000 TEU\* och har sett en positiv volymutveckling över tid, även om den svaga konjunkturen bidragit till minskade volymer 2023. Containerverksamheten är Hamnen AB:s största verksamhetsområde och bidrog 2023 med 234 mkr, motsvarande 90,5% av bolagets omsättning.

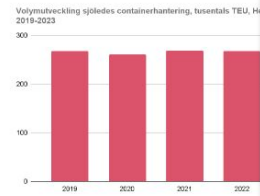
Cirka 90 procent av Sveriges frukt och grönt passerar Helsingborgsregionen, vilket gör regionen till Sveriges centrum för livsmedelslogistik. Faktumet att Helsingborgs Hamn är Sveriges största hamn inom segmentet lyfthamnar bidrar ytterligare till regionens starka position inom livsmedelshantering. Förutom hantering av frukt- och färsvaror utvecklas även tredjepartslastlogistik (TPL) och e-handel starkt inom det regionala näringslivet och med elva kommuner i Familjen Helsingborg\*\*. Helsingborgs Hamn har således en central roll i att säkerställa inflöde och utflöde av varor som en del av leverantörskedjan av varor i södra Sverige. Helsingborgs Hamn har konstaterat att verksamheterna som de understöjer med varor sannolikt kommer att expandera de kommande åren. Detta kommer att leda till en ökad efterfrågan på transport av gods genom Hamnen AB. Behovet av hanterade containerenheter (TEU)\*\* bedöms öka med mellan 1,7 till 3,8 procent per år under perioden år 2022-2040 (Maritime Insights, 2021\*\*\*).

Utöver containerverksamhet trafikerar Helsingborgs Hamn även av färjor med såväl person- som lastbilstrafik till och från Helsingör. 2023 omsatte färjetrafiken 93 mkr, vilket motsvarade 24% av Hamnen AB:s totala omsättning. Planer finns på att ersätta färjetrafiken mellan Helsingör och Helsingborg med en fast fordonslinje. I Hamnen AB:s planering antas färjetrafiken löppas ner 2050.

För att containerhamnen ska möta den ökade efterfrågan samt hantera omställningen i samband med en ombyggnad av färjetrafiken krävs expansion och investering i Hamnen AB:s containerverksamhet eftersom containerhamnen i dagligt läge närmast sig sitt kapacitetstak. Det finns också ett behov av nyinvestering och modernisering för att möta framtidens krav, bland annat behov av att kunna ta emot större fartyg, fossilfri hantering och klimatanpassning.

PMU

ARBETSBESKRIVNING



\*Transportenhet, Twenty-foot Equivalent, TEU, är volymen på en container med måtten 6 meter i längd. Helsingborg är ett särskilt viktigt område för kommunikation. Biv., Båstad, Helsingborg, Pärstorp, Svalöv, Åsby, Ängelholm och Önsjillinge.

\*\*Maritime Insights är en informationsresurs i resur / konsulter med fokus på sjöfart.

### Källor:

Helsingborgs Hamn (2024). Årsrapport Helsingborgs Hamn 2023. Helsingborg (2021). Investeringar och avskrivningar avseende hamnflytt och ombyggnad 2020-2021. (Sida nummer 09/03/2020). Helsingborg (2023). Årsrapport av Översiktspanen - Stadsplan södra staden. Samrådnotis. Diarienummer: 09442021. Maritime Insights (2021). Lördag för intergrege. Uppdaterat oktober 2018/2019.

## Möjlig framtida placering av containerhamnens verksamhet utifrån riksintresse och utvecklingsbehov

Helsingborgs hamn är en av Sveriges tio nationellt utvalda strategiska hamnar som är utsedda till strategiska noder i det svenska godstransportsystemet. Hamnens verksamhet med tillhörande väg- och järnvägsförbindningar är av stor betydelse i det övergripande transportnätet för både gods- och persontransporter. Riksintresse kommunikationer för hamn pekas ut enligt miljöbalken (3 kap 8§) vilket grundar sig på transportsystemets funktion och Trafikverket är beställande myndighet. Även anslutande färleder och kopplingar till väg- och järnvägsnätet är utpekade som riksintresse. Även nuvarande energihamn har funktioner som pekas ut som riksintresse för kommunikationhamn. Riksintresset innebär att anläggningarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dem (3 kap 8 § miljöbalken).

Helsingborgs hamn har vidare en viss säkerhetspolitisk roll i dagsläget då en stor andel av Sveriges import av livsmedel kommer in i landet via hamnen. Hamnen är även utsett till karantänhamn och är en av åtta hamnar i Sverige som har grundläggande kapacitet för att kunna upptäcka och hantera internationella hot mot människors hälsa (Folksamnyttigheten, 2022).

Containerhamnen är således viktig för staden, både som centrum för logistik och transporter och genom de verksamheter och arbetsfällor som är knutna till containerhamnen men det finns även ett riksintresse kopplat till hamnområdet. För Helsingborgs stad är det således angeläget att kunna kombinera en val fungerande hamn med utvecklingen av området.

Vid utredning av potentiell alternativ placering av containerhamnen konstaterades att det sannolikt finns möjligheter att frigöra utvecklingsytor för containerhamnens fortsatta expansion i de södra delarna av hamnområdet och även inom mark som i dagsläget inte är exploaterad inom Kemira (m 3), mark som i kartan till höger är markerad som "Hamnland" och "Hamn-utvecklingsområde". Detta skulle sannolikt frigöra stora ytor i central och attraktivt läge i staden och medbära en flytt av containerhamnen inom det område som i dagsläget är utpekad som riksintresse. (Helsingborg, 2021 & Helsingborg, 2024)

Källor: Helsingborg (2021). Översiktspanen för Helsingborgs stad 2021. Helsingborg (2021). Investeringar och avskrivningar avseende hamnflytt och ombyggnad 2020-2021. (Sida nummer 09/03/2020). Helsingborgs Stad (2023). Årsrapport av Översiktspanen - Stadsplan södra staden. Samrådnotis. Diarienummer: 09442021. Folksamnyttigheten (2022). Karantänhamnar och karantänposten.

PMU



### ÖP2021 Riksintresse och andra värden

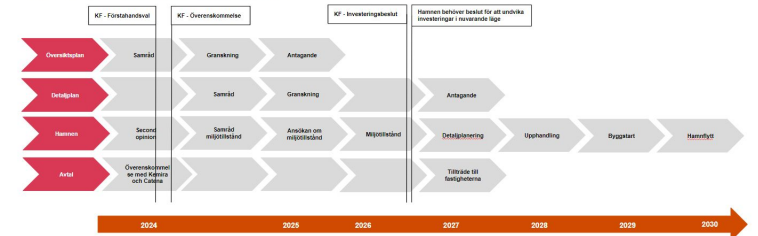
- Riksintresse och andra värden (RIV)
- Hamnland
- Hamnland, av riksintresse enligt Helsingborgs stads verksamhetsplan
- Hamnland, av riksintesse enligt Länsstyrelsen och Helsingborgs stads verksamhetsplan
- Hamn - natur
- Hamn - natur, av riksintesse enligt Helsingborgs stads verksamhetsplan
- Helsingborgs stads verksamhetsplan
- Helsingborgs stads verksamhetsplan
- Hamn - utvecklingsområde, av riksintesse enligt Helsingborgs stads verksamhetsplan

Källa: S.9 Riksintressekommunikationer för hamn.

## Tidplan för beslut om flytt samt beslut om investeringar

### Stadens tidplan för flytt och hamnens tidplan för investeringar

Det har konstaterats att hamnen i närtid behöver genomföra investeringar för att containerhamnens verksamhet ska kunna fortsätta och expandera för att möta den ökade efterfrågan. Många av dessa investeringar kan inte utnyttjas vid ett flytt till ett sydligare läge. Hamnen behöver under år 2026 fatta beslut om dessa investeringar ska genomföras. Enligt stadens tidplan för beslut om flytt av containerhamnen ska beslut fattas av Kommunfullmäktige (KF) i slutet av 2026. Det kan således konstateras att om KF fattar beslut under år 2026 kan hamnen invänta detta beslut innan beslut om investeringar i containerhamnverksamheten fattas. Skulle förseningar ske av beslut i KF kan hamnen behöva besluta om investeringar. Skulle detta beslut fattas kommer hamnens ekonomi påverkas och hamnens möjlighet att finansiera en flytt till ett sydligare läge begränsas.



Källor: Tidplan och process hamnflytt (uppdaterad våren 2024). PMU

22

# Volymtillväxt över tid och trender med större fartyg driver behov av investeringar i Helsingborgs Hamn

## Nuvarande verksamhet och ökande efterfrågan

Helsingborgs Hamn är en av norra Europas ledande hamnar och är Sveriges näst största containerhamn och störst inom segmentet kylcontainrar. Sammantaget hanterar bolaget årligen 235 000-275 000 TEU\* och har sett en positiv volymutveckling över tid, även om den svaga konjunkturen bidrog till minskade volymer 2023. Containerverksamheten (Port operations) är Hamnen AB:s största verksamhetsområde och bidrog 2023 med 234 mkr, motsvarande 59,5%, av bolagets omsättning. Under ett antal år har Port Operations haft ett negativt resultat. För att vända den negativa utvecklingen har Hamnen AB tagit fram en åtgärdsplan som syftar till att verksamhetsområdet ska nå ett positivt resultat under 2026. Bland de åtgärder som nämns ingår att säkra kapacitet, ett mer dynamiskt arbetssätt och att resursoptimera och automatisera verksamheten, vilket beräknas kunna minska t ex övertidsersättningar och driftkostnader. Detta samtidigt som intäkterna ökas genom optimering av prissättning och översyn av befintliga avtal. Om planen följs beräknar Hamnen AB att en effekt ska vara synlig redan under 2025.

Cirka 90 procent av Sveriges frukt och grönt passerar Helsingborgsregionen, vilket gör regionen till Sveriges centrum för livsmedelslogistik. Faktumet att Helsingborgs Hamn är Sveriges största hamn inom segmentet kylcontainrar bidrar ytterligare till regionens starka position inom livsmedelshantering. Förutom hantering av frukt- och färskvaror, utvecklas även tredjepartslogistik (TPL) och e-handel starkt inom det regionala näringslivssamarbetet med elva kommuner i Familjen Helsingborg\*\*. Helsingborgs Hamn har således en central roll i att säkerställa inflöde och utflöde av varor som en del av leveranskedjan av varor i södra Sverige. Helsingborgs Hamn har konstaterat att verksamheterna som de understödjer med varor sannolikt kommer att expandera de kommande åren. Detta kommer att leda till en ökad efterfrågan på transport av gods genom Hamnen AB. Behovet av hanterade containerenheter (TEU\*) bedöms öka med mellan 1,7 till 3,8 procent per år under perioden år 2022-2040 (Maritime insights, 2021\*\*\*).

Utöver containerverksamhet trafikeras Helsingborgs Hamn även av färjor med såväl person- som lastbilstrafik till och från Helsingör. 2023 omsatte färjetrafiken 93 mkr, vilket motsvarade 24% av Hamnen AB:s totala omsättning. Planer finns på att ersätta färjetrafiken mellan Helsingör och Helsingborg med en fast förbindelse. I Hamnen AB:s planering antas att färjetrafiken läggs ner 2050.

PwC

Antal hanterade container i Helsingborgs hamn (TEU) - 1996 - 2023



\*Transportenhet. Twenty-foot Equivalent, TEU, är volymen på en container med måtten 8x9x20 fot eller drygt 36,25 m<sup>3</sup>  
\*\*Familjen Helsingborg är ett samarbete mellan kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örkeljunga.

\*\*\*Maritime Insights är en informationssida / resurs / konsult med fokus på Sjöfart

För att containerhamnen ska möta den ökade efterfrågan samt hantera omställningen i samband med en nedläggning av färjetrafiken krävs expansion och investeringar i Hamnen AB:s containerverksamhet eftersom containerhamnen i dagsläget börjar närma sig sitt kapacitetstak. Det finns också ett behov av nyinvestering och modernisering för att möta framtidens krav, bland annat behov av att kunna ta emot större fartyg, fossilfri hantering och klimatanpassning.

## Källor:

Helsingborgs Hamn (2024). *Årsredovisning Helsingborgs Hamn 2023*.

Helsingborg (2021). *Inriktningsprinciper och avsiktsförklaringar avseende hamnflytt och stadsutveckling är beslutade i kommunfullmäktige 26 januari 2021 (diarienummer 00636/2020)*.

Helsingborg (2023). *Ändring av översiktsplanen - Stadsplan södra staden. Samrådsförslag. Dnr 0094/2021*.

Maritime insights (2021). *Lloyd's list Intelligence, Market outlook 2035/2050*.

# Helsingborgs Hamn ska bidra till försörjningen och näringslivet i regionen samtidigt som den ska vara lönsam

## Reinvesteringar och moderniseringsbehov

I hamnens investeringsplan finns investeringar som syftar till att ersätta befintliga maskiner och utrustning med likvärdig eller mer moderna motsvarigheter och syftar till att Hamnen AB ska kunna upprätthålla sin förmåga att fungera som en modern hamn. Investeringsplanen uppgår till ca 0,7 miljarder kr fram till 2050.

## Investeringar för att möta framtida utvecklingen inom branschen

Utvecklingen som noteras inom branschen tyder på att fartygen som anlägger vid Helsingborgs Hamn kommer att bli allt större, då containerfartygen generellt blir allt större. Den genomsnittliga storleken på containerfartyg år 2024 är 4500 TEU vilket kan jämföras med 2012, då genomsnittet var lägre än 3000 TEU. Drivkrafterna bakom denna utveckling är till stor del kopplade till energieffektivitet och kostnad per transporterad enhet. I och med att de större fartygen driver ned kostnaden per transporterad enhet finns möjlighet att erbjuda mer attraktiva priser vilket i sin tur ökar efterfrågan på att frakta last via containrar till havs (Maritime insights, 2021).

Västhamnen, där containerhamnen idag är placerad, har ett maxdjup på 13 meter. Kajerna till den västra bassängen är 300 respektive 270 meter och den östra bassängen har en kajlängd på 190 respektive 210 meter. Detta innebär att containerhamnen inte har kapacitet att ta emot fartyg som är längre än 225 meter eller har ett skrov som är djupare än 11,7 meter. I takt med att fartygen blir större ökar även trängseln och köbildningen till det större kajläget i hamnen. (Helsingborgs Hamn, 2022). För att kunna möta den ökade efterfrågan samt öka förmågan att ta emot större fartyg behöver Hamnen AB investera i längre kajer och djupare bassänger samt i att utöka hamnområdet. I annat fall riskerar Hamnen AB att tappa i konkurrenskraft gentemot andra, större hamnar.

## Inriktning enligt ägardirektiv

Enligt Helsingborgs Hamns ägardirektiv ska Hamnen AB vara *Nordens modernaste hamn. Bolaget ska vara en effektiv och lönsam hamn med nöjda kunder*. Skulle Hamnen AB inte genomföra investeringar för att öka kapaciteten (i volymer och för att ta emot större fartyg) skulle detta innebära att containerhamnen kan bli en flaskhals i leveranskedjan av varor till regionen och begränsa Hamnen AB:s konkurrenskraft i relation till omkringliggande hamnar. På sikt skulle det sannolikt resultera i att gods transporteras till en annan hamn. Detta skulle kunna leda till att företag väljer att etablera sig närmre en annan hamn med större leveranskapacitet, vilket skulle påverka näringslivet i regionen samt i förlängningen sysselsättningen.

Enligt Hamnen AB:s ägardirektiv ska Hamnen AB vara en lönsam hamn och lämna ett koncernbidrag till koncernen årligen. I ägardirektivet från 2023 framgår att Hamnen AB ska planera för att lämna ett koncernbidrag på 60 miljoner kronor avseende verksamhetsår 2023, 65 miljoner 2024, på 65 miljoner kronor avseende verksamhetsår 2024, 70 miljoner 2025 och 75 miljoner 2026. Om åtgärder för miljökrav eller omfattande saneringsarbeten planeras för kommande år, som överstiger en årlig kostnad på 5 mkr och påverkar planerat koncernbidrag, ska godkännande inhämtas från ägaren före åtgärden genomförs.

## Källor:

Helsingborg (2021). *Inriktningsprinciper och avsiktsförklaringar avseende hamnflytt och stadsutveckling är beslutade i kommunfullmäktige 26 januari 2021* (diarienummer 00636/2020).

Maritime insights (2021). *Lloyd's list Intelligence, Market outlook 2035/2050*.

Helsingborgs hamn (2022). Kaj- och djupspecifikationer.

Helsingborgs hamn (2024). HRSAB Ägardialog 2 april.

# Möjlig framtida placering av containerhamnens verksamhet utifrån riksintresse och utvecklingsbehov

Helsingborgs Hamn har i Hamnstrategiutredningen från 2007 pekats ut som en av Sveriges tio nationellt utvalda strategiska hamnar och därigenom till strategiska nod i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58). Verksamheten i hamnen med tillhörande väg- och järnvägskopplingar är ett även ett riksintresse med stor betydelse i det övergripande transportnätet för både gods- och persontransporter. Riksintresse kommunikationer för hamn pekats ut enligt miljöbalken (3 kap 8§) vilket grundar sig på transportsystemets funktion och Trafikverket är beslutande myndighet. Även anslutande farleder och kopplingar till väg- och järnvägsnätet är utpekade som riksintressen. Riksintresset innebär att anläggningarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dem (3 kap 8 § miljöbalken).

Helsingborgs Hamn har vidare en viss säkerhetspolitisk roll då en stor andel av Sveriges import av livsmedel kommer in i landet via hamnen. Helsingborgs hamn är även utsedd till karantänshamn och är en av åtta hamnar i Sverige som har grundläggande kapacitet för att kunna upptäcka och hantera internationella hot mot människors hälsa (Folkhälsomyndigheten, 2022).

Det finns således ett riksintresse kopplat till hamnområdet men containerhamnen är även viktig för staden, både som centrum för logistik och transporter och genom de verksamheter och arbetstillfällen som är knutna till containerhamnen. För Helsingborgs stad är det således angeläget att kunna kombinera en väl fungerande hamn med utvecklingen av området.

Vid utredning av potentiell alternativ placering av containerhamnen konstaterades att det sannolikt finns möjligheter att frigöra utvecklingsytor för containerhamnens fortsatta expansion i de södra delarna av hamnområdet och även inom mark som i dagsläget inte är exploaterad inom Kemira (m.fl.), mark som i kartan till höger är markerad som "Hamn-land" och "Hamn-utvecklingsområde". Detta skulle samtidigt frigöra stora ytor i centralt och attraktivt läge i staden och innebära en flytt av containerhamnen inom det område som i dagsläget är utpekad som riksintresse. (Helsingborg, 2021 & Helsingborg, 2024)

## Källor:

Helsingborg (2021). *Översiktsplan för Helsingborgs stad 2021*.

Helsingborg (2021). *Inriktningsprinciper och avsiktsförklaringar avseende hamnflytt och stadsutveckling är beslutade i kommunfullmäktige 26 januari 2021*. Diarienummer 00636/2020.

SFS nr: 1998:808 Miljöbalken

Helsingborgs Stad (2023). *Ändring av översiktsplanen - Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Diarienummer: 0094/2021.

Folkhälsomyndigheten (2022). *Karantänshamnar och karantänsflygplatser*



Karta 5.1.9 Riksintresse kommunikationer för hamn.

# För att möta Hamnen AB:s behov framåt har tre alternativa hamnlägen utretts

---

## Alternativa lägen för containerhamnen

Utifrån nuläget i Hamnen och de rådande trenderna har Hamnen AB konstaterat att de behöver göra investeringar för att möta den framtida efterfrågan. I ett tidigare skede har tre alternativ tagits fram och övergripande utretts;

1. Stanna kvar i befintligt läge och genomföra åtgärder i nuvarande hamn, vilket i denna rapport benämns nollalternativet
2. Flytta containerhamnen söderut till nuvarande Skåneterminalen, vilket benämns mellersta alternativet
3. Flytta containerhamnen söderut till Kemiras område, vilket benämns södra alternativet

Staden och Hamnen AB har sedan dess valt att fokusera på det södra alternativet då det bedömts kunna möta såväl stadens som Hamnen AB:s målsättningar på lång sikt.

Det är således det södra alternativet som har legat till grund för Hamnen AB:s investeringskalkyl och som i huvudsak analyseras i denna rapport, se kapitel 4. För att möjliggöra en jämförelse beskrivs samtliga nämnda scenarier övergripande i detta avsnitt. Viktigt att beakta är dock att södra alternativet är den lösning som utretts mest och att det således finns mer uppdaterad information om detta.

# Nollalternativet innebär expansion på nuvarande hamnområde

För att möjliggöra en tillväxt av Hamnen AB:s verksamhet på nuvarande läge behöver Hamnen AB utöka hamnområdet till närliggande mark. Därtill behöver Hamnen AB genomföra investeringar för att klimatsäkra området och höja marknivån, investera i utrustning etc.

Hamnen AB bedömer att kostnaden för att utöka hamnverksamheten på befintlig plats motsvarar ca 50% av Hamnen AB:s investeringskostnad för södra alternativet. Bedömningen baseras på underlag och jämförelser som togs fram i tidigare skeden. I och med prisutvecklingen och att underlagen var översiktliga är den dåvarande prisuppgiften inte aktuell, men relationen mellan de olika alternativen bör fortsatt kunna ge en uppfattning avseende investeringarnas proportion till varandra.

## Potential till expansion av nuvarande hamnområde

För att utöka hamnområdet kan närliggande mark som staden äger tas i anspråk, bland annat marken där nuvarande Energihamnen ligger. Det finns idag flera företag som har rätt att nyttja denna mark genom olika typer av avtal så som tomträtt och arrende. När avtalen om arrende löper ut är huvudregeln att de som arrenderar avvecklar sin verksamhet och återställer marken, bland annat genom sanering och rivning av befintliga byggnader (8 kap. 21 § jordabalken). För den mark som upplåts med tomträtt behöver staden lösa in de fastigheter som finns på marken om avtalet inte förnyas (13 kap. 17 § jordabalken). Nuvarande avtal löper till år 2032 och år 2034.



## Källor:

Maritime insights (2021).  
SFS 1970:994. Jordabalk.  
Helsingborgs Hamn (2022). *Kaj- och djupspecifikationer*.  
Lloyd's List Intelligence (2021). *Market outlook 2035/2050*.  
Helsingborgs Hamn (2024). *HRSAB Ågardialog 2 april*.



# Även om containerhamnen kvarstår i samma läge finns ett behov av att investera i verksamheten

## Klimatsäkra nya hamnområdet

Enligt IPCC:s\* klimatrappport förutspås havsnivån stiga under en lång tid framöver på grund av klimatförändringarna. Kustskyddsutredningen som tagits fram som en del av planeringsarbetet för Stadsplan södra staden visar att vissa områden inom planområdet är riskutsatta vid höga havsnivåer i Öresund. Detta avser såväl områden med befintlig bebyggelse som ytor för ny stadsutveckling. De områden som är mest riskutsatta är Västhamnen samt de norra delområdena norr om Oljehamnsleden; Helsingborg C, Oceanhamnen och Universitetsområdet (Sweco, 2022).

Det kan således konstateras att marken i området där containerhamnen idag bedriver verksamhet behöver klimatanpassas. Enligt Stadsplan södra staden betraktas området som benämns som Hamnen, söder om nuvarande containerhamn, som samhällsviktig verksamhet och ska enligt Helsingborgs stads gällande översiktsplan klara ett tillfälligt högvatten på + 4 meter från dagens medelvattenstånd (RH2000). Verksamheten som bedrivs i området Hamnen motsvarar den verksamhet som i dagsläget bedrivs i containerhamnen. Det kan således antas att en klimatanpassning för att klara ett tillfälligt högvattenstånd på + 4 meter (RH2000\*\*) behöver göras i området där containerhamnen är placerad, om containerhamnen inte flyttar. Klimatanpassningar behöver således genomföras oavsett om containerhamnen flyttar eller stannar kvar i sitt nuvarande läge. Att utföra en markhöjning samtidigt som hamnverksamheten är i drift bedöms enligt Hamnen AB inte som möjligt. Hamnen behöver därför helt eller delvis stänga när arbetet genomförs, vilket kommer att ge minskade intäkter till Hamnen AB på kort sikt men kan även ge effekter på längre sikt om godsflöden förändras permanent.

## Investeringar i hamnutrustning

Hamnen AB:s utrustning börjar nå sin tekniska livslängd och Hamnen AB skulle därför behöva investera i nya STS-containerkranar. Att genomföra dessa investeringar och annat nödvändigt underhåll när containerhamnen är i drift skulle sannolikt leda till vissa driftstörningar. Om driftstörningarna som är hänförliga till ombyggnationer av containerhamnsområdet blir omfattande och långdragna finns det en risk att containerhamnens kunder söker sig till en annan hamn. Om kunderna byter hamn finns det en sannolikhet att de inte återvänder när ombyggnationen är klar. För att minimera risken att containerhamnen förlorar kunder är det därför centralt att ombyggnationen kan ske utan stora störningar för dess kunder.

För att kunna hantera ökade containervolymer och framtidssäkra hanteringen behövs även ett nytt containerhanteringssätt. Investeringarna kommer att öka effektiviteten i containerhanteringen, samt utgöra en möjliggörare att uppnå stadens miljömål.

\*IPCC är FN:s klimatpanel som är FN:s organ för att sammanfatta och bedöma vetenskapen relaterad till den globala uppvärmningen.

\*\* RH2000 (Rikets höjdsystem 2000) är Sveriges nationella höjdsystem. Vattenståndet presenteras i förhållande till nollnivån i RH2000.

## Källor:

Sweco (2022). *Klimatanpassning Stadsplan södra staden*.

# I nollalternativet frigörs inga ytor för exploatering i Västhamnen

---

## Sammanfattning nollalternativet

Nollalternativet innebär att containerhamnen byggs ut i nuvarande läge och på den mark som idag utgörs av Energihamnen. Detta innebär att inlösen av tomträtter är en förutsättning för att gå vidare med alternativet och en sådan process kan vara kostsam och omfattande. Trots att det finns möjlighet till expansion i nuvarande läge råder en osäkerhet kring om den ytterligare mark som kan tas i anspråk kommer att vara tillräcklig för den volymutveckling som Hamnen AB förväntar sig kommande år. I diskussion med Hamnen AB lyfts särskilt osäkerhet kring möjlighet för expansion för att möta efterfrågan efter år 2035.

Enligt Hamnen AB är de investeringar som beskrivits avseende nollalternativet och som krävs för att möjliggöra en fortsatt konkurrenskraftig containerverksamhet på befintlig plats i Helsingborg områdesspecifika. Detta innebär att de inte kan tas med vid en hamnflytt efter att dessa investeringar genomförts. Av det skälet är det viktigt för Hamnen AB:s möjlighet att fortsätta sina investeringar och växa att beslut fattas avseende containerhamnens framtida läge inom en relativt snar framtid. Om de beskrivna investeringarna skulle genomföras, och beslut därefter fattas att ändå flytta containerhamnen, skulle det påverka Hamnen AB:s förmåga att självständigt bära dessa investeringar.

För stadens del innebär nollalternativet att ytor för stadsutveckling inte frigörs i Västhamnen, vilket förhindrar stadens möjlighet att växa i ett attraktivt, havsnära och centralt läge. Enligt exploateringsenheten och Helsingborgs projektledare för Södra staden är det dock fortsatt möjligt att exploatera närliggande områden med reservation för att bullernivåerna i direkt anslutning till hamnverksamheten resulterar i att det eventuellt behöver byggas fler kontorsbyggnader i anslutning till containerhamnen än annars planerat. De planerade bostäderna i närområdet kan också behöva bullerpassager och bullerbarriärer kan behöva byggas för att hålla bullernivåerna inom gränsvärden för bebyggelse.

Av dessa skäl - såväl stadens som Hamnen AB:s långsiktiga möjlighet till att växa - har Hamnen AB och staden valt att fokusera sina utredningar på en flytt av containerhamnen till ett sydligare läge.

## Källor:

Helsingborgs Stad (2023). *Ändring av översiktsplanen - Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Diarienummer: 0094/2021.

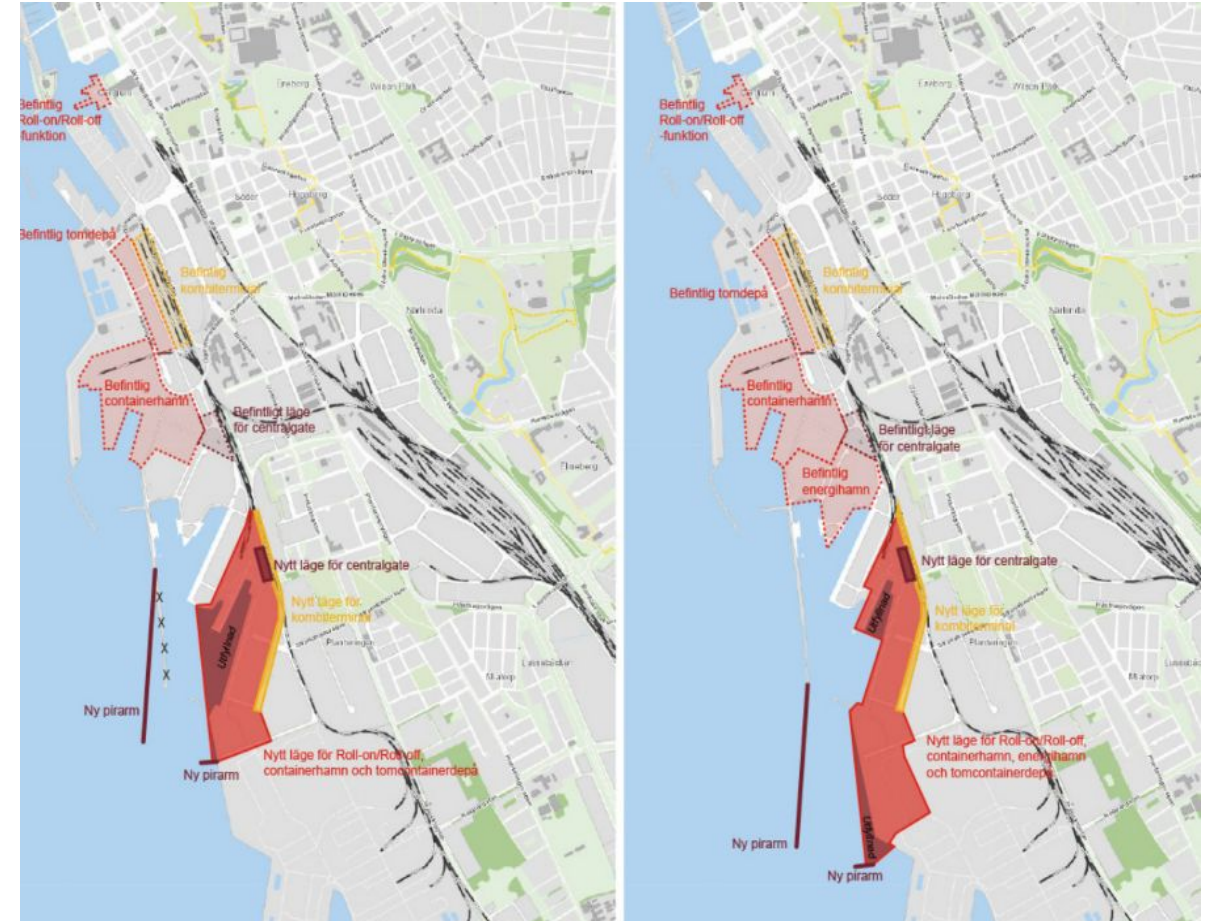
# Två alternativ för flytt av containerhamnen har tagits fram

## Flytt av containerhamnen

Som tidigare nämnts har två potentiella lägen för flytt av containerhamnen tagits fram; **mellersta alternativet** samt **södra alternativet**. Som det går att utläsa på bilderna till höger överlappar de två alternativen delvis varandra geografiskt (Helsingborg, 2023). Samtidigt finns skillnader i utformning och möjligheter för såväl Hamnen AB som för staden i de olika alternativen.

Båda alternativen innebär dock att Hamnen AB får möjlighet att ta emot fartyg upp till 300 meter och med ett djupgående på upp till 13,5 meter (detta kräver ett djup på 15 meter). Båda alternativen innebär också att containerhamnen anläggs med *en* lång kaj, vilket skapar flexibilitet och ger möjlighet för ett, två eller tre fartyg att förtöjas samtidigt. Därtill innebär en lång kaj också att kranar kan användas mer effektivt och att hamnens interna logistik till och från containerlagret kan bli mer effektivt än vad det är i nuläget. Båda alternativen för flytt innebär således att en expansion av hamnkapaciteten för att möta den prognostiserade efterfrågan möjliggörs.

I båda scenarierna möjliggörs även för Helsingborgs stad att exploatera de ca 50 hektar av centrala ytor som frigörs i Västhamnen. Exploateringen kommer medföra ett ökat antal bostäder och arbetsplatser i såväl havsnära som kollektivtrafiknära lägen, vilket i sin tur möjliggör för ett antal indirekta effekter.



Mellersta alternativet

Södra alternativet

## Källor:

Helsingborgs Hamn (2024)

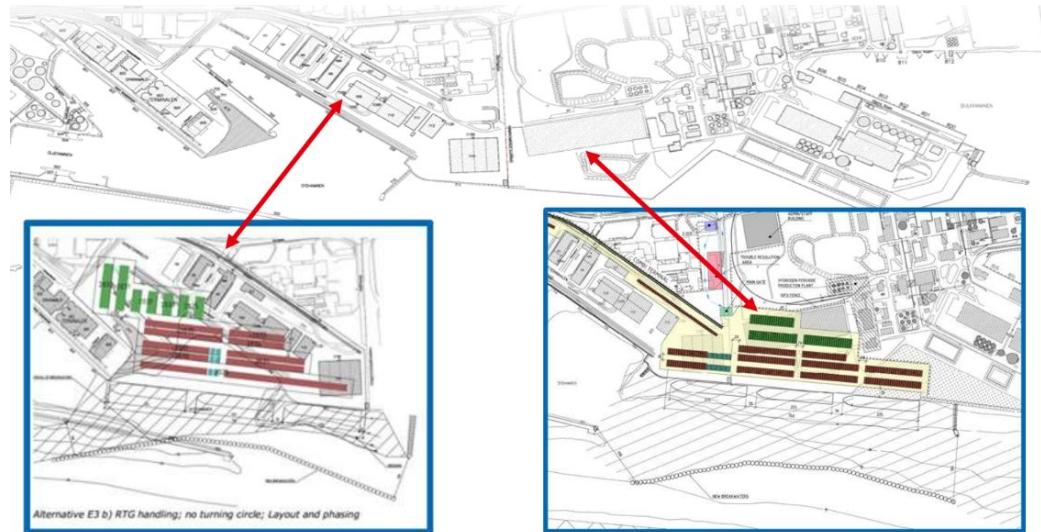
Helsingborgs Stad. (2023). *Ändring av översiktsplanen - Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Diarienummer: 0094/2021.

# Det södra alternativet kräver förvärv av mark

## Mellersta alternativet

Mellersta alternativet innebär att containerhamnen flyttas söderut till det område som i nuläget benämns Sydhamnen. Det innebär vidare att bassängen vid Skåneterminalen fylls igen för att möjliggöra att en ny kaj anläggs. För att möjliggöra en mer effektiv hantering behöver Hamnen AB, för att få plats byta hanteringssystem till eldrivna RTG (Rubber Tyred Gantry Cranes).

I tidigare utredningar som tagits fram har Hamnen AB:s investeringskostnad för det mellersta alternativet i stort motsvarat kostnaden i det södra alternativet. Däremot behöver inte staden förvärva någon mark för att möjliggöra det mellersta alternativet och inte heller behöver en sanering genomföras inför ett hamnbygge. Ur kommunkoncernens perspektiv är mellersta alternativet därmed något billigare än det södra alternativet.



Mellersta hamnområdet

Södra hamnområdet

## Södra alternativet

Södra alternativet innebär att containerhamnen flyttas söderut, till det område som idag ägs av Kemira och Catena. Detta innebär att marken behöver förvärfvas av Kemira och Catena för att möjliggöra Södra alternativet. Därtill är marken idag förorenad och behöver saneras.

Till skillnad från det mellersta alternativet innebär detta alternativ inte att det finns behov av att fylla igen en bassäng för att anlägga en ny kaj. Däremot krävs även i det här fallet att Hamnen AB investerar i ett nytt hanteringssystem med eldrivna RTG:er. I den framtagna investeringskalkylen beräknas kostnaden för Hamnen AB uppgå till 2,6 miljarder kronor. I detta ingår dock inte förvärv av mark eller sanering. Se avsnitt 4.1.1 för mer information om investeringen i det södra alternativet.

För att möjliggöra en flytt av containerhamnen till det södra alternativet måste ett antal grundläggande åtgärder vidtas; förvärv av marken, sanering samt muddring av havsbotten. På nästa sida beskrivs dessa åtgärder mer utförligt.

## Källor:

Helsingborgs Hamn (2024)

Helsingborgs Stad. (2023). *Ändring av översiktsplanen - Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Diarienummer: 0094/2021.

# Nödvändiga åtgärder innan flytt av containerhamnen

## Förvärva marken

I dagsläget ägs marken som omfattas av det södra alternativet av två företag, Kemira och Catena. För att kunna flytta containerhamnen till det södra alternativet behöver staden således förvärva mark av Kemira och mark samt en lagerbyggnad av Catena. Eftersom staden inte äger marken pågår en diskussion angående ramarna för ett förvärv, bland annat inköpskostnaden. Det finns således en viss osäkerhet kopplad till stadens kostnad av en flytt till det södra alternativet.

## Sanera marken

Marken som staden vill förvärva av Kemira och Catena är förorenad. Kemira följer en åtgärdsplan hos Länsstyrelsen för att hantera föroreningarna. Om containerhamnen flyttar till det södra alternativet kommer marken att behöva saneras i ett tidigare skede än om Kemira sanerar enligt åtgärdsplanen. Detta innebär att vid ett förvärv av marken måste staden och Kemira enas gällande finansiering av saneringskostnaden. Utfallet av denna diskussion kan få påverkan på inköpspriset av Kemiras mark.

## Muddring av havsbotten

För att öka vattendjupet och framkomligheten för fartyg behöver Hamnen AB muddra havsbotten. Muddring innebär att bottenmaterialet i havet tas bort genom att spränga, gräva eller suga upp material. Muddring har negativa miljöeffekter. Genom att ta bort naturligt bottenmaterial förändras vattenförhållandena, vilket påverkar strömningsmönster och materialtransport. Detta kan leda till förändrade livsbetingelser för växt- och djurliv. Muddring har även en påverkan utanför själva muddringsområdet, genom grumling av vattnet. Det kan också leda till ökat läckage av näringsämnen, vilket ökar risken för övergödning och spridning av föroreningar om de finns i sedimenten. Högre grumlighet minskar också ljusgenomsläppligheten i vattnet, vilket minskar fotosyntesen och syreproduktionen (Länsstyrelsen, 2024).

Havsbotten som behöver muddras innehåller föroreningar. Utöver saneringen av marken kommer det därför även krävas hantering av föroreningar i samband med muddringen, vilket kan vara förknippat med kostnader. Länsstyrelsen har i dagsläget inga krav på att sanera massorna i vattnet. Utöver saneringen av marken kommer det därför även krävas sanering föranlett av muddringen, vilket är förknippat med kostnader. Länsstyrelsen har i dagsläget inga krav på Kemira att sanera massorna i vattnet. Detta innebär att de kostnader som uppstår för sanering av vattnet kan tillfalla staden och Hamnen AB. Det finns idag en pågående diskussion om hanteringen av denna sanering mellan staden och Kemira. Utfallet av denna diskussion är vid rapportens utfärdande oklar.



## Källor:

Länsstyrelsen (2024). *Vattenverksamhet, olika typer av vattenverksamhet - muddring.*

# Skillnader mellan södra och mellersta alternativen

## Sammanfattning av alternativen för hamnflytt

Båda alternativen för hamnflytten innebär omfattande investeringar för Helsingborgs Hamn AB och att containerhamnen flyttas till ett sydligare läge (i tabellen till höger återfinns en översikt över kostnadsdrivare). I det södra alternativet äger varken Hamnen AB eller staden hela det berörda markområdet, utan för att alternativet ska vara möjligt krävs att staden köper mark från Kemira och Catena. Dessutom behöver marken saneras eftersom den är förorenad idag.

I det mellersta alternativet äger Hamnen AB och staden marken, varför inga kostnader avseende fastighetsköp finns. Dessutom behöver inte marken saneras då den idag används till hamnverksamhet. Samtidigt behövs här något större utfyllnad i vattnet, vilket ökar dessa kostnader jämfört med det södra alternativet. Totala investeringskostnaderna beräknas dock vara högre för det södra alternativet i och med saneringskostnaderna samt kostnaderna för inköp av mark.

Båda alternativen möjliggör också för exploatering i nuvarande Västhamnen. En flytt av containerhamnen till det södra alternativet flyttar dock hamnverksamheten längre från de centrala delarna av Helsingborg jämfört med det mellersta alternativet. Följaktligen minskar störningarna från exempelvis buller från hamnen mer i det södra alternativet jämfört med i det mellersta alternativet. På lång sikt möjliggörs även en mer omfattande stadsomvandling och stadsutveckling i det södra alternativet. Det södra alternativet innebär därtill att Hamnen AB får bättre möjligheter att utveckla sin verksamhet.

Vidare har det framkommit att terminalytorna är större i det södra alternativet jämfört med det mellersta alternativet, vilket skapar goda förutsättningar för en effektiv inre logistik. De mindre ytorna i det mellersta alternativet kan således innebära att möjligheterna till att bedriva en effektiv hamnverksamhet minskar samtidigt som den begränsade ytan hindrar en framtida expansion av verksamheten.

Hamnen AB:s och stadens slutsatser från ovan har hittills varit att det södra alternativet är att föredra framför det mellersta då det skapar bättre möjligheter för framförallt stadsutveckling och hamnens utveckling på sikt. Som tidigare nämnts är det således det södra alternativet som utretts och som man har tagit fram en mer detaljerad investeringskalkyl för.

## Översikt av kostnadsdrivare

### Åtgärder som genomförs oavsett valt alternativ

Befintlig asfaltbeläggning tas bort, marknivån höjs till +4,0, nytt asfaltbeläggning i hela terminalen

Befintliga dränerings- och vattenledningar, manhål och brunnar tas bort, nya dränerings- och vattensystem installeras

Befintliga elektriska installationer tas bort, nya elektriska system installeras inklusive nya belysningsmaster.

Nya kajer kommer att ha ett djup på 15,0 m.

Nya kajer kommer att ha skydd av vågbrytare i samma utförande som finns i Västhamnen.

I alla kostnadsberäkningar har 10 % för kundens kostnader och 25 % för oförutsedda kostnader lagts till.

### Skillnader mellan nollalternativet och södra alternativet

0-alternativet är bara 1 ny kajplats och i det södra alternativet 2 nya kajplatser

Ny vågbrytare i det södra alternativet

Mer muddringsarbete i det södra alternativet

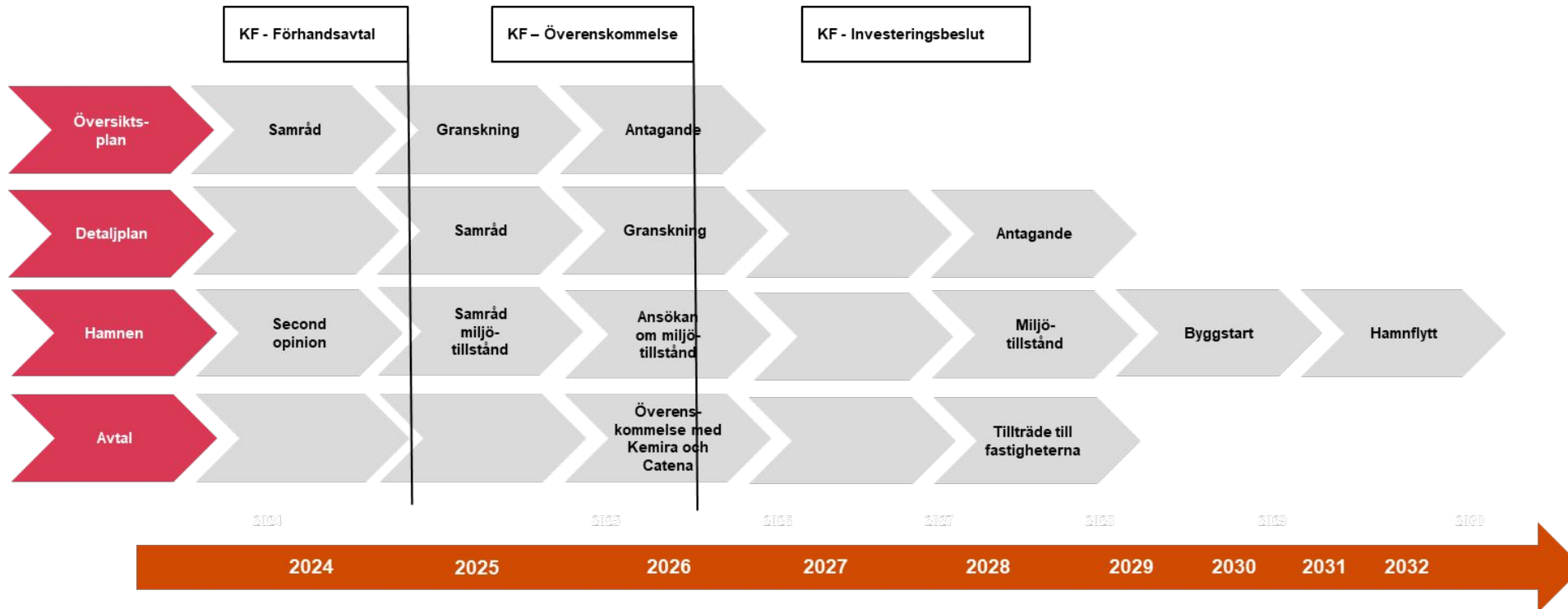
Mer markarbete i det södra alternativet

Källa: Helsingborgs stad

# Tidplan för beslut om flytt samt beslut om investeringar

## Stadens tidplan för flytt och Hamnens tidplan för investeringar

Det har konstaterats att Hamnen AB i närtid behöver genomföra investeringar för att containerhamnens verksamhet ska kunna fortlöpa utan att riskera driftstopp och för att man ska kunna expandera för att möta den ökade efterfrågan. Många av dessa investeringar kan inte nyttjas vid en flytt till ett sydligare läge. För att det ska finnas en tydlig inriktning där driften kan fortlöpa utan stopp och för att dessa investeringar inte ska vara att betrakta som en sunk cost vid en hamnflytt är det därför viktigt att ett beslut avseende hamnflytten fattas i relativ närtid. Enligt stadens tidplan bör investeringsbeslut om flytt av containerhamnen fattas av Kommunfullmäktige (KF) i under 2027-2028. Hamnen AB:s planering för framtiden är beroende av ett beslut inom de närmaste åren. För varje år ett beslut försenas ökar risken att Hamnen AB behöver göra kostsamma investeringar på befintlig yta i Västhamnen (t ex muddring, kajer och kranar). Kajer och kranar är platsbyggda och kan svårtligen flyttas med. Muddring behöver göras i annat läge. Dessa eventuella investeringar i den befintliga hamnen kan potentiellt påverka Hamnen AB:s möjligheter att finansiera investeringarna i en ny containerhamn utan tillskott från ägarna.

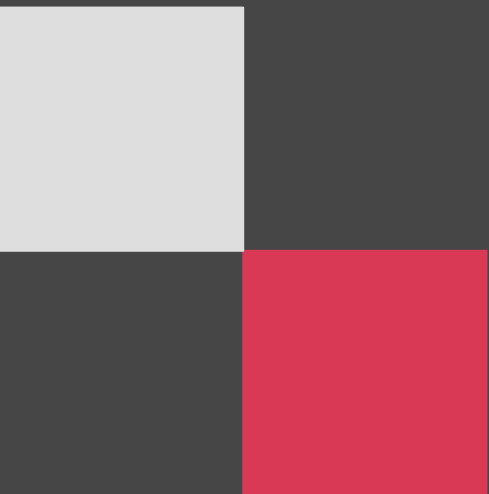


### Källor:

Tidplan och process hamnflytt (uppdaterad december 2024)

# 4

Analys av södra  
alternativet





# Kapitel 4 presenterar investeringskalkylen samt redogör för de effekter som uppstår vid en flytt till det södra alternativet

I kapitel 4 presenteras det södra alternativet och de konsekvenser som uppstår vid en flytt av containerhamnen till det södra alternativet.

I delkapitel 4.1 presenteras vilka konsekvenser som uppstår för hamnverksamheten vid en flytt av containerhamnen till det södra alternativet. Inledningsvis i avsnittet ges en överblick över investeringskalkylen och de centrala antaganden som har stor inverkan på utfallet i investeringskalkylen. Avslutningsvis presenteras de samhällsekonomiska effekterna som uppstår i och med containerhamnens nya placering.

I delkapitel 4.2 presenteras de effekter som uppstår i och med exploatering av det gamla hamnområdet, Västhamnen. Inledningsvis redogörs för stadens möjligheter vid exploateringen samt de nödvändiga åtgärder som måste vidtas innan exploatering är möjlig. Vidare presenteras de intäkter och kostnader som uppstår för staden och avslutningsvis presenteras de samhällsekonomiska effekterna som uppstår vid exploatering av Västhamnen.

Avslutningsvis presenteras en samlad bedömning av investeringskalkylen, den kommunalekonomiska analysen och de effekter som uppstår i och med en flytt av containerhamnen i delkapitel 4.3.

**Antaganden med stor påverkan på Hamnen AB:s investeringskalkyl**

Centrala antaganden med stor påverkan på kalkylens utfall. För att få en uppfattning om hur känsliga de prognostiserade utvalda parametrarna har PwC utvecklat en mer dynamisk modell känslighetsanalyser. De parametrarna vi har inkluderat i känslighetsanalysen i grafen till höger.

Den första stapeln i orange färg i grafen (Startvärde känslighetsdiskonterade kassaflöden för perioden 2028-2080). Den sista i känslighetsanalysen visar det diskonterade kassaflödet om alla beaktas samtidigt. Notera att staplarna visar ej värde då vi inom värdering.

- **Nedläggning av färjetrafiken:** I investeringskalkylen från och med år 2051 i samband med etableringen av fordonstaxi, vilket medför ett bortfall av reiseresta till betydande påverkan på lönsamheten.
- **Volymtillväxt av Hamnen AB:s verksamhet:** Prognos volymtillväxt. En minskad volymtillväxt om -0,5 procent 2024-2050 får en betydande påverkan på lönsamheten rapporten från Maritime Insights år framtagen år 2021 överväga att efterfråga nya estimer från Maritime Insights investering taras då volymtillväxten är en viktig på.
- **Örutsedda investeringskostnader:** Stora delar av under prognosperioden och förändringar i prognostiserade effekter. Ökade investeringskostnader kan desutom led och därmed öka räntekostnader.

**Summering av samhällsekonomiska effekter av att hamnen flyttar till Södra alternativet**

Effekter som uppstår till följd av att containerhamnen flyttar och verksamheten kan växa. De samhällsekonomiska effekter som uppstår till följd av flytten och i samband med hamnverksamhetens möjlighet att växa sammanfattas nedan.

Det marina naturreservatet Knäshaken riskerar att skadas av muddring och justering av farleden som krävs för ombokalisering av hamnen. Muddringen kan leda till grumling, föroreningar och förändrade störningsnivåer. För att minimera skador föreslås skyddsåtgärder och utredningar pågår för att bedöma påverkan.

Flytten av hamnen innebär även buller som kan påverka människors hälsa negativt. Det bedöms positivt att bullergenererande verksamheter samllokaliseras i samband med en flytt av hamnen, men vid en flytt av hamnen kan bullernivåerna ändå överskrida riktvärden vid befintliga kostnader inom områdena Planering och Utslipp. Vidare utredningar krävs och för att hantera detta.

Helsingborgsregionen är en viktig logistisk plats med många företag och arbetsställen inom sektorn. Containerhamnen bidrar betydligt till regionens ekonomi och sysselsättning. Flytten av hamnen kan, i och med att hamnverksamheten förväntas ha en prognostiserad volymtillväxt på 2,3 %, stärka näringslivet och bidra till fortsatt tillväxt och utveckling. Flytten av hamnen till Södra alternativet skulle möjliggöra hantering av större godsvolymer och erbjuda näringslivet fortsatt tillväxt och utveckling. Investering i en större och modernare hamn skulle leda till ökad effektivitet och minskade kostnader på lång sikt samt hjälpa till att behålla befintliga kunder genom förbättrad logistik. Dessutom kan en modern hamnstruktur attrahera fler företag till området, vilket främjar tillväxt och samarbete inom näringslivet.

En flytt av containerhamnen till ett södra alternativ kan skapa fler arbetsställen och positiv påverka näringslivet på grund av större expansionsmöjligheter och färre driftstörningar. För varje arbetsställe i företaget direkt verksam i hamnen eller lokaliserade i g.n.a. närheten till hamnen förväntas ytterligare 0,51 arbetsställen genereras i familjen Helsingborg som indirekt följd. Flytten skulle också möjliggöra modernisering och elektrifiering av hamnen, vilket minskar vätgasutsläpp samtidigt som de direkta arbetsställena i hamnen förväntas bli färre. Dessa effekter är dock inte exklusiva för flytten, eftersom elektrifieringen planeras oavsett om hamnen flyttar eller ej.

**En jämförelse med nollalternativet visar att stadens kostnadsutveckling förväntas öka till följd av exploateringen**

Exploateringen förknippad med kostnader. Vid en jämförelse med nollalternativet, där ingen exploatering av Västhamnen möjliggörs, blir det tydligt att exploateringen kommer att leda till att kostnadsstrycket i Helsingborg ökar. Vår analys visar att exploateringen bidrar till att kostnadsstrycket ökar med 0,5-0,6% från 123% till 123,5-123,6% beroende på ålderssammansättningen (Scenario 1 och 2) i Västhamnen.

Samtidigt ökar befolkningstillväxten till följd av exploateringen under perioden fram till 2050 med 19,6% jämfört med 18,9%, vilket är en skillnad på 0,7%. Skillnaderna visas i grafen till höger. Att skillnaden mellan scenario 1 och nollscenario gällande kostnadsstrycket är mindre (0,8%) än skillnaden i befolkningökningen (0,7%) beror på att som de inflyttade i Scenario 1, som konstaterat, tillhör rika-kostsamma åldersgrupper. Det leder i sin tur till ett lägre kostnadsstryck.

**Demografiskt tryck och befolkning**

Scenario	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Scenario 1 - Åldersstruktur inkl Oceanhamnen	100%	102%	105%	110%	115%	120%	123,6%
Scenario 2 - Åldersstruktur inkl Helsingborg stort	100%	102%	105%	110%	115%	120%	123,0%
Nollscenario	100%	102%	105%	110%	115%	120%	119,0%
Folkmängd inkl exploatering	100%	102%	105%	110%	115%	120%	119,9%
Folkmängd nollscenario	100%	102%	105%	110%	115%	120%	118,9%

# 4.1

Flytt av containerhamnen

# 4.1.1

Investeringskalkyl för södra  
alternativet

# Investeringskostnaderna kopplade till en flytt av hamnen till det södra alternativet estimeras uppgå till 2,6 miljarder kr

## Flytt av hamnen innebär en mer yteffektiv hantering

Vid en flytt av containerhamnen till det södra alternativet finns en möjlighet att bygga en 680 meter lång kaj med ett vattendjup på 15 meter, vilket gör det möjligt att hantera två till tre stora containerfartyg vid en kaj. Den nya containerhamnen kommer således att kunna hantera betydligt större volymer än dagens hamn, samtidigt som en modernisering och effektivisering av verksamheten medför att hamnen kan ta upp mindre yta. Detta möter behovet av ökad kapacitet samtidigt som stadens tillgängliga ytor används mer effektivt.

## Hamnens investeringskalkyl

En flytt av containerhamnen till det södra alternativet kommer att innebära investeringar för Hamnen AB och flytten kommer att få en påverkan på utvecklingen av Hamnen AB:s kostnader, intäkter och finansiella ställning. Hamnen AB har med anledning av detta tagit fram en kalkyl för investeringen och dess påverkan på bolagets ekonomi. Alla siffror i investeringskalkylen är presenterade i reala siffror (2022 års värde).

## Tidplan för flytt av containerhamnen

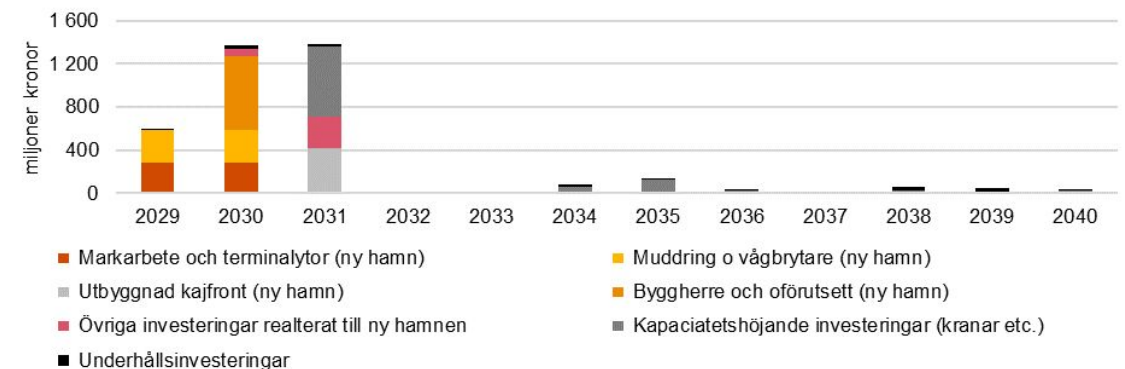
När staden skapat förutsättningar för Hamnen AB att påbörja flytten kan Hamnen AB påbörja investeringen. Enligt Hamnen AB:s ordinarie investeringskalkyl påbörjas flytten år 2028 och den nya hamnen tas i drift år 2030. Det finns dock osäkerheter i processen med hänsyn till miljötillstånd och dylikt som kan påverka möjlighet för när beslut om potentiell investering i ny hamn kan fattas. PwC har i samråd med Hamnen AB senarelagt driftstart i investeringskalkylen med ett år, vilket innebär att flytten antas påbörjas år 2029 och att hamnen tas i drift år 2031 för att ta höjd för dessa risker. Hamnen AB:s planering för framtiden är beroende av ett beslut inom de närmaste åren. För varje år ett beslut försenas ökar risken att Hamnen AB behöver göra kostsamma investeringar på befintlig yta i Västhamnen (t.ex. muddring, kajer och kranar). Detta är inget som går att flytta med då kajer och kranar är platsbyggda och muddringen relaterat till det södra alternativet avser annan plats än muddringen för den nuvarande hamnen. Dessa eventuella investeringar i den befintliga hamnen kan potentiellt påverka Hamnen AB:s möjligheter att finansiera investeringarna i en ny

containerhamn utan tillskott från ägarna. I nollalternativet finns det dessutom ett volymtak på vad Hamnen AB kan hantera.

## Estimerat investeringsbehov

Baserat på sin expertis har Hamnen AB tillsammans med tekniska konsulter estimerat att investeringarna kopplade till att flytta hamnen till södra alternativet kommer uppgå till 2,6 miljarder kr. De största investeringsposterna är (i) markarbete och terminalytor, (ii) vågbrytare och muddring av den nya hamnen, (iii) utbyggnad kajfront ny hamn, samt (iv) kostnader för byggherre och oförutsedda poster. För mer information se nästa sida. Utöver investeringskostnader som är hänförliga till en hamnflytt kommer Hamnen AB även behöva göra kapacitetshöjande investeringar i Hamnen AB, t.ex. nya och mer moderna kranar. Dessa investeringskostnader estimeras uppgå till 0,7 miljarder kr och är en kostnad som Hamnen AB kommer att behöva ta oavsett om de flyttar till det södra alternativet eller om de blir kvar i Västhamnen. Det sammantagna investeringsbehovet estimeras uppgå till 3,4 miljarder kr. Efter driftstart av den nya hamnen estimeras investeringsbehovet vara betydligt lägre (underhållsinvesteringar och vissa ytterligare kapacitetshöjande investeringar).

## Prognostiserade investeringar



# De största posterna i Hamnen AB:s investeringskalkyl

Nedan beskrivs de största posterna i Hamnen AB:s investeringskalkyl.

## Markarbete och terminalytor för klimatanpassning av hamnområdet

Likt marken i Västhamnen behöver marken i södra alternativet höjas för att hantera stigande vattennivåer. Eftersom hamnen klassas som samhällsviktig verksamhet behöver marknivån anpassas till att klara ett tillfälligt högvattenstånd på +4 meter (RH2000). Idag ligger marknivån inom delar av planområdet lågt, ungefär 2 meter över medelvattenytan i havet (RH2000). Höjningen av marken är en del av Hamnen AB:s investeringskalkyl (estimerad kostnad ca 565 mkr).

## Vågbrytare och muddring

Den nya containerhamnen ligger på ett utsatt läge för vågor och vågöverspolning på land. För att skydda verksamheten och omkringliggande bebyggelse planeras vågbrytare, så kallade yttre skydd, i havet. Det finns olika sorters vågbrytare, både flytande, pir och utfyllnad av havsbotten. Vågbrytaren planeras att placeras utanför den befintliga Oslopiren men utformningen av vågbrytaren kan komma att förändras något beroende på hamnens slutgiltiga disposition. Som konstaterats inledningsvis i kapitlet behöver hamnbotten muddras för att öka hamndjupet. Kostnaden för vågbrytare och muddring är inkluderat i Hamnen AB:s investeringskalkyl (estimerad kostnad ca 613 mkr).

## Utbyggnad kajfront

Anläggning av en lång kaj för att kunna ta emot större och djupare fartyg samt för att möjliggöra för upp till tre fartyg att förtöjas samtidigt. Kostnaden för en ny kajfront är inkluderat i Hamnen AB:s investeringskalkyl (estimerad kostnad ca 424 mkr)

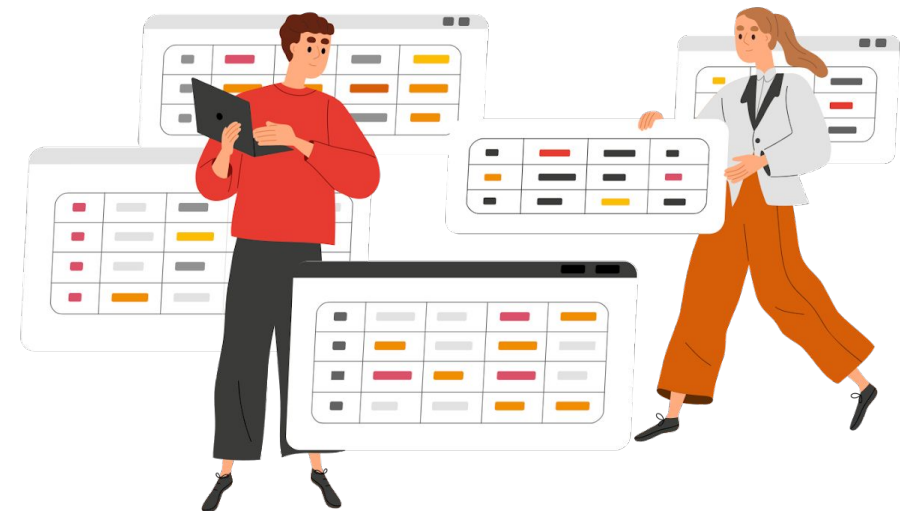
## Byggherre och oförutsett

I investeringskalkylen ingår kostnader för byggherre och oförutsedda kostnader om 678 mkr för att ta höjd för risken att vissa kostnader kan bli högre än estimerat.

## Kända osäkerheter i kalkylen

När marken är förvärvat ska den lagerlokal som står på området rivas. Utöver lagerlokalen finns det även på området en deponi för avfall från kemisk industri som behöver flyttas. Enligt överenskommelse mellan Hamnen AB och staden ansvarar Hamnen AB för kostnaden för rivningen av lagerlokalen (ca 35 mkr). Staden kommer stå för kostnaden för deponiflytt och kostnaden kommer därefter läggas på tomträttsavgälden som Hamnen AB ska betala.

När containerhamnen flyttar söderut kan den allmänna statliga farleden till Sydhamnen behöva justeras för att säkerställa tillgänglighet för fartyg till nya kajer. Om den befintliga allmänna farleden till Sydhamnen kan användas eller om en justering kommer att krävs beror på lokaliseringen av containerhamnens nya kajer. Kostnaden för en eventuell flytt av den allmänna farleden är inkluderad i investeringskalkylen, dock är det inte fastställt om det är Hamnen AB eller staten som ska stå för denna kostnad. Investeringskalkylen kan således påverkas positivt om det beslutas att staten ska stå för denna kostnad.



# Hamnverksamhetens prognostiserade omsättning år 2024-2080 (utifrån nuvarande antaganden)

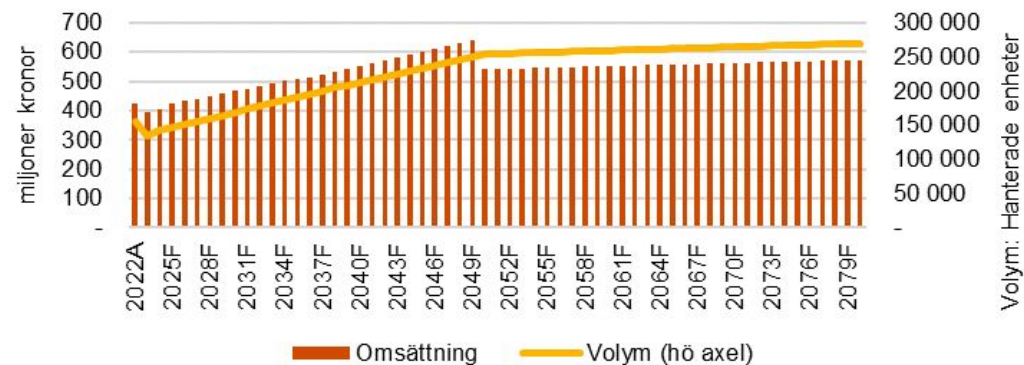
## Volymprognoser

I investeringskalkylen antas volymerna för antal hanterade containers uppgå till ca 143 000 enheter år 2024 och prognostiseras att växa till 250 000 enheter år 2049, motsvarande en genomsnittlig årlig tillväxt om 2,3%. Omsättningen (i reala termer) prognostiseras att öka med i genomsnitt 1,8% per år under samma period (från cirka 400 mkr 2024 till cirka 640 mkr år 2049).

Antagandena för den reala volymökningen (år 2024-2040) är baserade på en rapport Hamnen AB erhållit från Maritime Insights, daterad 2021. Prognoserna har justerats ned av Hamnen AB efter hand p.g.a. konjunktur, Hamnen AB:s utveckling och omvärldsfaktorer. Volymen för containerenheter prognostiseras att öka med i genomsnitt 2,5 procent årligen under perioden 2024-2040 (tillväxttakten är något högre i början av prognosperioden och något lägre i slutet av prognosperioden). Från år 2040 till 2050 förutsätter Hamnen AB en generell volymökning motsvarande 1,8 procent årligen. Långsiktigt, från år 2051 och framåt, har en årlig tillväxt om 0,2 procent applicerats, vilket ligger i linje med svensk prognostiserad befolkningstillväxt under samma period enligt SCB (inga antaganden om en ökad marknadsandel). De långsiktiga tillväxtantagandena som har applicerats är kalkylmässigt försiktiga för att beakta osäkerheter relaterade till den långa prognosperioden. En annan anledning till den försiktiga långsiktiga prognosen är att en ökad volym kan innebära ett behov för ytterligare kapacitetshöjande investeringar, vilket inte i nuläget inte har analyserats. Hamnen AB bedömer dock att det inte är orimligt att den långsiktiga tillväxten kommer vara högre då volymerna för Hamnen AB historiskt vuxit kraftigare än befolkningstillväxten.

Precis som i nollalternativet, antas att det år 2050 finns en fast Helsingborg-Helsingör förbindelse. Transport som idag sker via färjetrafik (som går via hamnen) förväntas övergå till denna fasta förbindelse. Intäkter och kostnader hänförliga till denna del av verksamheten har därför tagits bort från år 2050 och framåt.

## Prognostiserad omsättning och volym



## Övriga antaganden i investeringskalkylen

Hamnen AB kommer behöva söka extern finansiering för att kunna genomföra investeringarna (externa lån, bidrag och / eller finansiering från kommunen). PwC har i investeringskalkylen antagit att den externa finansieringen kommer helt och hållet från externa lån, vilka estimeras att uppgå till totalt 2,9 miljarder år 2031. Då en eventuell flytt av hamnen kommer påbörjas tidigast 2028 (enligt ordinarie kalkyl) finns det i dagsläget inga räntevillkor från något låneinstitut. Hamnen AB har idag en god finansiell ställning samt stabila kassaflöden, i tillägg har Helsingborg kommun en stark S&P kreditrating och en investering i en ny hamn bedöms vara samhällsnyttig (vilket har en positiv inverkan på räntevillkor). Baserat på detta, samt en jämförelse av vad andra bolag som ägs av Helsingborg kommun har för lånevillkor, har PwC i investeringskalkylen använt en låneränta om 3,3% (vilket motsvarar 'Styrränta prognos' +1% marginal). En amorteringstid på lånet om 40 år från driftstart har antagits.

### Källor:

- 1) Maritime insights (2021)
- 2) SCB befolkningsprognos
- 3) Styrränta: Riksbanken.se (prognoser och utfall)

# Utifrån nuvarande antaganden förväntas återbetalningstiden för investeringen vara ca 22 år

## Övriga antaganden

Ett arrende och tomträtsavgälden till staden motsvarande 26 mkr årligen har antagits i investeringskalkylen. Beloppet motsvarar det hamnen betalar för i nuvarande läge.

## Lönsamhet

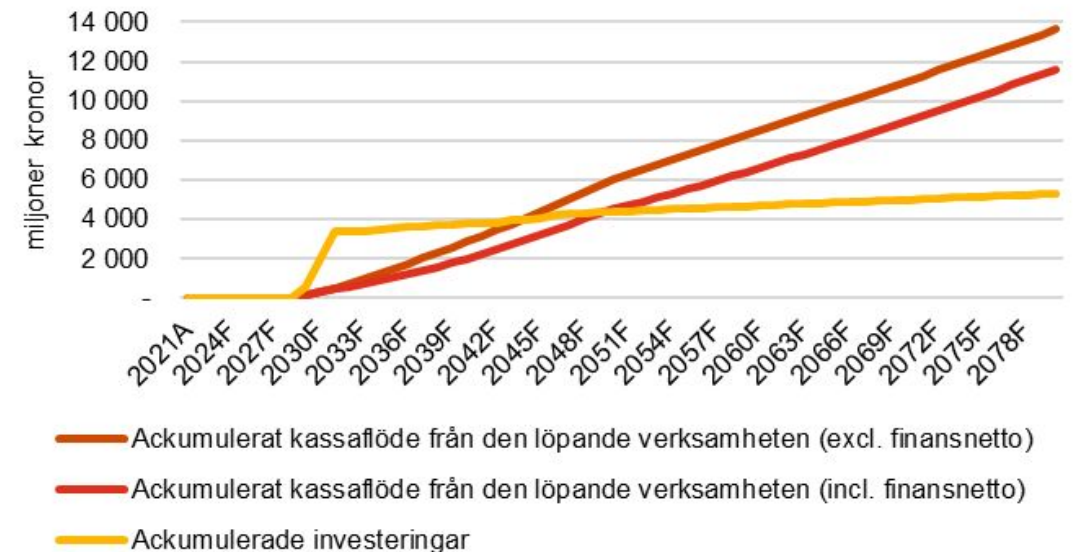
Investeringen prognostiseras att generera ett positivt kassaflöde över perioden 2029-2080 med en återbetalningstid på ca 16 år (ej beaktat finansnetto eller amortering) baserat på tidigare nämnda antaganden. I det ackumulerade kassaflödet ingår intäkter och rörelsekostnader. Skattekostnader har beräknats på rörelseresultat efter utbetalt koncernbidrag till Helsingborg kommun. Ackumulerade investeringar avser både underhållsinvesteringar och kapacitetshöjande investeringar. I grafen till höger illustreras de ackumulerade kassaflödena, investeringen prognostiseras vara återbetald när den röda linjen korsar den gula linjen.

Om räntekostnader beaktas uppgår den estimerade återbetalningstiden till ca 22 år.

Investeringskalkylen visar att internräntan (IRR%) för kassaflöde efter finansieringskostnader för perioden 2029-2080 uppgår till 5,0%.



## Akkumulerat nettokassaflöde efter driftstart och ackumulerade investeringar



### Not:

Internränta (IRR%) är ett mått på vilken genomsnittlig årlig avkastning en investering i ett bolag ger.

# Antaganden med stor påverkan på Hamnen AB:s investeringskalkyl

## Centrala antaganden med stor påverkan på kalkylens utfall

För att få en uppfattning om hur känsliga de prognostiserade värdena är för förändring i några utvalda parametrar har PwC utvecklat en mer dynamisk modell för att kunna genomföra känslighetsanalyser. De parametrar vi har inkluderat i känslighetsanalysen listas nedan och illustreras i grafen till höger.

I tabellen till höger visas återbetalningstid och IRR% då utvalda parametrar justeras enskilt (dvs ej ackumulerad effekt). Känslighetsanalysen baseras på prognostiserat kassaflöde efter finansieringskostnader för perioden 2029-2080. Koncernbidrag och amortering av lån har exkluderats från kassaflödet för att fokusera på den operativa verksamheten.

- **Nedläggning av färjetrafiken:** I investeringskalkylen antas att färjetrafiken läggs ner år 2050 i samband med en etablering av en fast Helsingborg-Helsingör förbindelse, vilket medför ett bortfall av relaterade intäkter och kostnader. Om färjetrafiken inte läggs ner påverkas kalkylen positivt.
- **Volymtillväxt av Hamnen AB:s verksamhet:** Prognosen är känslig för förändringar i volymtillväxt. En minskad volymtillväxt om -0,5 procentenheter per år under perioden 2029-2050 får en betydande påverkan på lönsamheten. En mer positiv volymtillväxt än prognostiserat påverkar kalkylen positivt. Värt att notera är att rapporten från Maritime insights är framtagen år 2021. Hamnen AB har därför planer på att uppdatera investeringskalkylen med nya estimat för volymutveckling innan beslut om potentiell investering tas.
- **Oförutsedda investeringskostnader:** Stora delar av investeringsbehovet ligger tidigt under prognosperioden och förändringar i prognostiserade värden får således stor effekt. Ökade investeringskostnader kan dessutom leda till ökat behov av externa lån, och därmed ökade räntekostnader.

Kassaflöde efter finansieringskostnader*	Återbetalningstid	IRR%
<b>Investeringskalkyl</b>	<b>22 år</b>	<b>5,0%</b>
Ej nedläggning av färjor (2050)	22 år	5,6%
Volymtillväxt t.o.m 2050 (-0,5% lägre per år)	25 år	4,1%
Volymtillväxt t.o.m 2050 (+0,5% högre per år)	20 år	5,9%
Volymtillväxt 2051-2080 (+0,5% högre per år)	22 år	5,2%
Oförutsedda kostnader (+200 mnkr)	24 år	4,5%
Räntekurva (+0,5%)	23 år	4,7%
Räntekurva (-0,5%)	21 år	5,3%

\* Kassaflöde exkl koncernbidrag och amortering av lån

Notera: Känslighetsanalysen visar återbetalningstid och IRR% då endast en faktor justeras jämfört med antagandena som ligger i investeringskalkylen (dvs ej ackumulerad effekt).

- **Låneränta (räntekurva):** Hamnen AB kommer att behöva ta upp stora externa lån för att finansiera en investering i en ny containerhamn, vilket kommer öka de finansiella kostnaderna i Hamnen AB. Känslighetsanalysen visar att Hamnen AB:s resultat blir känsligt för höjningar av ränta. För att minska de finansiella riskerna kan Hamnen AB undersöka om det är möjligt att finansiera delar av investeringen med bidrag från till exempel EU. I nuläget har inga sådana bidrag beaktats i investeringskalkylen.
- **Förсенad byggstart:** En försenad byggstart påverkar investeringens avkastning marginellt jämfört med övriga parametrar som analyserats i känslighetsanalysen. En försenad byggstart är dock ofta förknippad med ökade kostnader / risk för behov av investeringar i den befintliga hamnen, vilket som tidigare nämnts påverkar kalkylens lönsamhet negativt. Försenad byggstart är ej illustrerat i tabellen ovan på grund av osäkerheter kring nivån på tillkommande kostnader relaterade till en försening.



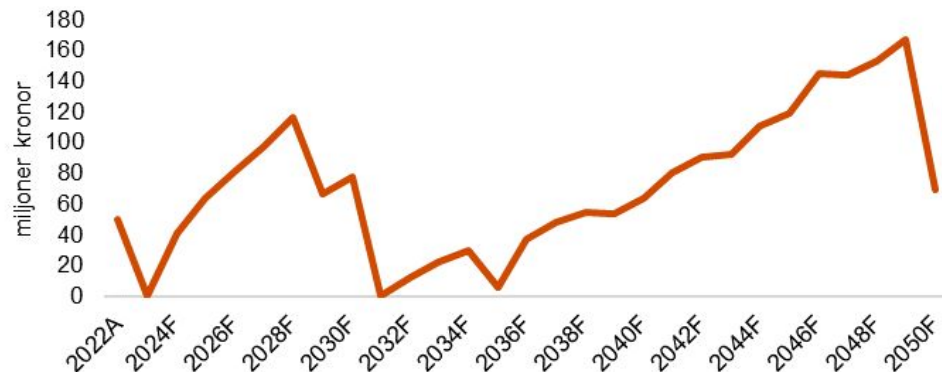
# Den långa tidshorizonten medför osäkerheter i prognosen

## Koncernbidrag

Ytterligare ett centralt antagande i kalkylen är antagandet kring Hamnen AB:s koncernbidrag. I kalkylen baseras nivån på koncernbidrag på årets resultat innan skatt. Koncernbidraget i kalkylen varierar således med Hamnen AB:s årliga resultat. För att kalkylen ska leverera det prognostiserade resultatet behöver Hamnen AB under de år då resultatet är lågt ha möjlighet att leverera ett lägre koncernbidrag. Detta tillåter Hamnen AB att amortera på låneskulden innan intäktsbortfallet från en potentiell fast Helsingborg-Helsingör förbindelse inträffar. I kalkylen har det antagits att 2,9 miljarder tas upp i lån och att de är helt återbetalda år 2071, vilket innebär en årlig amortering av lånen om 74 mkr. Skulle Hamnen AB inte tillåtas leverera ett lägre koncernbidrag kan utfallet av kalkylen vara ett annat. Enligt utfallet av kalkylen skulle Hamnen AB åter kunna leverera ett koncernbidrag motsvarande 2021-års nivå i början av 2040-talet. Den prognostiserade nedgången i koncernbidrag år 2050 är relaterat till den fasta Helsingborg-Helsingör förbindelsen.

De senaste åren har Hamnen lämnat ett koncernbidrag på mellan 40 och 60 mkr till ägaren. Hur stor en minskning blir beror bland annat på lånevillkor och liknande.

## Prognostiserat koncernbidrag



I samtliga alternativ kan möjligheten för Hamnen AB att lämna koncernbidraget komma att påverkas till följd av t.ex. investeringsbehov i nya mer moderna kranar, varför det inte är lämpligt att direkt jämföra nuläget mot det södra alternativet. En minskning av koncernbidrag behöver även vägas mot samhällsnyttiga fördelar en flytt av containerhamnen skulle innebära.

## Osäkerheter i prognos

Viktigt att notera är att de antaganden som kalkylen baseras på ligger långt fram i tiden och utgör rörliga faktorer, till exempel volym- och intäktsutveckling, samt antaganden vad gäller kostnader, ränteläge m.m. Givet detta bör kalkylen uppdateras allt eftersom att beslut om investeringen närmar sig och dessa parametrar blir mer förutsägbara. Nuvarande investeringskalkyl visar en bild av investeringen utifrån antaganden och prognoser från oktober 2024.



# 4.1.2

Samhälsekonomiska  
effekter av flytt av  
containerhamnen till södra  
alternativet

# Samhällsekonomiska effekter till följd av att containerhamnen flyttar till det södra alternativet

---

## De samhällsekonomiska effekterna beskrivs i två separata avsnitt

De samhällsekonomiska effekter som kan uppstå till följd av att containerhamnen flyttar delas i denna rapport upp och beskrivs i två separata kapitel:

- Kapitel 4.1.2: Effekter som uppstår till följd av att containerhamnen flyttar och verksamheten kan växa
- Kapitel 4.2.3: Effekter som uppstår till följd av exploateringen av Västhamnen

I detta avsnitt presenteras och beskrivs de samhällsekonomiska effekter som PwC bedömt uppstår till följd av att hamnen flyttas till det Södra alternativet. Det inkluderar de effekter som uppstår till följd av omlokaliseringen av hamnen, såsom buller och miljöpåverkan. Därutöver tillkommer effekter baserade på den volymökning och effektivisering som Hamnen AB kan uppnå genom flytten.

Analysen är utförd med utgångspunkt i information känd vid rapportens utfärdande och baseras på tillhandahållna underlag såsom bedömningar och kalkyler vilka är utförda i ett tidigt skede. Detta innebär att de inte är detaljerade i alla avseenden och sannolikt kommer att utvecklas och förändras ju närmare ett genomförande man kommer vilket bidrar till viss osäkerhet i de samhällsekonomiska bedömningarna.

Avsnittet inleds med en sammanfattning av Trafikverkets samhällsekonomiska bedömning och avslutats med en sammanfattning av de effekter som identifieras inom ramen för PwC:s uppdrag.

# Sammanfattning av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för sjöfartsåtgärder inklusive samhällsekonomisk bedömning

## Helsingborgs stads sammanfattning av Trafikverkets samhällsekonomiska bedömning

En delåtgärd vid anläggandet av ny containerhamn är att erforderliga åtgärder görs i farleden, framför allt muddring för ett större djupgående. Grovt sett så innebär detta att muddringen utanför pirarmarna är ett statligt ansvar som bekostas av Trafikverket. Kostnaden bedöms grovt överstiga 150 mkr. Detta gör att objektet (muddring statlig del av farleden) behöver vara ett namngivet objekt för att kunna prioriteras in i den långsiktiga transportplanen. En sådan finns för åren 2022–2033. Arbetet pågår med en revidering inför planperioden 2026–2037. Alla namngivna objekt ska ha föregåtts av en sk åtgärdsvalsstudie, ÅVS, för att kunna vara en kandidat i planarbetet.

Inom ramen för ÅVS:en görs också en samhällsekonomisk bedömning, SEB, där åtgärdens kostnader och nyttor bedöms och en nettonuvärdeskvot, NNK, räknas fram. De prissatta effekterna i kalkylen bedöms framför allt utifrån kostnaderna för; distans, tid, lastning och lossning, lots, emissioner och förändrade DoU-kostnader. Därtill finns icke prissatta effekter såsom; ökad robusthet genom ökad kapacitet, ökad sjösäkerhet, minskad förseningsrisk för större fartyg, påverkan på miljö, djur- och växtliv under byggskedet, påverkan på trafik under byggskedet, effektivare terminalhantering, fossilfrihet genom ny kranutrustning och landströmsanslutning, förändrade barriäreffekter, förändrade bullernivåer i centrala staden, Helsingborgsregionen i ett logistikperspektiv samt markexploatering av befintlig containerhamn. Tillsammans med de prissatta effekterna utgör dessa två den samhällsekonomiska analysen. Vissa av de icke prissatta effekterna är betydande och skulle påverka kalkylresultatet väsentligt om de inkluderades som prissatta effekter. Det tydligaste exemplet är på detta är markexploateringseffekterna.

De prissatta effekterna indikerar lönsamhet med en nettonuvärdeskvot på 1,23 för södra alternativet och 1,9 för mellersta. De icke prissatta effekterna är tydligt positiva. Därtill visar känslighetsanalyserna på samma tecken, vilket indikerar ett robust kalkylresultat. Den samlade bedömningen blir, utifrån gjorda antaganden och förutsättningar, att föreslagen investering indikerar samhällsekonomisk lönsamhet när alla olika effekter vägs in och tas hänsyn till.

## Kommentar till resultatet

- I den samhällsekonomiska kalkylen fångas inte överflyttningseffekterna från väg till sjöfart då det är komplicerat att beräkna dessa och fastställda effektsamband avseende överflyttning i dagsläget saknas. Beroende på om någon överflyttning sker, och hur omfattande den i så fall är, innebär detta att beräknade nyttorna eventuellt underskattas.
- En del av skillnaden mellan resultatet för södra resp. mellersta är saneringskostnaden för Kemiraområdet som belastar södra alternativet, men inte mellersta ej heller jämförelsealternativet. Enligt kommunen är det en kostnad som uppstår oaktat hamnflytten, men i ett senare skede. Om kostnaden för saneringen tas bort från södra alternativet ökar det alternativets nettonuvärdeskvot och blir högre jämfört med det mellersta alternativet
- Arbetet med att uppdatera och granska SEB:en inför planperioden 2026–2037 pågår och bedöms vara klart 20/12 2024. Framför allt är det anläggningskostnaderna som kan komma att förändras, men troligen marginellt. Diskussion pågår också hur man bör justera kostnaderna kopplat till saneringen av Kemira-området.

# Miljö- och klimatteffekter av containerhamnens flytt samt påverkan på naturreservatet Knähaken

## Påverkan på naturreservatet Knähaken

I vattnet utanför det södra alternativet och Råå ligger det marina naturreservatet Knähaken. Knähakenområdet är 1363 hektar och går ned på 30 meters djup i Öresunds djuphavsränna. Det marina naturreservatet bildades 2001 och har en av de artrikaste livsmiljöerna längs den svenska kusten. Området har en varierande korallrevsliknande miljö med mer än 500 olika sorters ryggradslösa djur, en unik kombination av arter samt stabila salthalter och temperaturförhållanden.

Som tidigare konstaterats behöver havsbotten fördjupas genom muddring vid etablering av hamnen i södra alternativet. Muddring av havsbotten kan påverka Knähakenområdet negativt i och med spridning av föroreningar i muddringsmassor, grumling av vattnet samt förändrade strömningsmönster och materialtransport. Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivningen som genomfördes av Tyréns 2023 (MKB) lyfter att utbyggnad och muddring för hamnen utgör en risk för negativ påverkan på naturvärden i havet, inklusive påverkan på Knähakens naturreservat.

Vid en flytt av hamnen till ett sydligare läge kan, som ovan nämnt, den allmänna farleden till Sydhamnen behöva justeras för att säkerställa tillgängligheten för fartyg till de nya kajerna. Om farleden justeras och fler och större fartyg lägger an vid det nya hamnläget kan det innebära förändringar som påverkar det marina naturreservatet Knähaken negativt.

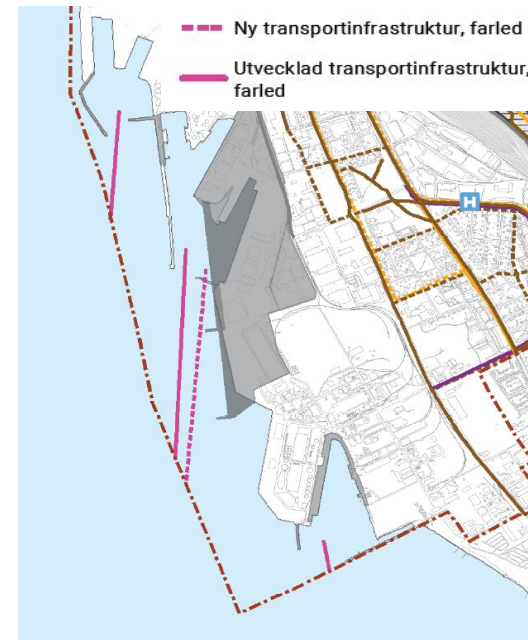
Stadsplan södra staden konstaterar att eventuell påverkan på marina miljöer och naturvärden bör minimeras genom att vidta skyddsåtgärder. Staden ämnar fortsätta göra utredningar för att klargöra om Knähaken påverkas. En utredning pågår i miljötillståndsansökan och detaljplan för hamnverksamhet och farled och utredningen förväntas vara färdig tidigast hösten 2025. Dessa utredningar och avvägningar kontrolleras av Länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen.

Utöver muddring av havsbotten och justerad farled innebär en flytt av hamnen till det södra alternativet utbyggnad av pirar och vågbrytare vid det nya hamnområdet. Genom att utforma dessa så att de kan grunda upp vattendjupet och skapa uppväxt- och skyddsmiljöer för marina djur och växter uppstår en positiv effekt för den marina miljön utanför Knähakenområdet och således en positiv effekt av flytt av containerhamnen.

PwC

## Sanering av marken i ett tidigare skede

Vid en flytt av containerhamnen till ett sydligare läge kommer marken på området att saneras i ett tidigare skede än vad som annars planerats, enligt Kemiras åtgärdsplan hos Länsstyrelsen. Detta gör att den miljöskuld som finns tas hand om i ett tidigare skede än om containerhamnen inte flyttar dit.



## Källor:

Tyréns. (2023). *Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning - ÅÖP Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Helsingborgs Stad. (2023). *Ändring av översiktsplanen - Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Dnr: 0094/2021.

# Containerhamnens flytt påverkar bullernivåer

## Påverkan av buller på människors hälsa

Forskning visar att buller bland annat kan medföra sömnstörningar och öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar såsom högt blodtryck, hjärtinfarkt och stroke. Buller kan även inverka på talförståelsen och kommunikationen, försvåra inlärning och ge en sämre prestation. Höga bullernivåer kan också utgöra ett hinder för en god livskvalitet genom att exempelvis aktiviteter, vila, avkoppling eller sömn störs (Folkhälsomyndigheten, 2019).

## Hamnflytten leder till samlokalisering av bullergenererande verksamhet

Som tidigare konstaterats finns det runt Sydhamnen och Bulkhamnen idag så kallad utvecklad verksamhet och industri. Bebyggelsen i området domineras av industri-, lager- och kontorsbebyggelse (Helsingborgs Stad, 2023). Vid flytt av hamnen från nuvarande läge i Västhamnen till det södra alternativet omlokaliseras hamnens bullergenererande verksamhet till ett område bestående av flera verksamheter som genererar bullerstörningar för sin omgivning. Flytten innebär således att dessa verksamheter lokaliseras mer samlad inom planområdet. Detta bedöms ha en positiv effekt ur ett bullerhänseende enligt Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivningen (MKB).

## En flytt av hamnen leder till att riktvärden för verksamhetsbuller överskrids

I dagsläget överstiger bullernivåerna riktvärden för verksamhetsbuller vid befintliga bostäder inom områdena Planteringen och Miatorp. Enligt bullerutredningen kommer en flytt av hamnen innebära att riktvärdena fortsätter överskridas i dessa områden. Givet ytan i det södra alternativet finns enligt Hamnen AB möjlighet att placera kranar och annan bullerskapande verksamhet så att buller för befintliga bostäder minskas.

Det konstateras i miljökonsekvensbeskrivningen att vidare utredningar krävs för att säkerställa minskad påverkan från buller i befintliga bostadsområden. Beroende på vilka åtgärder som krävs kan kostnader för denna hantering tillkomma. Vid en flytt av hamnen kommer Hamnen AB:s och de relaterade verksamheternas miljötillstånd att omprövas med nya bullervillkor för att klara bullerriktvärden (MKB).

Vid byggnation av hamnen i det södra alternativet förväntas även tillfälligt byggnadsbuller uppstå vilket kan ha en negativ inverkan på närliggande områden. Byggplatser är dock begränsade i tiden och bullerstörningar från dessa anses normalt som tillfälliga (Naturvårdsverket, u.å).

### Källor:

Helsingborgs Stad. (2023). *Ändring av översiktplanen - Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Dnr: 0094/2021.  
Tyréns. (2023). *Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning - ÅÖP Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*.  
Folkhälsomyndigheten (2019). *Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer*.  
Naturvårdsverket (u.å). *Tillsynsvägledning - Buller från byggplatser*.



# Containerhamnen är viktig för näringslivet i regionen

## Logistiksektorn är viktig för regionen

Många verksamheter är lokaliserade i Helsingborgs stad och närliggande kommuner på grund av den välfungerande logistiksektorn. Helsingborgsregionen blev bland annat utsedd till Sveriges bästa logistikläge 2024 av tidningen Intelligent Logistik. Den delade förstaplatsen baseras på sex kriterier: yta, flöden/geografi, infrastruktur, kompetens, företagsklimat och mark (Intelligent Logistik, 2024). Helsingborgs stad har en stark tradition av logistik och i regionen finns ett kluster av 1 100 logistikföretag som täcker hela logistikkedjan. Tillsammans sysselsätter handel och logistik nära 25% av arbetskraften i Familjen Helsingborg. Helsingborgs logistikföretag omsätter 10 miljarder kronor om året och existerande företag expanderar och nya etablerar sig i området (Business Helsingborg, 2024). Helsingborgs Hamn är den största containerhamnen i Sverige i segmentet kylcontainrar. Detta gör regionen till Sveriges främsta centrum för logistik inom livsmedelssektorn. I det regionala näringslivssamarbetet med elva kommuner i Familjen Helsingborg är det inte bara hanteringen av frukt- och färsvaror som är i fokus, utan även tredjepartslogistik (TPL) och e-handel utvecklas starkt (Helsingborgs Hamn, 2023).

## Containerhamnen har en betydande roll för den regionala ekonomin

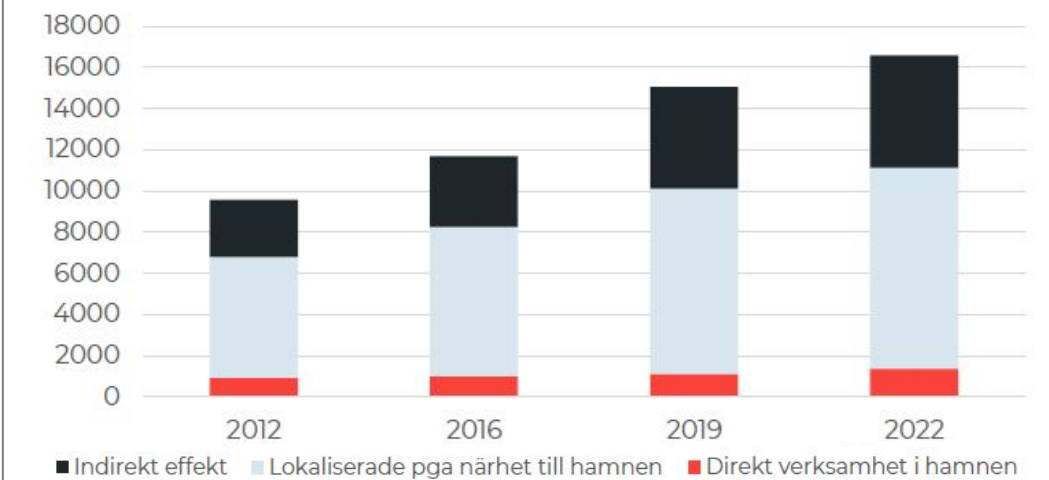
Helsingborgs Hamn och de företag som är kopplade till den spelar en betydande roll i den regionala ekonomin genom att bidra med 16,6 miljarder kronor till Bruttoregionprodukten (BRP) (WSP, 2022). Bruttoregionprodukt (BRP) är ett mått på den regionala ekonomin. Det motsvarar värdet av varor och tjänster som produceras i regionen varje år och är den regionala motsvarigheten till Bruttonationalprodukt (BNP). År 2021 var Familjen Helsingborgs BRP cirka 157 miljarder kronor (SCB) och Hamnen AB:s andel av Familjen Helsingborgs BRP uppgick till knappt 14 procent (WSP, 2022).

## Förväntad ökad efterfrågan på containerenheter kommande år

Det finns en förväntan på att verksamheterna inom de branscher som understöds av containerhamnen kommer att öka de kommande åren, vilket kommer leda till en ökad efterfrågan på containerenheter. I investeringskalkylen prognostiseras volymerna för antal hanterade containrar i hamnen att växa till 263 000 ton år 2049, motsvarande en genomsnittlig årlig tillväxt om 2,3%. Genom att flytta hamnen till södra alternativet säkerställs att containerhamnen kan hantera ökade godsvolymer och erbjuda näringslivet en viktig samarbetspartner för fortsatt tillväxt och utveckling (Helsingborgs Hamn, 2024). Genom att investera i en större och mer modern hamnanläggning i det södra alternativet kan

hamnen hantera en större volym av gods och därmed möta den ökande efterfrågan. Detta innebär ökad effektivitet och minskade kostnader på lång sikt. En flytt av hamnen kan också vara en strategisk åtgärd för att behålla befintliga kunder. Genom att erbjuda en förbättrad och mer effektiv logistiklösning kan företaget stärka relationen med sina kunder och öka deras tillfredsställelse. Detta kan vara avgörande för att behålla konkurrenskraften och undvika att kunderna överväger att använda andra hamnar. Genom att skapa en modern och effektiv hamninfrastruktur kan hamnen på sikt potentiellt locka andra företag att etablera sig i närheten, vilket genererar tillväxt inom näringslivet. Dessutom kan närvaron av fler företag inom samma bransch skapa synergier och möjligheter till samarbete. Sammantaget bedömer PwC att flytten av hamnen skapar förutsättningar för näringslivet i Helsingborg att generera fortsatt tillväxt och utveckling.

Hamnens bidrag till Familjen Helsingborgs BRP (mkr)



Familjen Helsingborg är ett samarbete mellan kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örkelljunga. Syftet med samarbetet är att driva frågor som är gemensamma för hela regionen.

# Expansion av containerhamnens verksamhet kan generera positiva sysselsättningseffekter

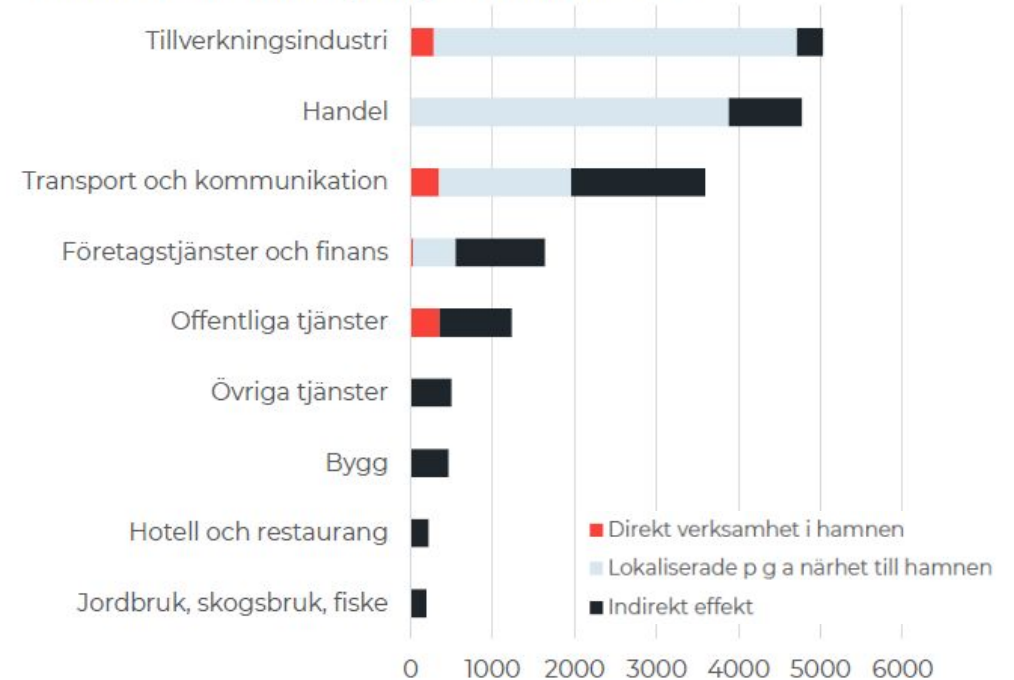
## Hamnen genererar direkt och indirekt sysselsättning i regionen

Hamnens betydelse för näringslivet i regionen får effekter på sysselsättningen. Enligt WSPs rapport Sysselsättningseffekter av Helsingborgs Hamn (2023) beräknas Helsingborgs Hamn i dagsläget ge upphov till cirka 17 700 jobb. Drygt 1 000 personer är direkt verksamma i hamnen och ytterligare cirka 10 400 jobb är lokaliserade i Helsingborg och närliggande kommuner på grund av närheten till hamnen. Ungefär 6 200 jobb utgör indirekta effekter och innefattar underleverantörer till insatsvaror och tjänster till de direkt sysselsatta. Hamnens huvudsakliga verksamhet är fokuserad på transporter, kommunikation samt tillverkningsindustri. Företag som är belägna inom Familjen Helsingborg, på grund av närheten till hamnen, är främst inriktade på tillverkningsindustri, handel eller transport- och kommunikationssektorn.

Sysselsättningseffekterna för hamnen kan även definieras med en s.k. sysselsättningsmultiplikator. Den visar hur många jobb som skapas i underleverantörsledet för varje direkt jobb som är relaterat till Helsingborgs Hamn. Sysselsättningsmultiplikatorn är en kvot mellan den totala effekten (det vill säga jobb i hamnen och hos företag som har etablerat sig p.g.a. närheten till hamnen samt underleverantörer av insatsvaror och tjänster till de direkt sysselsatta) och den direkta effekten. Helsingborgs Hamn har en multiplikatoreffekt på 1,51. Det innebär att för varje arbetstillfälle i företag direkt verksamma i hamnen eller lokaliserade p.g.a. närheten till hamnen har ytterligare 0,51 arbetstillfällen genererats i Familjen Helsingborg som indirekt följd (WSP, 2023).

Enligt Arbetsförmedlingens statistik uppgick arbetslösheten i befolkningen mellan 16-64 år i Helsingborgs stad år 2023 till 10,1 procent, vilket är det tionde högsta i landet (Ekonomifakta, 2024). Ökad containervolym kan skapa fler arbetstillfällen i hamnverksamheten samt i företag som etablerat sig i regionen på grund av närheten till hamnen. Genom att skapa direkta arbetstillfällen kan hamnen också indirekt generera 0,51 arbetstillfällen i stöttande verksamheter. Hamnen kan således generera en positiv spiral av sysselsättning och bidra till att minska arbetslösheten och främja ekonomisk tillväxt i regionen. Hur stor effekt som uppstår för Helsingborgs stad kommer bero på hur stor andel av dessa arbetstillfällen som upptas av Helsingborgs stads invånare.

## Direkt och indirekt sysselsättning relaterad till Helsingborgs Hamn år 2022



De anställda som är kopplade till hamnen genom direkta och indirekta effekter bidrar med en betydande del av regionens totala löneinkomster. År 2022 uppgick de förvärvsinkomster som är relaterade till hamnen till 6,1 miljarder kronor, vilket motsvarar cirka 7 procent av inkomsterna i hela Familjen Helsingborg. Sysselsättningen i hamnen genererar också skatteintäkter till Helsingborgs stad. Enligt WSPs rapport (2023) uppgick de kommunala skatteintäkterna som direkt eller indirekt kan knytas till hamnen år 2022 till cirka 1,7 miljarder kronor (WSP, 2023).



# Södra alternativet möjliggör att hamnverksamheten kan fortlöpa utan driftstopp

## Sysselsättningseffekt sannolikt större i södra alternativet

Nollalternativet innebär att containerhamnen blir kvar i nuvarande placering och att nödvändiga investeringar görs för att öka kapaciteten och modernisera samt effektivisera hamnen. Det framkommer att möjligheten för containerhamnen att expandera efter år 2035 i nuvarande läge är begränsat. Detta innebär att vid nollalternativet förväntas inte en lika stor tillväxt som vid en flytt till södra alternativet, då ytan för containerhamnens expansion i nollalternativet är begränsad. En flytt till det södra alternativet innebär heller inga driftstörningar i befintlig verksamhet på grund av ombyggnation. Detta kan vara avgörande för att behålla konkurrenskraften och undvika att kunderna överväger att använda andra hamnar. Kombinerat innebär detta att en flytt till det södra alternativet kan innebära att fler arbetstillfällen skapas i regionen, mer positiv påverkan på näringslivet i regionen och att kundernas toleransnivå inte påverkas av ombyggnationer i befintlig verksamhet.

## Elektrifiering av hamnverksamheten

Vid en flytt av containerhamnen kommer verksamheten ha möjlighet att moderniseras och elektrifieras. Bland annat planeras containerhanteringen och fordonsflottan att elektrifieras vilket kan bidra till minskade växthusgasutsläpp från både fartyg och lastbilar. Ambitionen är även att fartygen i framtiden ska kunna ansluta till el för att laddas vilket innebär att containerhamnen i princip blir helt fossilfri. MKB bedömer att elektrifiering av hamnen, fordonsflottan och ökning av andelen gods på järnväg skapar möjligheter för en minskad miljöpåverkan och förbättrad luftkvalitet på sikt. Enligt hamnens egna emissions- och spridningsberäkningar kommer deras utsläpp av NO<sub>2</sub> och PM<sub>2,5</sub> sannolikt att minska till 2050. Minskningens storlek beror på om hamnen flyttar 2030 eller 2040, hur hamnen utnyttjar miljötillstånd samt hamnens användning av landel (IVL Svenska Miljöinstitutet, 2022).

Klimatanpassningar som elektrifiering och modernisering av hamnen är däremot inte effekter som enbart uppstår vid en flytt eftersom att dessa investeringar förväntas ske även i nollalternativet som del av framtidssäkringen av containerhamnens verksamhet. De positiva miljöeffekterna som uppstår i och med elektrifieringen av hamnverksamheter är därmed inte exklusivt kopplade och hänförliga till en flytt av hamnen till det södra alternativet.

PwC

Att hamnen planerar att modernisera sin verksamhet och elektrifiera containerhanteringen och fordonsflottan kan påverka de anställda hamnarbetarna och innebära att färre anställda behövs framöver samt att behovet av vilka roller som behövs kan komma att förändras. Givet att containerhamnen behöver moderniseras oavsett om flytten blir av kommer hamnarbetarnas jobb att påverkas oberoende av flytten varav ingen samhällsekonomisk effekt uppstår vid en flytt av containerhamnen till det södra alternativet jämfört med nollalternativet.



### Källor:

Helsingborgs Hamn (2024). *Årsredovisning Helsingborgs Hamn 2023*.

Helsingborgs Stad. (2023). *Ändring av översiktsplanen - Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*. Dnr: 0094/2021.

IVL Svenska Miljöinstitutet (2022). *Emissions- och spridningsberäkningar Helsingborgs Hamn*, Rapportnummer U 6640

# Summering av samhällsekonomiska effekter av att hamnen flyttar till Södra alternativet

## Effekter som uppstår till följd av att containerhamnen flyttar och verksamheten kan växa

De samhällsekonomiska effekter som uppstår till följd av flytten och i samband med hamnverksamhetens möjlighet att växa sammanfattas nedan.

Det marina naturreservatet Knähaken riskerar att skadas av muddring och justering av farleden som krävs för omlokalisering av hamnen. Muddringen kan leda till grumling, föroreningar och förändrade strömningsmönster. För att minimera skador föreslås skyddsåtgärder, och utredningar pågår för att bedöma påverkan.

Flytten av hamnen innebär även buller som kan påverka människors hälsa negativt. Det bedöms positivt att bullergenererande verksamheter samlokaliseras i samband med en flytt av hamnen, men vid en flytt av hamnen kan bullernivåerna ändå överskrida riktvärden vid befintliga bostäder inom områdena Planteringen och Miatorp. Vidare utredningar krävs och för att hantera detta.

Helsingborgsregionen är en viktig logistisk plats med många företag och arbetstillfällen inom sektorn. Containerhamnen bidrar betydligt till regionens ekonomi och sysselsättning. Flytten av hamnen kan, i och med att hamnverksamheten förväntas ha en prognostiserad volymtillväxt på 2,3 %, stärka näringslivet och bidra till fortsatt tillväxt och utveckling. Flytten av hamnen till Södra alternativet skulle möjliggöra hantering av större godsvolymer och erbjuda näringslivet fortsatt tillväxt och utveckling. Investering i en större och modernare hamn skulle leda till ökad effektivitet och minskade kostnader på lång sikt samt hjälpa till att behålla befintliga kunder genom förbättrad logistik. Dessutom kan en modern hamninfrastruktur attrahera fler företag till området, vilket främjar tillväxt och samarbete inom näringslivet.

En flytt av containerhamnen till ett södra alternativ kan skapa fler arbetstillfällen och positivt påverka näringslivet på grund av större expansionsmöjligheter och färre driftstörningar. För varje arbetstillfälle i företag direkt verksamma i hamnen eller lokaliserade p.g.a. närheten till hamnen förväntas ytterligare 0,51 arbetstillfällen genereras i familjen Helsingborg som indirekt följd. Flytten skulle också möjliggöra modernisering och elektrifiering av hamnen, vilket minskar växthusgasutsläpp samtidigt som de direkta arbetstillfällena i hamnen förväntas eventuellt bli något bli färre. Dessa effekter är dock inte exklusiva för flytten, eftersom elektrifieringen planeras oavsett om hamnen flyttar eller ej.

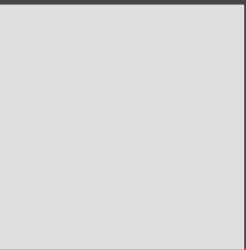
Samhällsekonomisk effekt	Bedömning	Effekt
<b>Miljöeffekter</b>	Risk för negativ effekt på naturreservatet Knähaken.	Negativ
	Sanering av förorenad mark i tidigare skede.	Positiv
	Elektrifiering av hamnverksamheten möjligt även i nollalternativet.	Ingen effekt
<b>Sysselsättning och näringslivsutveckling</b>	Stärkt näringsliv genom volymökning	Positiv
	Fler arbetstillfällen till följd av stärkt näringsliv	Positiv
	Färre driftstörningar	Positiv
<b>Buller</b>	Färre arbetstillfällen i hamnen till följd av modernisering, uppstår även i nollalternativet	Ingen effekt
	Samlokalisering av bullergenererande verksamheter	Positiv
	Risk för överskridning av riktvärden i närliggande områden	Negativ

Källa: PwC Analys

Sammanfattningsvis innebär flytten både risker och möjligheter. Det finns betydande potentiella fördelar för ekonomi och sysselsättning, men också risker för miljöpåverkan och bullernivåer som måste hanteras. Flytten kan stärka regionens logistiksektor och möta framtida efterfrågan, men kräver omsorgsfull planering för att minimera negativa effekter på miljö och hälsa.

# 4.2

Exploatering av  
Västhamnen



# 4.2.1

Exploateringsplaner för  
Västhamnen

# En flytt av containerhamnen innebär att en exploatering av Västhamnen möjliggörs

Att flytta containerhamnen till ett mer sydligt läge möjliggör exploatering av det tidigare hamnområdet, Västhamnen, vilket redogörs för i planförslaget Stadsplan södra staden. Planförslaget innebär att tidigare industri- och hamnområde omvandlas till en blandstad med bostäder, handel, kontor, service och grönområden. Planområdet är beläget i södra Helsingborg och omfattar delområdena Helsingborg C, Oceanhamnen, Universitetsområdet, Husarområdet, Gåsebäck, Västhamnen, Planteringen, Ramlösa station, Miatorp och Hamnen. Planområdet gränsar mot den centrala stadskärnan med Helsingborgs C direkt norr om området. Inom planområdet finns idag verksamheter, bostadsbebyggelse och universitetet, omfattande hamnverksamhet och storskalig väg- och järnvägsinfrastruktur.

Följande analys berör primärt de effekter som uppstår med anledning av exploateringen av Västhamnen, det gamla containerhamnsområdet.

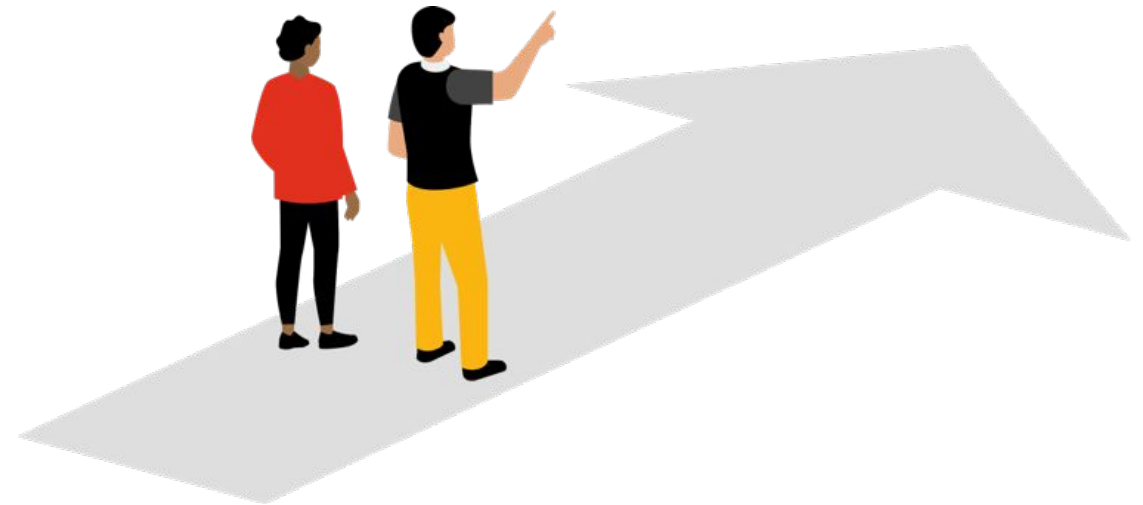
## Exploaterings innebörd för staden

Exploateringen syftar till att tillhandahålla bostäder till stadens växande befolkning. Exploateringen kan även syfta till att generera ekonomiska intäkter till staden genom försäljning eller uthyrning av mark till utvecklare eller fastighetsägare. Försäljning/uthyrning av mark/bostäder kommer att öka stadens intäkter. En befolkningsökning kan även bidra till ökade skatteintäkter till staden. Exploateringen syftar också till att knyta ihop södra staden på ett tydligare sätt vilket kommer att öka attraktiviteten i omkringliggande området samt att tillgängliggöra havet i södra delarna av staden vilket i dagsläget utgörs av en långsträckt barriär.

En exploatering är dock även förknippad med kostnader. Ofta uppstår dessa kostnader innan intäkterna, givet att byggnation behöver ske innan försäljning/uthyrning av fastigheter. Vidare kan exploatering kräva utveckling av infrastruktur som vägar, vatten- och avloppssystem, elnät och offentlig transport. Exploatering innebär även ofta ökade krav på samhällsservice som skolor, sjukvård, fritidsaktiviteter och infrastruktur. Staden måste planera och tillhandahålla tillräcklig service för att möta behoven hos den växande befolkningen. Givet ovanstående är en exploatering av ett område en investering som kan innebära en risk för den investerande kommunen.

## Möjliggörande av exploatering

När containerhamnen är flyttad från Västhamnen till det södra alternativet kan den gamla containerhamnen rivas. I investeringskalkylen antas flytten påbörjas år 2029 och hamnen tas i drift år 2031. Givet att hamnområdet är av riksintresse blockeras vissa ytor från bebyggelse av bostäder i dagsläget. Vid en flytt måste detta prövas innan bebyggelse kan ske på vissa delar av området.



# Kostnader och intäkter till följd av exploateringen

## Stadens exploateringskalkyl

Exploateringskalkylen redogör för vilka utgifter och intäkter som kommer att uppstå med anledning av exploateringen, hur stora dessa utgifter är och när i tid dessa uppstår. Som konstaterat är planeringen av hamnflytten i ett tidigt skede och det finns inte fullständigt material att tillgå. Helsingborgs stad har under uppdragets gång tagit fram exploateringskalkylen. Detta har inneburit att staden behövt göra vissa förenklingar i sina kalkyler, vilket är att förvänta i ett tidigt planeringsskede då information tillkommer successivt under en planeringsprocess.

Enligt nuvarande kalkyl planeras exploateringen av Västhamnen inledas år 2035 och färdigställas år 2050. Den faktiska start och slutpunkten för exploateringen är preliminär och kommer att bero på många okända faktorer, bland annat tidpunkten för flytt av containerhamnen och omvärldsfaktorer som påverkar exploateringsstakten. Enligt nuvarande tidplan har hamnverksamheten flyttat från Västhamnen år 2031. Erfarenhetsmässigt tar exploateringar ofta längre tid än planerat och förseningar är inte ovanliga. Detta kan innebära att ökade risker för fördröjningar, men en längre utbyggnadstid kan också innebära att utgifterna och intäkterna i exploateringskalkylen sprids ut över en längre tidsperiod. Beroende på stadens generella investeringsnivå kan det vara fördelaktigt att sprida investeringarna över en längre period, givet att påverkan på kassaflödet blir mindre och staden i en högre utsträckning kan hantera utgifterna för exploateringen med en lägre, eller helt utan, extern upplåning. Samtidigt innebär en lägre utbyggnadstakt att inflyttningen sker längre fram i tiden, vilket medför att intäkterna kopplat till befolkningsökning sker senare än beräknat i denna rapport. Erfarenhetsmässigt bedömer staden att tidsfaktorn har en relativt liten effekt på exploatering.

Nuvarande exploateringskalkyl utgår från att 3 000 bostäder ska byggas och att exploateringen sker i två etapper. Etapp 1 av bostäder i Västhamnen förväntas kunna börja byggas år 2035, med bakgrund av det planarbete som måste göras innan det är möjligt att börja bygga. I etapp 1 beräknas en tredjedel av bostäderna att byggas och de förväntas vara färdiga år 2042. Etapp 2 förväntas inte börja byggas förrän etapp 1 är klart, det vill säga år 2043. I etapp 2 beräknas resterande 2 000 bostäder byggas, vilket förväntas vara färdigbyggt år 2050.

För respektive etapp finns det i exploateringskalkylen utgifter för gata, park, gång och cykelstråk, lekplatser, detaljplaner, fastighetsbildning, sanering och ledningsflytt samt byggrättsintäkter. De utgifter och intäkter som kalkylen baseras på är erfarenhetsvärden. Byggrättsintäkterna utgår från att kvartersmarken säljs för ett pris per bruttoarea och från schablonberäknade byggrättsvolymerna i Västhamnen.

## Exploateringskalkyl Västhamnen, mnkr, fasta priser

	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
<b>Byggrättsintäkter etapp 1</b>	29	29	58	87	87	87	117	87
<b>Exploateringskostnader etapp 1</b>	-21	-21	-42	-63	-63	-63	-84	-63
	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>	<b>2046</b>	<b>2047</b>	<b>2048</b>	<b>2049</b>	<b>2050</b>
<b>Byggrättsintäkter etapp 2</b>	66	66	133	199	199	199	266	199
<b>Exploateringskostnader etapp 2</b>	-55	-55	-110	-164	-164	-164	-219	-164

Utöver byggrättsintäkterna och exploateringskostnaderna, i ovanstående tabell, består exploateringskalkylen av områdesgemensamma utgifter. De områdesgemensamma utgifterna omfattar bland annat renovering av 2 kilometer kaj och ingående fastighetsvärden. Utgiften för renovering av kajen baseras på utgiften som uppstod i Oceanhamnen. I Oceanhamnen utfördes viss övertäckning, utfyllnad och släntning samt renovering av fogar m.m. Utgifter för större infrastruktursatsningar och områdesparker som föreslås i stadsplan södra staden i och i direkt anslutning till Västhamnen är inte medtagna i exploateringskalkylen då de ger en större nytta för planområdet i helhet. Det finns inga investeringar i vatten och avlopp i exploateringskalkylen eftersom det förutsätts att dessa finansieras av VA-kollektivet

# Nödvändiga åtgärder innan exploatering

## Sanering av marken i Västhamnen

Marken som är eller tidigare har varit oljehamn behöver saneras innan exploatering kan inledas. Utgångsläge för ansvarsfördelningen av saneringskostnaden är, likt vid sanering av marken i södra alternativet, att förorenaren bekostar saneringen. Den förorening som hamnens verksamhet har förorsakat kan dock sannolikt hänföras till tiden innan hamnen bolagiserades och utgjorde en av stadens förvaltningar. Kostnaden för saneringen av marken tillfaller därför staden. I en utredning gjord av Sweco år 2022 togs en uppskattad kostnad för sanering fram på 550 mkr, vilket överstiger kostnaden för saneringen i expolateringskalkylen med cirka 100 mkr. I Swecos utredning ingår även kostnaden för saneringen av kombiterminalen, vilket inte ingår i expolateringskalkylen givet att en flytt av kombiterminalen är oberoende flytt av containerhamnen och dess effekter ska därmed inte beaktas inom ramen för projektet. Utöver detta ingår inte hela energihamnen i Swecos beräkningar. Då kostnadsutredningar i tidigt skede avseende sanering är osäkra kommer vidare utredningar behöva genomföras längre fram i exploateringsprocessen.

## Klimatanpassning

Innan exploateringen av Västhamnen kan påbörjas behöver marken höjas för att ta höjd för den stigande havsnivån. Enligt Stadsplan södra staden bör marknivån i nya bostads- och verksamhetsområden höjas till minst +3,5 meter (RH2000). Markhöjningen kommer att kräva stora mängder massor. Dessa massor kan antingen köpas in, eller tas från ett annat projekt i staden där överflödiga massor skapas. Huruvida massorna behöver köpas in eller kan tas från ett annat projekt har en stor påverkan på exploateringskalkylen. Skulle massor köpas in skulle detta vara förknippat med avsevärt högre kostnader än om massorna kan tas från ett parallellt pågående projekt. Om massorna skulle inhämtas från tunnelprojektet Maria-Helsingborg C uppskattar Helsingborgs stad kostnaden till cirka 60 mkr. Kostnaden fördelas rimligen mellan exploateringen och tunnelprojektet eftersom tunnelprojektet annars har en kostnad för att göra sig av med massorna. Om massor behöver köpas in från täkt uppskattar Helsingborgs stad kostnaden till cirka 180 mkr\*. Det framförs att båda alternativen är behäftade med osäkerhet eftersom massorna från tunnelprojektet Maria-Helsingborg C eventuellt inte håller rätt kvalitet och att befintliga täkter inom Helsingborgsområdet inte klarar att leverera så mycket massor som behövs. Det framförs att om massor behöver hämtas längre uppifrån Sverige kommer kostnaderna att öka. Ett alternativ är att massor från Maria-Helsingborg C, eller andra projekt i Helsingborg, kan användas i vissa delar medan massor från täkt, lokalt och från andra delar av Sverige, behövs i andra delar. Även dessa kostnader baseras på Sweco (2022) och förknippade med stor osäkerhet.

Swecos uppskattade kostnad omfattar inte uteslutande Västhamnen och Energihamnen, utan även kombiterminalen. Vidare ingår inte hela Energihamnen i Swecos uppskattade kostnad. Till den uppskattade kostnaden tillkommer kostnad för projektledning, projektering och markundersökning. Kostnad för rivning och eventuell markstabilisering och anpassning av befintliga anläggningar såsom ledningar m.m. ingår ej. Eftersom utbyggnaden av bostäder ska ske i etapper kan även markhöjningen ske i etapper och alla massor kommer därav inte behövas samtidigt. Enligt information från Helsingborgs stad uppstår cirka 50 procent av kostnaden vid exploatering av etapp 1 och resterande 50 procent vid exploatering av etapp 2. Om ambitionen är att använda massor från ett parallellt projekt och begränsa transporterna, vilket är i linje med Helsingborgs stads uttalade policy, kan detta dock orsaka viss osäkerhet gällande tidsplanen för exploateringen, då den blir beroende av det parallella projektets tidsplan. Att ta massor från ett annat projekt kan därmed försena exploateringen, vilket i sig kan bli kostsamt, men markant minska kostnaderna för själva massan. Detta är således en risk som staden bör beakta och utvärdera vidare i sitt fortsatta arbete.

## Energihamnen

Vid exploatering av Västhamnen, likt vid kapacitetsökningen i nollalternativet, behöver marken där Energihamnen ligger tas i anspråk. Kostnaden förknippad med detta är hänförlig till inlösen av de fastigheter som ligger på mark som innehas med tomträtt. Enligt information från staden löper de kontrakt som innehas med tomträtt till år 2032 och år 2034. Kostnaden för inlösen av dessa fastigheter är i dagsläget förknippad med stor osäkerhet men sannolikt kopplad till när i tid marken behöver tas i anspråk. Skulle hamnens verksamhet vara kvar i Västhamnen skulle marken behöva tas i anspråk tidigare än om en exploatering genomförs. Denna kostnad är således inte inkluderad i exploateringskalkylen och kommer att tillkomma vid beslut om exploatering. Vid ianspråktagande av Energihamnen behöver även denna saneras och klimatanpassas. Energihamnen utgör cirka 20 procent av exploateringsområdet Västhamnen. Vid ett senare ianspråktagande kan kostnaden förknippad med sanering och klimatanpassning senareläggas.

### Källor:

Sweco (2022), *Kostnadsuppskattning markförorening Containerterminalen, Helsingborg*  
\*Beräkningar har genomförts på bägge scenarierna, se s.86

# 4.2.2

Investeringar och  
implikationer för den  
kommunala ekonomin



# Kommunalekonomisk analys av en exploatering av Västhamnen

I det här avsnittet kommer vi att belysa vilka effekter en exploatering av Västhamnen bedöms ha på den kommunala ekonomin. För att göra det kommer vi i avsnittet gå igenom följande steg:

1. Antagande av antal inflyttade i kommunen till följd av exploateringen
2. Antagande om ålder på de som flyttar till Västhamnen
3. Beräkning av effekt på kommunens intäkter från skatter och kommunala utjämningsystem utifrån antal inflyttande och ålder på de som flyttar in
4. Beräkning av effekt på kommunens kostnader utifrån kommunens verksamheter och behov av verksamhetslokaler
5. Beräkning av effekt på kommunens kostnader utifrån investeringsbehov förknippade med exploateringen och hamnens investeringar och påverkan på kommunkoncernen
6. Utvecklingen av stadens av kostnader och intäkter i nollalternativet jämfört med utvecklingen av stadens kostnader och intäkter till följd av flytten till det södra alternativet, som medför exploateringen av Västhamnen.

De antaganden som har legat till grund för den genomförda kommunalekonomiska analysen har gått igenom och överenskommit tillsammans med Helsingborgs stad under våren 2024 då vi bland annat genomfört investeringsworkshops med medarbetare i staden.

Analysen ovan utgår från kända förhållanden i oktober 2024 och de kostnader som angetts i exploateringskalkylen. Det är viktigt att påminna sig om att exploateringskalkylen är i tidigt skede och att den är baserad på övergripande planer. I rapporten har det vidare redogjorts för att det finns en osäkerhet kopplat till vissa kostnader, bland annat markköp, sanering, inlösen av fastigheter osv. Ökade eller tillkommande kostnader kommer att påverka analysens utfall.



# Exploateringen antas medföra att inflyttningen till staden ökar

## Inflyttningstakten följer exploateringstakten

Enligt exploateringskalkylen antas det byggas 3 000 bostäder i Västhamnen. I Stadsplan södra staden räknar staden med 2,0 boende per bostad, vilket ger 6 000 inflyttade i Västhamnen. En tredjedel, 2 000 personer förväntas flytta in i etapp 1 och två tredjedelar, 4 000 förväntas flytta in i etapp 2. Utbyggnadstakten för både etapp 1 och etapp 2 är 5 procent de första två åren, 10 procent år tre, 15 procent år 4,5,6, 20 procent år 7 och slutligen 15 procent år 8. En utbyggnadstid på 15 år är relativt kort. Om utbyggnadstiden blir längre än 15 år, innebär det att både kostnader och intäkter kommer i ett senare skede än beräknat i dagsläget. Om staden bedömer det som sannolikt att utbyggnaden pågår under en längre period bör effekterna av en längre tidsutdräkt analyseras vidare i ett senare skede.

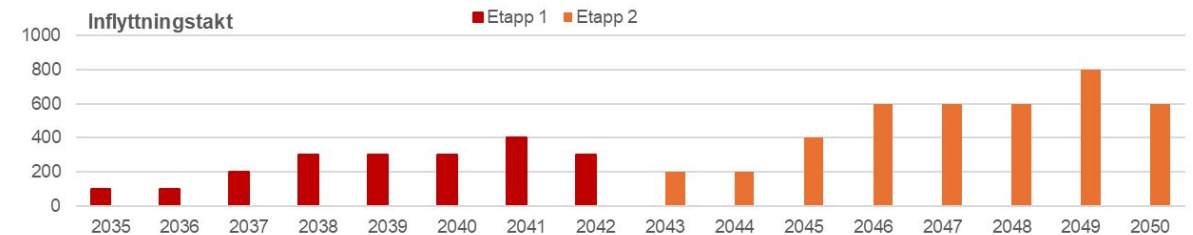
Inom ramen för detta uppdrag har en gemensam investeringsworkshop ägt rum i syfte att säkerställa att investeringsnivåer och antaganden i den kommunalekonomiska analysen blir korrekta. På workshopen var PwC:s ingångsvärde att exploateringen skulle innebära att 6 000 personer flyttade in i Helsingborg, men deltagarna från staden bedömde att det inte var rimligt givet att inflyttningen till nyexploaterade områden historisk sett inte enbart bestått av nyinflyttade från andra kommuner utan snarare att en stor del av de inflyttande består av invånare från andra delar av staden. Bedömningen från staden var under workshopen var att cirka en tredjedel av de inflyttande i området kommer från andra kommuner.

## Flyttkedjor en förutsättning för rörlighet på bostadsmarknaden

Den som väljer att flytta till en nybyggd bostad lämnar ofta efter sig en bostad som blir tillgänglig för ett annat hushåll, som i sin tur lämnar en bostad som ett tredje hushåll kan flytta in i. En nybyggd lägenhet ger således kedjeeffekter i form av en följd av flyttningar för flera hushåll, som får möjlighet att byta bostad inom det befintliga bostadsbeståndet. Flyttkedjor är ett begrepp för att beskriva hur nyproduktion ger upphov till omflyttningar inom bostadsbeståndet.

### Källor:

Boverket, (2020). *Flyttkedjor*.  
Helsingborgshem, (2017). *Flyttkedjor - En studie från Helsingborg*.  
Helsingborgshem, (2019). *Flyttkedjor - Delstudie 2 från Helsingborg*.



Vetenskapliga flyttkedjestudier visar att en flyttkedja som initieras av nyproduktion i genomsnitt består av 2–2,5 flyttar. Andra, mindre vetenskapliga studier har dock visat att den genomsnittliga längden på flyttkedjorna kan vara ännu längre, upp till 4,5 flyttar. När nyproduktionen går till hushåll som kommer inflyttande till staden uppstår första steget i flyttkedjan i någon annan kommun. Något som talar för att första steget i flyttkedjan även uppstår i den egna staden vid nyproduktion är att cirka två tredjedelar av alla flyttningar som sker inom en kommun är lokala, inom staden (Boverket, 2020).

För att förstå bostadsmarknaden i staden har Helsingborgshem studerat flyttkedjor som kommit i samband med att de har byggt bostäder. Det första studien baserade sig på bostäder som byggdes från årsskiftet 2014/2015 till halvårsskiftet 2016 och den andra studien från halvårsskiftet 2016 till och med första kvartalet 2018. Resultaten i den första studien visade att cirka 33 procent av hushållen som flyttade in i den nybyggda bostäderna kom från en annan kommun. De inflyttade till staden kom främst från nordvästra Skåne, Malmö och Lund men även från Halmstad, Stockholm och Göteborg.

Resultaten i delstudie två visade däremot att enbart 26 procent av de som flyttade in i den nybyggda bostäderna var inflyttade från en annan kommun (Helsingborgshem, 2017, 2019). Om nybyggda bostäder tas i anspråk av någon som flyttar hemifrån uppstår inga vakanser i bostadsbeståndet, däremot visar studien från Helsingborgshem att nyproduktion tillåter personer att lämna den icke-reguljära bostadsmarknaden (studentlägenheter, andrahandsbostäder, föräldrahem eller annat typ av inneboende).

# Åldersstrukturen i Västhamnen antas likna åldersstrukturen i Oceanhamnen

## Flyttkedjor en förutsättning för rörlighet på bostadsmarknaden (forts.)

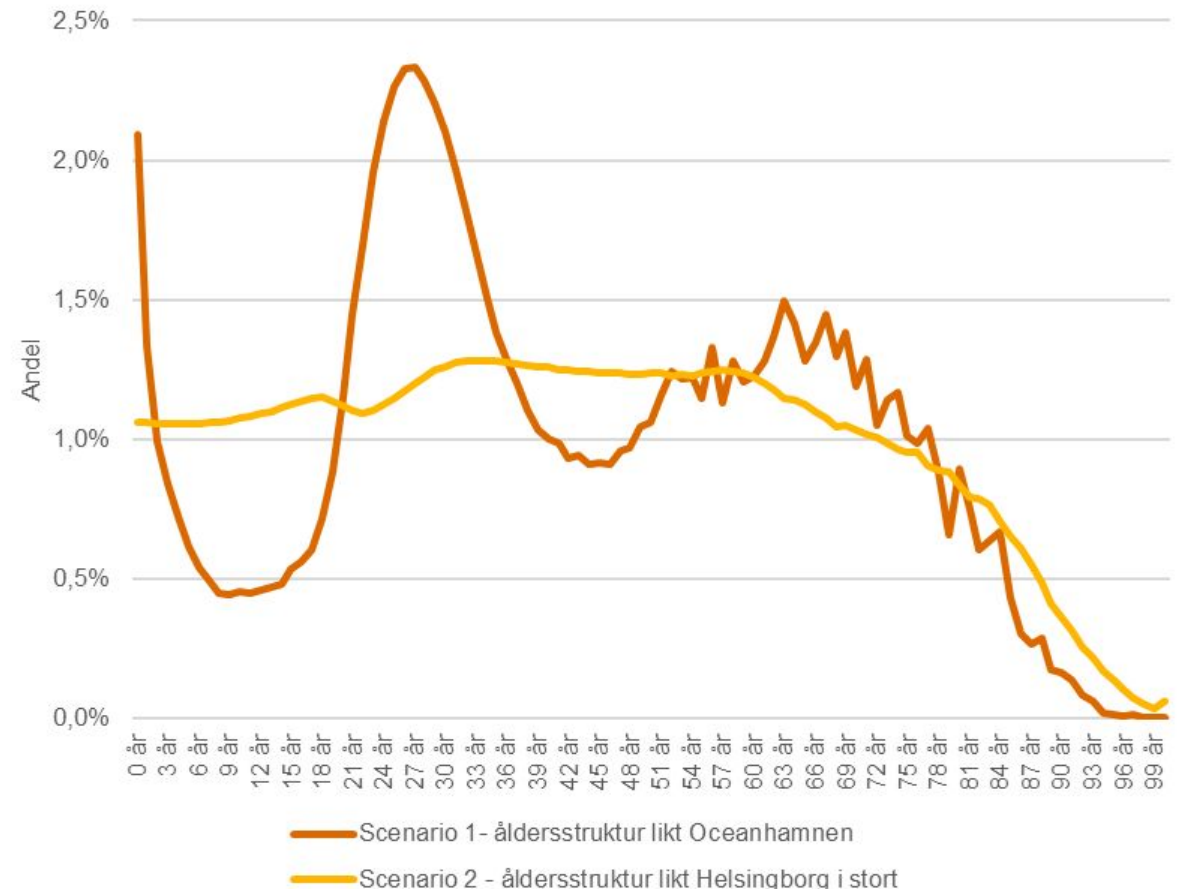
Både studien utförd av Boverket och Helsingborgshem visar att cirka en tredjedel av hushållen som flyttar in i nybyggda bostäder är inflyttade från andra kommuner. Vidare i analysen kommer således antas att i en tredjedel av de bostäder som byggs bosätter sig invånare som innan flytt bott i en annan kommun. Utifrån de antaganden som gjorts kring antalet byggda bostäder, antalet boende per bostad samt andelen inflyttade från andra kommuner konstateras att exploateringen av Västhamnen förväntas leda till en befolkningsökning motsvarande 2 000 personer. På sikt sker även flyttkedjor i andra led, då bostäder frigörs när invånare i Helsingborg flyttar till Västhamnen. Det kan i sin tur leda till ytterligare tillflöde från andra kommuner, vilket ger ytterligare intäkter till staden. Till följd av ovan nämnda workshop tillsammans med staden samt flyttstudierna från Helsingborgshem, användes 2000 inflyttade till kommunen som ingångsvärde i vår analys.

## Antaganden kring åldersstruktur i Västhamnen

För att kunna göra en analys kopplat till hur inflyttningen i Västhamnen påverkar stadens skatteintäkter och utfall i utjämningsystemen krävs information om den inflyttade befolkningens sammansättning. Givet att diskussionen om exploateringen av Västhamnen ännu är i ett tidigt stadie finns ingen befolkningsprognos för området, därför har vi tillsammans med staden tagit fram två scenarier. I det ena scenariet, scenario 1, har vi antagit en befolkningssammansättning i Västhamnen som motsvarar befolkningen i Oceanhamnen. Detta grundar sig i att områdena enligt nuvarande planer liknar varandra och därmed kan antas attrahera motsvarande befolkning. Om detta stämmer överens med stadens ambition att attrahera fler barnfamiljer eller inte har inte varit föremål för analys i denna rapport, men det kan vara något som staden bör analysera och beakta i kommande arbete med exploatering och planering. I det andra scenariet, scenario 2, antas en åldersstruktur motsvarande Helsingborg i stort.

Vid en jämförelse av åldersstrukturen i Västhamnen år 2050 och åldersstrukturen i Helsingborg i stort går det i grafen till höger att utläsa att Västhamnen i relativt hög utsträckning kommer att vara präglad av invånare i åldern 0-5 år, 20-40 år samt 60-70 år.

Åldersstruktur jämfört med basåret



# Åldersstrukturen på de inflyttade kan påverka vilken effekt exploateringen har på stadens ekonomi

## Inflyttningens påverkan på skatteintäkter och utjämningsystemen

De personer som flyttar in i Helsingborgs stad från andra kommuner kommer påverka stadens skatteintäkter och utfallet i de kommunalekonomiska utjämningsystemen. Vilken effekt inflyttningen får på skatteintäkter och utjämningsystemen är beroende av den nyinflyttade befolkningens åldersstruktur.

Skatteintäkter baseras på invånarnas förvärvsinkomster, vilket inkluderar löner, löneförmåner, sjukpenning, a-kassa, pensioner och inkomst av näringsverksamhet för företagare som inte är aktiebolag. Lönerna utgör den största delen av skattebasen, följt av pensioner och andra skattepliktiga ersättningar från staten. Sysselsättningen och lönenivåerna är avgörande för skattebasens utveckling (SKR, 2023). För utvecklingen av skatteintäkterna spelar det därmed roll hur stor inflyttning från andra kommuner som sker samt hur stor del av de inflyttade som är i arbetsför ålder. Inflytt av personer i arbetsför ålder ger därmed en positiv effekt på skatteintäkterna.

De kommunalekonomiska utjämningsystem som finns i Sverige innebär dock att det inte enbart är relevant att undersöka hur inflyttningen påverkar skatteintäkterna. År 2023 omfördelades totalt 108 miljarder kronor mellan Sveriges kommuner utifrån skattekraft och demografisk sammansättning. En central del av stadens intäkter kommer således från de kommunalekonomiska utjämningsystemen bestående av; inkomstutjämnningen, kostnadsutjämnningen och LSS-utjämnningen.

## Inkomstutjämnningen

I inkomstutjämnningen utjämnas skatteinkomster mellan kommuner. Den är i huvudsak statligt finansierad. Inkomstutjämningsbidraget/avgiften beräknas utifrån skillnaden mellan den egna beskattningsbara inkomsten och ett skatteutjämningsunderlag som motsvarar 115 procent av den genomsnittliga skattekraften i landet. Kommuner vars beskattningsbara inkomster är högre än dessa nivåer måste betala en utjämningsavgift till staten. Om en kommuns beskattningsbara inkomster däremot understiger dessa nivåer erhålls ett bidrag. Helsingborgs stad erhåller i dagsläget ett bidrag i inkomstutjämnningen. År 2024 uppgår bidraget till i genomsnitt 10 130 kronor per invånare, vilket motsvarar strax över 1,5 miljarder kronor.

Inkomstutjämnningen är långtgående, det vill säga skillnaderna i skatteintäkter efter utjämnning är relativt små, givet en genomsnittlig skattesats. Detta ger att utvecklingen av kommunens eget skatteunderlag är av mindre betydelse för kommunens totala intäkter. Om kommunens skattekraft ökar mer än genomsnittet får den enskilda kommunen lämna ifrån sig merparten av skillnaden och vice versa. Skillnader i vald skattesats kommer däremot påverka hur mycket intäkter en kommun har till förfogande relativt andra kommuner. Helsingborgs stad har valt en lägre skattesats än genomsnittet, vilket innebär att staden har mindre intäkter till förfogande än genomsnittet. Stadens utfall i inkomstutjämnningen kommer således påverkas av hur stor del av de inflyttade från andra kommuner som är i arbetsför ålder.

## Kostnadsutjämnningen

I kostnadsutjämnningen utjämnas för strukturella kostnadsskillnader av två slag: behovet av kommunal verksamhet och kostnaden för att producera en viss service. Kommuner med en ogynnsam kostnadsstruktur får ett bidrag. De som har en gynnsam struktur får betala en avgift. Kostnadsutjämnningen är statsfinansiellt neutral, då summan av bidrag och avgifter är lika stora och tar därför ut varandra. Det tillförs inga nya resurser via kostnadsutjämnningen. Över tid innebär detta att endast den kommun som möter en demografisk utveckling som är mer utmanande än genomsnittet i riket kommer få ett ökat bidrag alternativt en minskad avgift. En kommun med den omvända situationen kommer få se ett minskat bidrag alternativt ökad avgift. Kostnadsutjämnningen sker enligt den så kallade standardkostnadsmetoden där varje verksamhet eller område behandlas separat. Eftersom det finns en tydlig koppling mellan kommunala kostnader och ålder på invånarna påverkas kostnadsutjämnningen därmed av vilken åldersstruktur de som flyttar in har. Om många äldre eller barn och unga flyttar in från andra kommuner får det en positiv inverkan på kostnadsutjämnningen. Helsingborgs stad erhöll år 2024 ett bidrag i kostnadsutjämnningen på 637 kronor per invånare, motsvarande strax under 100 mkr.

### Källor:

SKR, (2023). *Vanliga frågor om utjämningsystemet*.

# LSS-utjämnings påverkas inte till lika stor del av åldersstrukturen

## LSS-utjämnings

Sedan 2004 finns ett nationellt kostnadsutjämningsystem för kommunernas LSS-kostnader. Som motiv för ett utjämningsystem angavs att det finns stora kostnadsskillnader mellan kommunerna samt att det behövs en utjämnings för att ge alla kommuner likvärdiga ekonomiska förutsättningar att kunna bedriva verksamhet enligt LSS. Systemet är skilt från det ordinarie kostnadsutjämningsystemet för kommuner. Skälet är att underlagen inte på samma sätt som i det ordinarie systemet kan anses uppfylla kriteriet att vara opåverkbara för den enskilda kommunen. Till skillnad från den ordinarie kostnadsutjämnings används faktiskt antal beslutade insatser. Precis som i det ordinarie kostnadsutjämningsystemet beräknas en standardkostnad för kommunen. Via LSS-utjämnings omfördelas kommunernas strukturella kostnader för LSS-verksamheten.

## Slutsats kommunal utjämnings

I tabellen till höger återfinns en sammanställning av ovan redovisade margineffekter från det kommunala utjämningsystemet avseende 2024. Vid ett antagande om 2000 nya invånare där åldersfördelningen motsvarar Helsingborgs åldersfördelning 2024 skulle den kommunala utjämnings *förenklad* kunna innebära ökade intäkter från utjämningsystemet till staden om ca 19,3 mkr per år.

Hur inflyttning i framtiden skulle påverka den kommunala utjämnings påverkas av åldersstrukturen inte bara i Helsingborg, utan även till hur utvecklingen ser ut i övriga landet och hur dessa strukturer relaterar till varandra. I bilaga 7.1 återfinns en närmare beskrivning av det kommunala utjämningsystemet, en nedbrytning av Helsingborgs stads utfall i det kommunala utjämningsystemet samt grafer som visar hur åldersstrukturen i Helsingborg ser ut relativt riket som helhet. På nästkommande sida visas den totala margineffekten av inflyttning, inklusive skatteintäkterna som tillkommer.

### Källor:

SKR (2023). *Vanliga frågor om utjämningsystemet*.

## Kommunal utjämnings Helsingborg - förenklad beräkning

<b>Inflyttade (antal) i Västhamnen</b>	6000 fördelat på två etapper
<b>Varav nyinflyttade i Helsingborg</b>	2000
<b>Bidrag från inkomstutjämnings till Helsingborg 2024, kr / invånare</b>	10 130
<b>Bidrag från kostnadsutjämnings till Helsingborg 2024, kr / invånare</b>	637
<b>Avgift för LSS-utjämnings från Helsingborg 2024, kr / invånare 1 106 kronor per invånare</b>	-1 106
<b>Summering margineffekt utjämningsystemet per inflyttad invånare, år 2024, kr / invånare</b>	9 661
<b>Summering margineffekt utjämningsystemet vid antagande om 2000 nya invånare motsvarande dagens åldersstruktur, baserat på värden från 2024, mkr</b>	Ca 19,3 mkr per år

*Summering kommunal utjämnings Helsingborg 2024*

*Källa: PwC Analys, Helsingborgs stads befolkningsprognos*

# Marginaleffekter av inflyttning på skatteintäkter och kommunalekonomisk utjämning

Helsingborg 2023	Skatteintäkter	Inkomstutjämning	Skatter och inkomstutjämning	Kostnadsutjämning	Strukturbidrag	Regleringspost	Totalt
1-5 år	0	59 113	<b>59 113</b>	102 344	0	2 336	<b>163 793</b>
6 år	0	59 113	<b>59 113</b>	58 504	0	2 336	<b>119 953</b>
7-12 år	0	59 113	<b>59 113</b>	110 703	0	2 336	<b>172 152</b>
13-15 år	0	59 113	<b>59 113</b>	88 970	0	2 336	<b>150 420</b>
16-18 år	0	59 113	<b>59 113</b>	108 316	0	2 336	<b>169 765</b>
19-64 år ink 0 kr	0	59 113	<b>59 113</b>	-43 110	0	2 336	<b>18 339</b>
19-64 år ink 200 000 kr	40 420	19 713	<b>60 133</b>	-43 110	0	2 336	<b>19 359</b>
19-64 år ink 500 000 kr	101 050	-39 387	<b>61 663</b>	-43 110	0	2 336	<b>20 889</b>
19-64 år ink 800 000 kr	161 680	-98 487	<b>63 193</b>	-43 110	0	2 336	<b>22 419</b>
65-79 år, sambo, ink 200 000 kr	40 420	19 713	<b>60 133</b>	-32 710	0	2 336	<b>29 759</b>
80-89 år, sambo, ink 200 000 kr	40 420	19 713	<b>60 133</b>	28 672	0	2 336	<b>91 141</b>
90+ år, sambo, ink 200 000 kr	40 420	19 713	<b>60 133</b>	150 064	0	2 336	<b>212 533</b>

## Påverkan av inflyttning i Helsingborgs stad

Tabellen till vänster visar marginaleffekterna av en inflyttad person till Helsingborgs stad i olika åldersgrupper. Eftersom grundtanken med utjämningsystemet är att alla kommuner ska ha likvärdiga ekonomiska förutsättningar, oavsett befolkningens storlek eller sammansättning följer att resurser som omfördelas ska motsvara de förändringar av kostnaderna som befolkningsförändringen genererar. Detta gäller vid genomsnittlig avgifts-, ambitions- och effektivitetsnivå (allt annat lika).

Detta medför att den inflyttade personen som ger kommunen störst intäkt inte är höginkomsttagaren, utan kanske skoleleven eller den äldre kvinnan. Exemplet till vänster visar att utfallet varierar kraftigt beroende på vilken ålder personen som flyttar har, och att personens inkomst har en mindre betydelse. Ytterligare tillägg tillkommer i kostnadsutjämnigen om personen är ogift och över 65 år.

Källa: PwC Analys

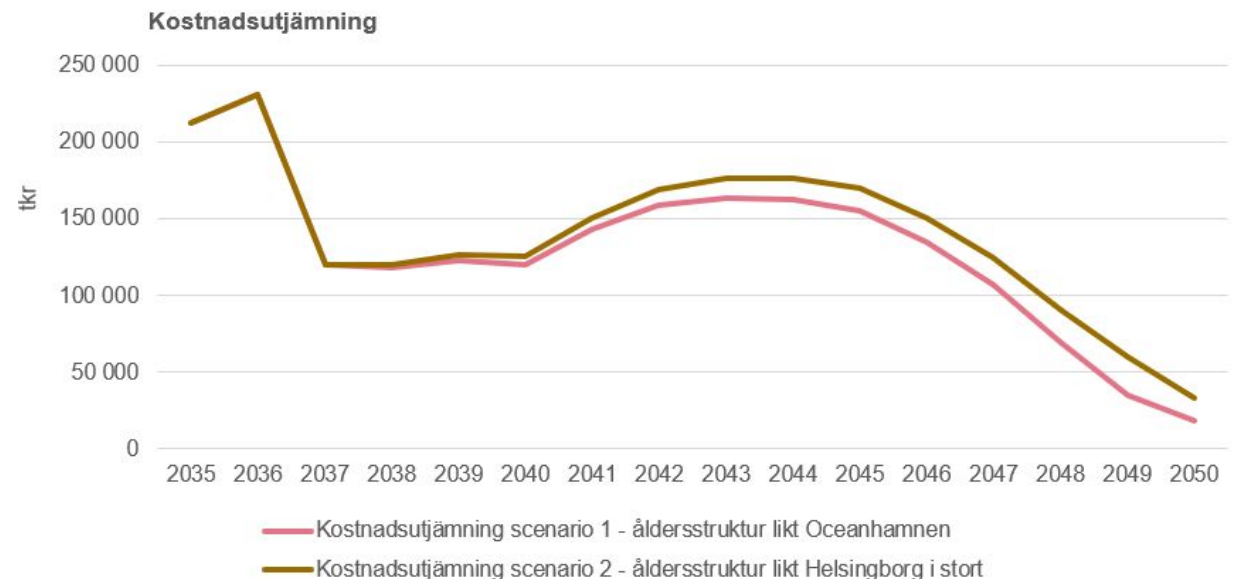
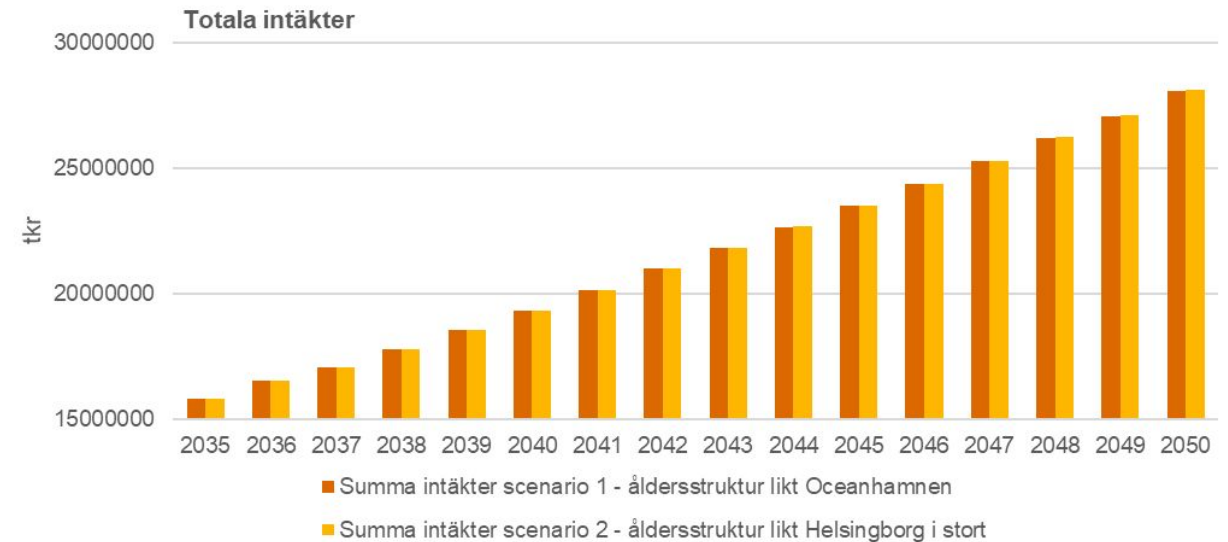
# Åldersstrukturen får störst inverkan på kostnadsutjämnningen

## Effekten av olika åldersstrukturer på stadens intäkter

Effekten av olika åldersstrukturer på de totala skatteintäkterna visas i den övre grafen till höger. Grafen visar att skillnaderna mellan intäkterna i scenario 1 och scenario 2 är mycket små och scenario 1 ligger därmed under scenario 2. Att åldersstrukturen inte har någon nämnvärd påverkan på intäkterna på totalen beror på att intäkterna till största del består av skatteintäkterna och inkomstutjämnningen, som inte påverkas påtagligt av åldersstrukturen. Även påverkan på avgiften i LSS-utjämnningen är marginell.

Vad som däremot skiljer sig åt mellan de två scenarier med olika åldersstruktur är utfallet i kostnadsutjämnningen. I den nedre grafen till höger visas utfallet i kostnadsutjämnningen i scenario 1 och 2. Noterbart är att mot slutet av tidsperioden är utfallet i kostnadsutjämnningen högre i scenario 2, där åldersstrukturen är lik Helsingborg i stort, än scenario 1, där åldersstrukturen är lik Oceanhamnen.

Detta förklaras av att scenario 2 har en högre andel invånare i förskole-, grundskole- och gymnasieålder samt en högre andel invånare som är 80+ medan det i scenario 1, är en relativt hög andel av de inflyttade som är i arbetsför ålder. Att ha en högre andel invånare som är i förskole-, grundskole- gymnasieålder samt en högre andel 80+ ger således ett högre utfall i kostnadsutjämnningen eftersom de är kommunalt kostsamma grupper. Hur invånare i olika åldersgrupper skiljer sig åt i kostnad redovisas på nästkommande sida.



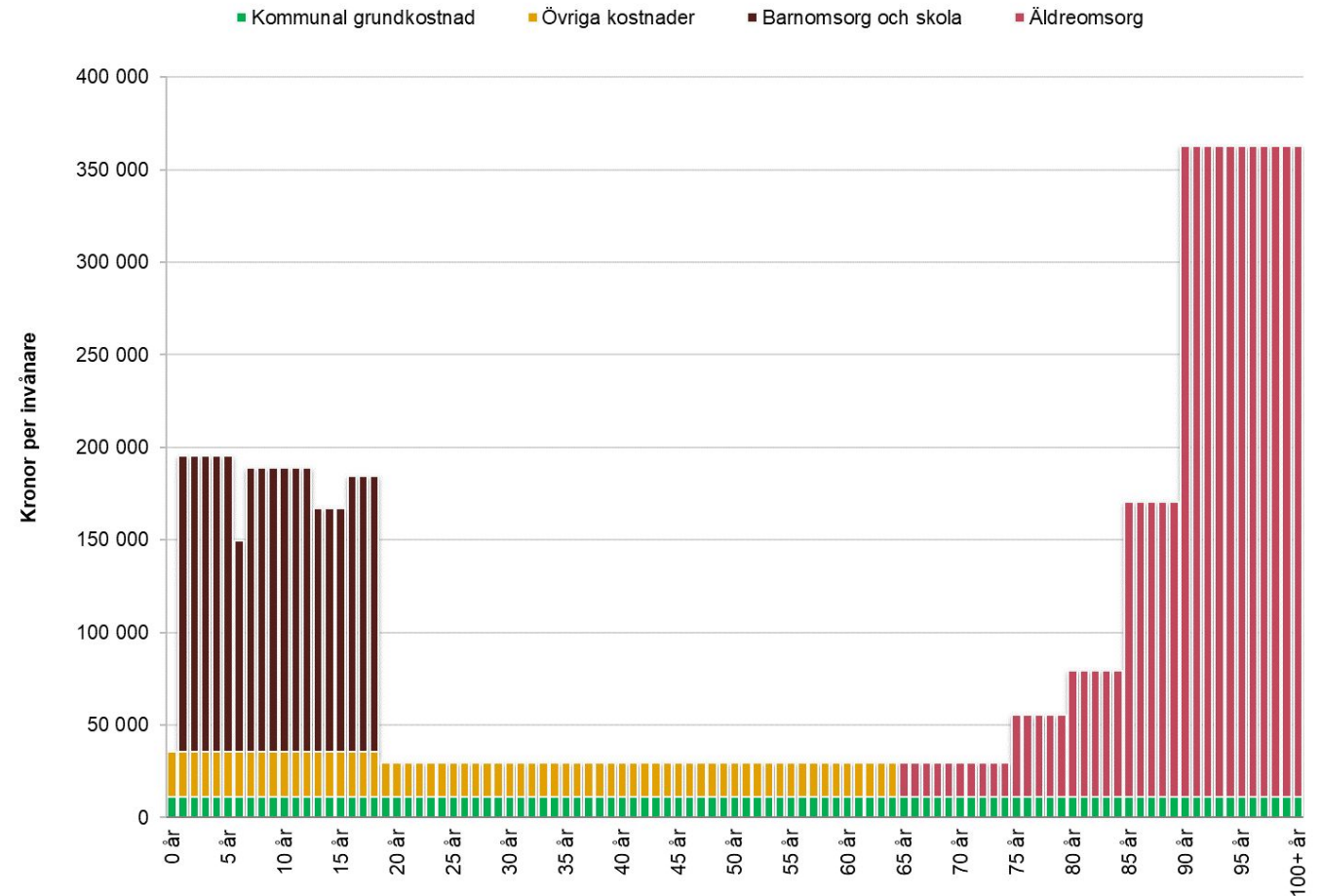
# Befolkningsstrukturen påverkar kommunens kostnader då barn och äldre kostar mer för kommunen

## Kommunalekonomiska kostnader även nära kopplade till åldersstrukturen

Utifrån stadens redovisade kostnader beräknas de olika åldersgruppernas genomsnittliga nyttjande och kostnad för de olika verksamheterna fram (se graf till höger).

Det som kan utläsas av grafen är att det finns ett tydligt mönster mellan ålder och kommunal kostnad. De högsta kommunala kostnaderna uppstår i de yngre och de äldre åldrarna. Det är under dessa år som invånare i kommunen tar större del av kommunal service.

I de yngre åldrarna går barn och unga i förskola, grundskola och gymnasieskola. I de äldre åldrarna delas kostnaderna upp enligt Socialstyrelsens 5- och 10-årsklasser. Utifrån detta går att utläsa att när invånarna blir äldre tar de del av tyngre, mer kostsamma äldreomsorgsinsatser.





# Kostnaderna är något högre i scenario 2 än i scenario 1

## Framskrivning av stadens kostnader

Den framtida underliggande efterfrågan av kommunal verksamhet kan uppskattas genom en så kallad demografisk framskrivning. Uppskattningen bygger på befolkningsprognosen och ett konstant utnyttjandemönster av stadens tjänster. De framräknade "prislapparna" på föregående sida skrivs fram med utvecklingen i de olika åldersgrupperna enligt stadens befolkningsprognos.

I framskivningen antas utnyttjandemönstret vara konstant över tid, det vill säga vi antar att följande är konstant samtliga år:

- Servicenivå, andelen som nyttjar verksamheten
- Kostnad per person i åldersgruppen, resurstilldelning

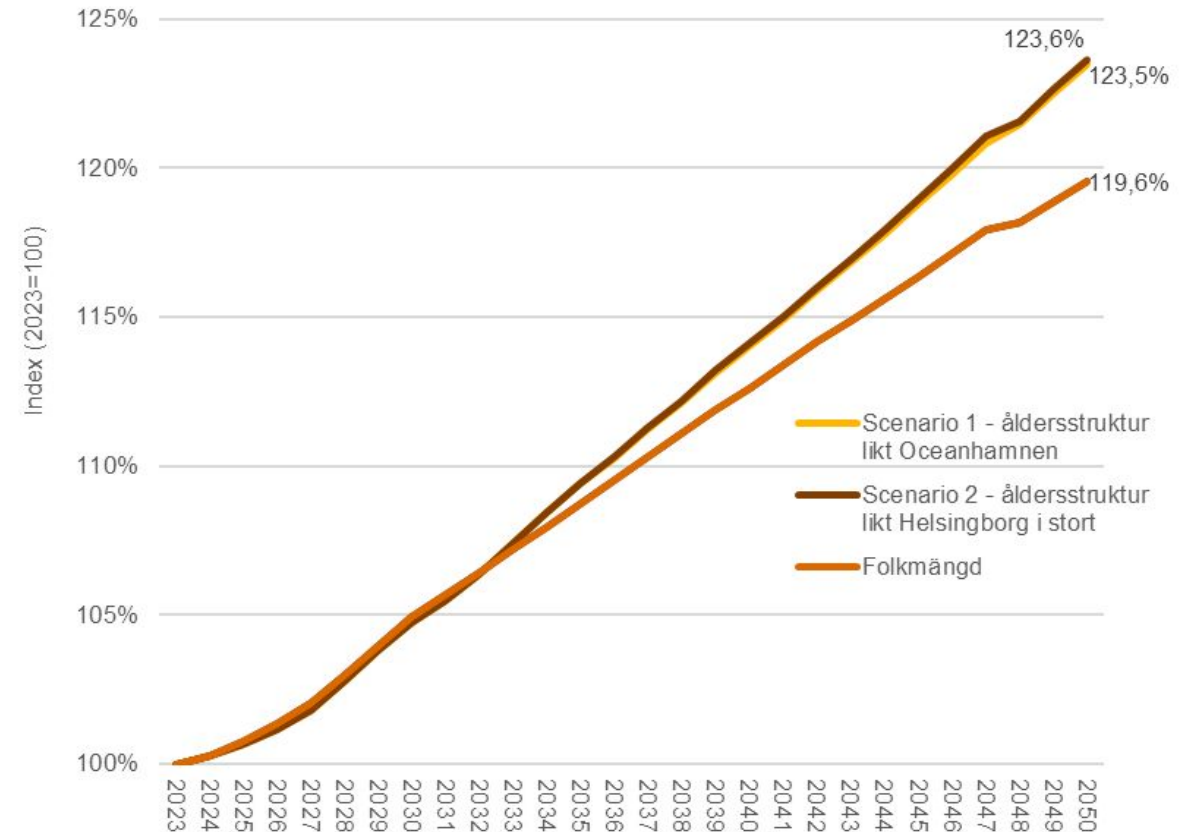
Den åldersstruktur som antas kopplat till den inflyttade befolkningen kommer således inte bara påverka intäktsutvecklingen men även kostnadsutvecklingen. I scenario 1 (gula kurvan i grafen till höger) antas att åldersstrukturen i Västhamnen kommer likna Oceanhamnens och i scenario 2 (bruna kurvan i grafen) antas åldersstrukturen efterlikna Helsingborg i stort.

## Total kostnadsutveckling utifrån demografin

Givet Helsingborgs befolkningsprognos och de antaganden som har gjorts avseende befolkningstillväxt med anledning av exploateringen, åldersstrukturen på de inflyttade samt stadens servicenivåer med mera ökar det totala kostnadstrycket med 23,5 procent (2 454 mkr) fram till år 2050. Det ska jämföras med en ökning av totalbefolkningen på 19,6 procent. I Scenario 2 ökar det totala kostnadstrycket med 23,6 procent (2 470 mkr) fram till år 2050, vilket är 0,1% högre än i Scenario 1.

Skillnaderna i åldersstruktur ger således en liten inverkan på stadens sammantagna kostnadsutveckling, vilket bland annat beror på att befolkningsökningen är såpass liten i förhållande till stadens totala befolkning. Tittar man däremot på den tillkommande befolkningen och på verksamhetsnivå är skillnaderna något större. Inom grundskolan, gymnasieskolan och äldreomsorgen är kostnaderna till följd av det demografiska trycket högre i scenario 2 än i scenario 1.

## Demografiskt tryck och befolkning



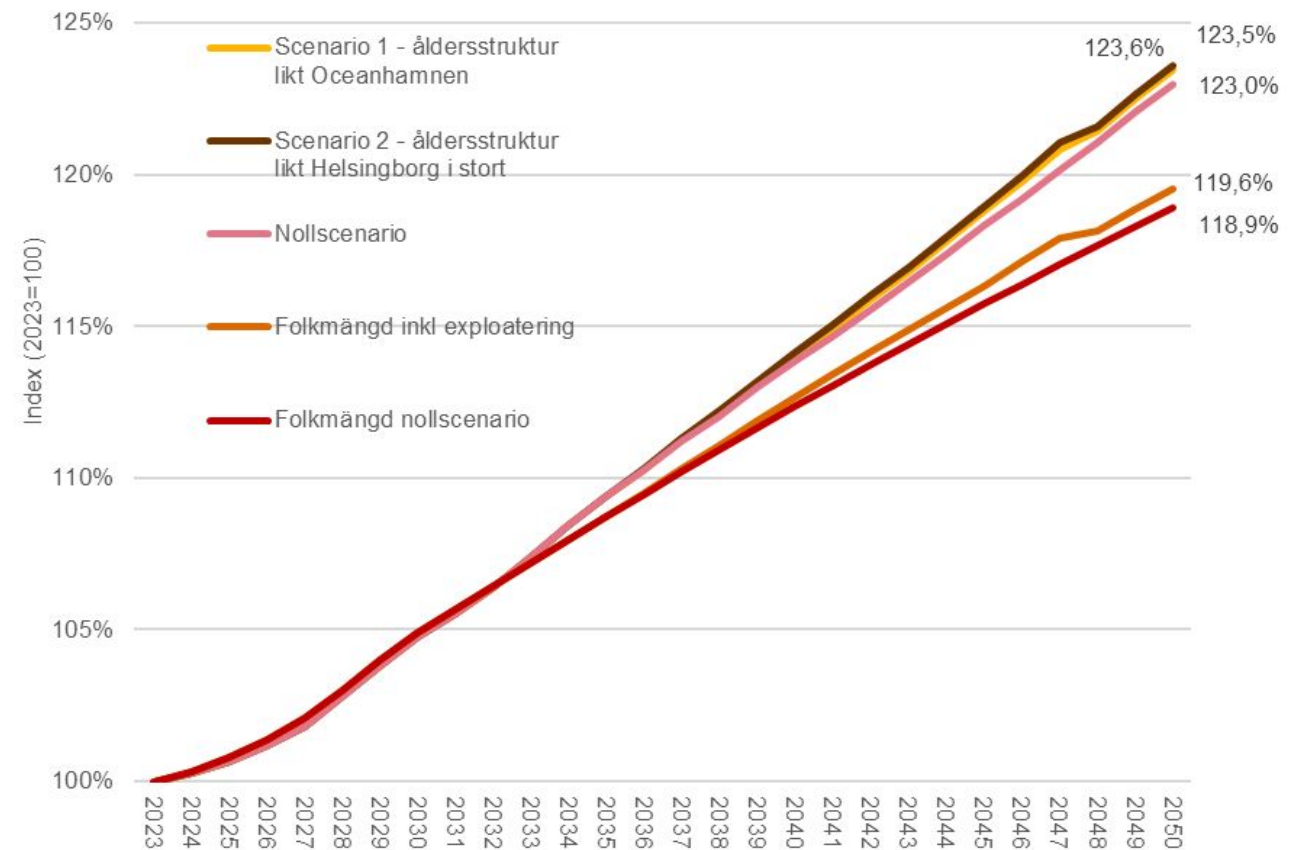
# En jämförelse med nollalternativet visar att stadens kostnadsutveckling ökar något till följd av exploateringen

## Exploateringen förknippad med kostnader

Vid en jämförelse med nollalternativet, där ingen exploatering av Västhamnen möjliggörs, ser vi att exploateringen kommer att leda till att kostnadstrycket i Helsingborg ökar. Vår analys visar att exploateringen bidrar till att kostnadstrycket ökar med 0,5-0,6% från 123% till 123,5-123,6% beroende på ålderssammansättningen (Scenario 1 och 2) i Västhamnen.

Samtidigt ökar befolkningstillväxten till följd av exploateringen under perioden fram till 2050 med 19,6% jämfört med 18,9%, vilket är en skillnad på 0,7%. Skillnaderna visas i grafen till höger. Att skillnaden mellan scenario 1 och nollscenariot gällande kostnadstrycket är mindre (0,5%) än skillnaden i befolkningsökningen (0,7%) beror på att de inflyttade i scenario 1, som konstaterat, tillhör icke-kostsamma åldersgrupper. Det leder i sin tur till ett något lägre kostnadstryck.

## Demografiskt tryck och befolkning



# Exploateringen beräknas även leda till en högre intäktsutveckling än i nollalternativet

## Behov av verksamhetslokaler med anledning av inflyttningen

Behovet av verksamhetslokaler i Västhamnen är starkt kopplat till åldersstrukturen i den inflyttade befolkningen. Om befolkningen består av en hög andel barnfamiljer finns ett behov av förskolor och grundskolor. Består befolkningen av en hög andel äldre finns inte ett lika stort behov av förskolor och grundskolor men det uppstår sannolikt ett behov av särskilda boenden. Särskilda boenden är dock inte lika beroende av placering som förskolor och grundskolor, vilket medför att de kan placeras på andra ställen i staden.

Behovet av verksamhetslokaler kommer även påverkas av hur nuvarande eller planerade verksamhetslokaler kan möta det behov som uppstår med anledning av inflyttningen, till exempel framkommer att det byggs en förskola i angränsande Oceanhamnen. Beläggningen av denna förskola kommer påverka behovet av förskolor i Västhamnen. Även politiska ställningstaganden kring hur nära invånarna ska ha till verksamhetslokaler kommer att påverka det tillkommande behovet. Givet olika antaganden kring åldersstrukturen i de olika scenarion som analyserats genererar respektive scenario olika behov av verksamhetslokaler.

Med anledning av antaganden kring inflytt i området finns i Stadsplan södra staden planer på 1-2 förskolor samt 1-2 grundskolor i exploateringsområdet. Behovet är framtaget utifrån antalet bostäder samt det som är byggt eller finns i detaljplanerna på att bygga förskolor eller grundskolor i närområdet. Det bedöms även finnas ett behov av att bygga en idrottsvall i området. Investeringsutgifterna för utbyggnad av verksamhetslokaler ingår inte i exploateringskalkylen, dels med anledning av att det i dialog med staden framkommit en viss osäkerhet kopplat till behoven i området och dels för att verksamhetslokaler aldrig förväntas finansieras av intäkterna som kommer från exploateringen, utan snarare är separata investeringar kopplat till verksamhetens totala behov.

## Stadens investeringsbehov påverkar kostnadsutvecklingen

I den kommunalekonomiska kalkylen har stadens investeringsplan inkluderats. Eftersom det från stadens sida ännu ej är fastställt vilka investeringar i verksamhetslokaler som ska byggas i Västhamnen eller om kapaciteten (se föregående stycke) är tillräcklig i angränsande områden har investeringar i nya verksamhetslokaler i Västhamnen inte lagts till utöver den befintliga planen. Efter år 2030 har en jämn investeringsnivå på 1,0 miljarder kronor årligen, i fasta priser, antagits. Stadens investeringsplanering kommer i framtiden att inkludera eventuella behov av verksamhetslokaler i exploateringsområdet.



# Staden bör ta fram scenarier för att synliggöra konsekvenserna av ökade investeringar och risker

---

## Exploateringskalkyl och hamnens investeringskalkyl

Vid en flytt av containerhamnen och exploatering av Västhamnen kommer det uppstå kostnader för staden som också behöver beaktas för att visa de sammantagna kommunalekonomiska effekterna av exploateringen i Västhamnen och hamnflytten. Utöver de investeringar som ingår i exploateringskalkylen behöver staden investera i markköp och sanering för att möjliggöra flytt av containerhamnen till södra alternativet. I nuläget råder osäkerhet gällande kostnaden för markhöjning och vi analyserar därför två olika scenarion gällande kostnaden för massorna, ett scenario där massorna köps in (180 mkr) och ett scenario där massorna kan tas från ett annat projekt (60 mkr). I båda fallen är den av staden framtagna exploateringskalkylen självfinansierad. Som tidigare beskrivits kan kostnaden i det senare fallet även komma att fördelas mellan detta projekt och tunnelprojektet Maria-Helsingborg C. Detta innebär att projektet förväntas kunna täcka sina kostnader genom sina egna intäkter utan att behöva externa finansieringskällor som lån eller bidrag. Det är dock viktigt att samtliga förväntade kostnader synliggörs och att staden tar höjd för eventuella risker och stadens möjligheter att finansiera samtliga investeringsutgifter som är förknippade med exploateringen i kommande analyser.

I kapitel 4.1.1 framgår att investeringen som hamnflytten som sådan utgör, enligt den framtagna investeringskalkylen, över tid genererar ett positivt kassaflöde för Hamnen AB och att Hamnen AB bör ha förmåga att själva bära investeringen utan finansiering från staden. Det framgår dock från den genomförda känslighetsanalysen att det finns risker, såsom volym- och ränterisker som kan påverka utfallet. Därtill är stora investeringar generellt sett förknippade med olika risker. Hur olika scenarier skulle påverka Hamnen AB och staden bör analyseras vidare i takt med att estimat för volymer, intäkter och kostnader uppdateras. I denna analys har vi utgått från antagandet att inga tillskott från staden till Hamnen AB krävs.

Från investeringsanalysen kan vi även konstatera att Hamnen AB under perioder kan komma att lämna lägre koncernbidrag än vad de gjort historiskt. Detta kan i förlängningen få en påverkan på Helsingborgs stad, i synnerhet under de år då Hamnen AB investerar som mest. Koncernbidraget ges dock i första ledet och till koncernens moderbolag, varför vi i nuläget inte kan dra några slutsatser kring hur eller hur mycket kommunen kommer att påverkas då det även är beroende av övriga bolag i koncernen samt kring Hamnen AB:s lånevillkor etc. I ett kommande steg, när mer information finns och investeringskalkylen uppdaterats, bör en risk- och känslighetsanalys genomföras för att belysa eventuella risker ytterligare. I detta skede har inga kommunala kostnader eller intäktsminskningar till följd av Hamnen AB:s investeringar eller förmåga att lämna koncernbidrag beaktats.

# En exploatering ger en begränsad påverkan på kommunens effektiviseringsstryck

## Utveckling av kostnader och intäkter i Helsingborg

Givet de antaganden som presenterats i rapporten visar den genomförda analysen att kommunens nettokostnader (verksamhetsrelaterade kostnader efter avdrag av intäkter från relaterade avgifter) år 2050 kommer att vara 3,08 gånger högre än år 2023 vid en exploatering av Västhamnen (se översta grafen till höger). Samtidigt ökar kommunens intäkter med 2,85 gånger, vilket innebär att kostnaderna sammantaget ökar mer än intäkterna. Helsingborg har därmed i detta scenario ett effektiviseringsstryck\* motsvarande 0,169% årligen.

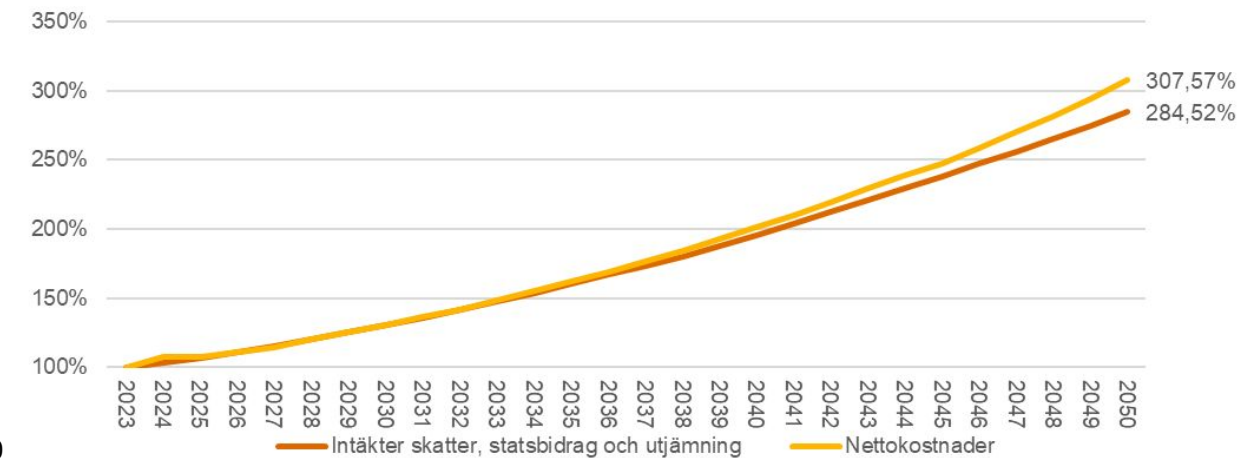
I nollscenariot (se nedersta grafen till höger), där ingen exploateringen genomförs i Västhamnen, kommer stadens kostnader också att utvecklas snabbare än stadens intäkter. Detta kommer att leda till ett effektiviseringsstryck på i genomsnitt 0,173 procent årligen, vilket är något högre än om en exploatering genomförs. Det något högre effektiviseringsstrycket beror på att differensen mellan intäkterna och kostnaderna är större i detta fall. Uttryckt i mkr är nettokostnaden i scenario 1, 110 mkr högre än i nollscenariot år 2050. Intäkterna är i scenario 1 (åldersstruktur enligt Oceanhamnen) är 120 mkr högre än i nollscenariot år 2050.

Då skillnaden mellan de båda scenarierna är relativt liten och då det råder osäkerhet kring storleken på flera av de större posterna kan vi i nuläget inte dra någon entydig slutsats från den genomförda analysen. Att skillnaden är begränsad beror bland annat att befolkningsökningen i förhållande till Helsingborgs totala befolkning är begränsad men också att den kommunala utjämningen minskar effekterna av en annan befolkningsstruktur. Då det råder osäkerhet kring vissa investeringsutgifter och finansiering inte har beaktats rekommenderar vi Helsingborgs stad att genomföra en uppdaterad analys när planeringsarbetet för exploateringen kommit längre samt att ta fram en känslighetsanalys där flera scenarier och risker kan beaktas.

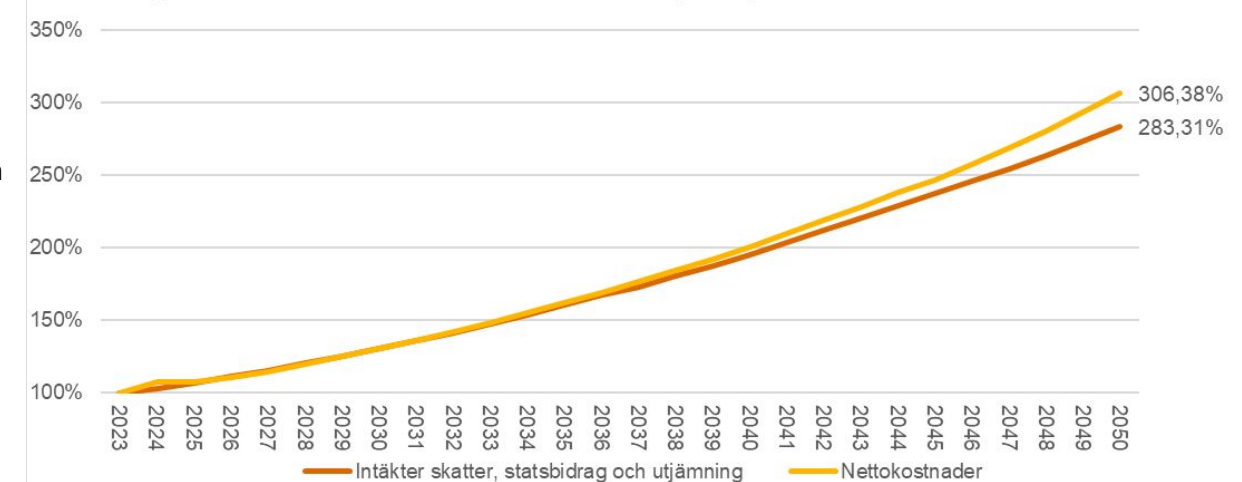
Det vi dock kan konstatera är att då skillnaderna mellan nollalternativet och det södra alternativet är såpass små och resultatet är behäftat med såpass stor osäkerhet, så blir andra värden och effekter som kan uppnås med en exploatering än viktigare för staden att beakta i sitt beslutsfattande.

\*Finansiella intäkter och kostnader är inte beaktade i effektiviseringsstrycket. Det innebär att bland annat räntekostnader till följd av belåning inte påverkar nettokostnaderna i något av scenarierna.  
PwC

Utveckling nettokostnader och intäkter med exploatering, scenario 1 (index)



Utveckling nettokostnader och intäkter nollscenario (index)



# Fortsatt analys är viktig då planeringen är i tidigt skede

---

## Risker och effekter av förändrade antaganden

Det är viktigt att påpeka att resultatet av den genomförda kommunalekonomiska analysen skulle kunna påverkas om antaganden och ingångsvärden förändras. Ett antagande som skulle kunna ge genomslag är om inflyttningen i kommunen till följd av exploateringen eller i efterföljande led skulle vara högre än de uppskattade 2000 invånarna. Utifrån ovanstående resonemang där exploateringen och den ökade inflyttningen förväntas ha neutrala eller svagt positiva effekter för Helsingborgs ekonomi, bör rimligen ett större antal inflyttade vara än bättre för kommunen, förutsatt det inte kräver ytterligare investeringar i verksamhetslokaler eller extern finansiering. Utifrån våra erfarenheter vill vi dock framhålla vikten av att vara försiktiga i antaganden om inflyttning då omvärldsfaktorer ofta påverkar befolkningstillväxten och att det inte är ovanligt att befolkningsprognoser i samband med större investeringar är optimistiska.

Andra antaganden som skulle kunna påverka kalkylen och som bör belysas vidare är om exploateringen sker under en längre tidsperiod eller om exploateringsutgifterna eller kostnaderna för markinköp eller sanering blir högre än förväntat. Därtill kan minskade koncernbidrag få genomslag på kommunens ekonomi och då de historiskt inte varit av oväsentlig storlek (historiskt 40-60 mkr per år) kan de behöva beaktas separat för att få en uppfattning på hur mycket de kan påverkas.

Stadens egen finansiering har inte heller beaktats separat i analysen och eventuella lånebehov kan också behöva belysas vidare. Hamnen AB:s investeringar har till följd av den framtagna investeringskalkylen inte antagits innebära ett behov av tillskott från staden. Samtidigt visar känslighetsanalysen att förutsättningarna kan förändras och i det fallet att investeringsutgifterna väsentligt överstiger de beräknade kan staden behöva skjuta till medel under en period för att stödja Hamnen AB för att säkerställa bolagets verksamhet och kunna realisera de värden som kan förväntas från att staden tillåts växa.

Som tidigare nämnts och utifrån ovanstående bedömer vi att det vore värdefullt för Helsingborg att ta fram en känslighetsanalys som visar effekterna av de beskrivna riskerna och hur de relaterar till varandra. Därtill bör en finansiell modell för staden som kan beskriva påverkan på kommunkoncernen som helhet tas fram.

# 4.2.3

Samhällesekonomiska  
effekter av exploateringen  
av Västhamnen

# Västhamnen och intilliggande områden präglas av socioekonomiska utmaningar

## Samhällsekonomiska effekter till följd av exploatering

I detta avsnitt presenteras och beskrivs de samhällsekonomiska effekter som PwC bedömt uppstå till följd av exploateringen av Västhamnen, vilket möjliggörs i och med att containerhamnen flyttar. Det inkluderar effekter på medborgarnas hälsa och närmiljö, grönområden och miljöeffekter samt buller.

Analysen baseras på utredningar och information som finns tillgänglig vid rapportens genomförande. Detta innebär att de samhällsekonomiska konsekvenser som identifierats bör ses som indikativa effekter.

## Integration

Helsingborg är i dagsläget en segregerad stad där 30 procent av befolkningen bor i områden med socioekonomiska utmaningar. Västhamnen tillhör områdestyp 1, områden med stora socioekonomiska utmaningar, utifrån den rikstäckande indelningen efter socioekonomiska förutsättningar som Delmos har tagit fram tillsammans med Statistiska Centralbyrån (SCB). Det är dock få boende i Västhamnen i dagsläget vilket kan påverka bedömningen. Området gränsar till Planteringen-Miatorp västra samt Högasten-Miatorp östra, Närlunda-Elineberg, Eneborg-Högaborg där det förstnämnda tillhör områdestyp 1 och resterande tillhör områdestyp 2, områden med socioekonomiska utmaningar. Det innebär att majoriteten av planområdet i Stadsplan södra staden består av områden med socioekonomiska utmaningar. I dessa områden är det vanligare med lägre utbildnings- och inkomstnivåer, fler bor i hyresrätt och andelen personer med utländsk bakgrund är större jämfört med andra områden (SCB, 2023). Ett annat sätt att mäta inomkommunal segregation är ojämlikhetsindex, vilket är ett mått på skillnader i bostadsmönster mellan olika socioekonomiska grupper. Indexet löper på en skala från 0–100 där 0 innebär ingen segregation och värdet 100 innebär total segregation. Ju högre indexvärde, desto mer segregerad är alltså kommunen eller länet. Helsingborg har ett ojämlikhetsindex på 51,0 vilket kan tolkas som att 51 procent av befolkningen i inkomstkventil 1 behöver byta till ett annat område för att de skall vara jämnt fördelade i förhållande till hur personer i inkomstkventil 5 är bosatta. Det kan vara olämpligt att göra jämförelser mellan olika områden i indexet, men för att sätta Helsingborgs resultat i perspektiv har Skåne län ett ojämlikhetsindex på 40,0 vilket innebär att Helsingborg har förhållandevis hög inomkommunal segregation.

**Källor:** SCB (2023) Segregationen synlig även i våra dagliga resmönster.; Boverket (n.d) Segregationsbarometern - Helsingborg och Skåne län.



### Områdestyper:

- Uppgift kan ej anges
- Områdestyp 1 - Områden med stora socioekonomiska utmaningar
- Områdestyp 2 - Områden med socioekonomiska utmaningar
- Områdestyp 3 - Socioekonomiskt blandade områden
- Områdestyp 4 - Områden med goda socioekonomiska förutsättningar
- Områdestyp 5 - Områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar

Områdestyp 1 och områdestyp 2 går in under samlingsbegreppet områden med socioekonomiska utmaningar.



# Möjlighet att utforma bebyggelse för att minska segregation

## Boendesegregation har flertalet konsekvenser för samhället

Boendesegregation har konsekvenser både för individer och samhället som helhet. Individer som bor i segregerade områden påverkas negativt, särskilt barn och unga vars uppväxt- och levnadsvillkor påverkas av närmiljön. Forskning visar att boende i områden med socioekonomiska utmaningar har sämre skolresultat och lägre utbildningsnivå. Det kan även påverka arbetsmarknadsutfallet negativt, exempelvis är sannolikheten att bli anställd lägre och förvärvsinkomsten generellt lägre i resurssvaga områden. Dessutom kan individers hälsa påverkas i och med att uppväxt, familj, skola, arbete och boende formar förutsättningarna för ett hälsosamt liv. Människor som bor i områden med socioekonomiska utmaningar har oftare en livsstil som innebär högre risk för sämre hälsa och välmående än boende i resursstarka områden (Boverket, 2023).

På samhällsnivå förlorar samhället som helhet om individer inte har möjlighet att nå sin fulla potential. Det kan leda till lägre skatteintäkter och negativ ekonomisk påverkan på kommuner, regioner och staten. Brottslighet och otrygghet kan också öka i segregerade områden, vilket har konsekvenser både för de drabbade och för samhället i stort. Dessutom kan ett segregerat samhälle påverka känslan av gemenskap, trygghet och tillit, vilket kan leda till att vissa känner sig delaktiga medan andra inte gör det. Stigmatisering av områden och dess invånare kan förstärka segregationen och skapa en negativ bild av vissa grupper i samhället (Boverket, 2023).

## Exploateringen möjliggör ökad integration

Genom att flytta containerhamnen och exploatera ytan i Västhamnen finns möjlighet att utforma bebyggelsen för att minska segregationen i Helsingborg. Planförslaget inkluderar flera ställningstaganden som PwC bedömer kan ha en positiv påverkan på integrationen i Helsingborg. Bland annat genom att minska barriäreffekterna i och med en flytt av hamnen, skapa bättre fysiska förutsättningar för att olika grupper av människor ska ha tillgång till bra och varierade bostäder med varierade upplåtelseformer och etablera trygga offentliga platser som torg, parker och gator där människor kan mötas och samspela med andra personer.

Den redan genomförda miljökonsekvensbeskrivningen lyfter också att etablering av grönområden kan förstärka flöden med människor som rör sig mellan olika områden vilket i sin tur stärker det sociala sambandet. Planförslaget innebär även etablering av ett sammanvävt nät av gång- och cykelbanor vilket ökar rörelsefriheten mellan delområdena samt tillgängligheten till centrala Helsingborg. De effekter som MKB tar upp och en del av de ställningstagandena som lyfts i stadsplanen är dock inte beroende av att hamnen flyttar utan förväntas uppstå både vid nollalternativet samt vid en flytt av hamnen till det södra alternativet.

**Källor:** Boverket (2023) *Vad får boendesegregationen för konsekvenser?*; SCB (2023) *Segregationen synlig även i våra dagliga resmönster.*; Boverket (n.d) *Segregationsbarometern - Helsingborg och Skåne län.*

# Exploatering av Västhamnen kan få positiva effekter på närliggande områden

## Flytt av containerhamnen möjliggör exploatering av intilliggande områden

Området där containerhamnen är belägen är en del av Helsingborgs stad som under 1900-talet utvecklades till ett större verksamhetsområde med närhet till både hamn och järnväg. Vid tiden då området började utvecklas var området beläget i stadens ytterkanter, men i takt med att staden har växt omger nu staden området. Bostadsområdena Miatorp och Planteringen ligger inkilade mellan den storskaliga infrastrukturen och verksamhetsområdena, vilka till stora delar har etablerats efter bostadsområdenas byggnation. Enligt Stadsplan södra staden finns barriärer som avskärmar Planteringen och Miatorp från övriga delar av Helsingborgs stad. Miatorp omgärdas i nuläget av breda vägar, hamn, järnvägsspår och ligger nära Ramlösa station. Även Planteringen avgränsas av vägar, hamn och rangerbangård och ligger nära Ramlösa station.

Vid en flytt av containerhamnen flyttar den storskaliga industrin från Västhamnen, som är en del av barriären mellan områdena Planeringen och Miatorp och sundet. Vidare möjliggör flytten av containerhamnen att intilliggande områden (Oceanhamnen, Universitetsområdet och Husarområdet) kan exploateras i en grad som annars skulle vara mer begränsad med anledning av närheten till containerhamnen. Exploateringen av Västhamnen och omkringliggande områden i linje med stadsplan södra staden bedöms bidra till att minska barriärerna mellan stadsdelarna och sammantaget bedöms detta som en positiv effekt som uppstår till följd av flytten av hamnen. Dock kvarstår andra hinder utöver hamnverksamheten i form av viss infrastruktur och verksamhet, men flytten av hamnen och planförslagets ställningstaganden bedöms ändå bidra positivt till att minska barriärerna mellan stadsdelarna. Utöver flytten av hamnen, som utgör en av barriärerna som avskärmar Miatorp och Planteringen från övriga delar av Helsingborgs stad, planeras bland annat en ny regional supercykelväg samt fler gång- och cykelkopplingar i öst-västlig riktning inom planområdet samt mellan planområdet och övriga Helsingborg.

## Källor:

Tyréns. (2023). *Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning - ÄÖP Stadsplan södra staden, Samrådsförslag.*

## Infrastrukturens påverkan på trygghet

Miljökonsekvensbeskrivningen lyfter att trygghet är ett komplext begrepp som kan påverkas av flera faktorer men att vid stadsutformning handlar det om att skapa orienterbarhet, flöden av människor och ögon på gatan samt trafiksäkerhet. Etablering av ett sammanvävt nät av gång- och cykelbanor ökar rörelsefriheten mellan delområdena samt tillgängligheten till centrala Helsingborg. Om containerhamnen stannar i Västhamnen kvarstår barriäreffekten men övriga delområden kan fortfarande kopplas samman via ett finmaskigt gång- och cykelvägnät som ger positiva effekter för framkomlighet och rörelsefrihet. Flytten av hamnen förväntas därmed bidra positivt till social sammanhållning och de nya gång- och cykelstråken ökar trafiksäkerheten och skapar flöden av människor vilket kan förstärka rörelsefriheten samt känslan av trygghet (Tyréns, 2023).

Flytten av containerhamnen och vidare exploateringen av Västhamnen leder således till att Planteringen och Miatorp får en naturlig anslutning till övriga delar av Helsingborgs stad. Flytt av containerhamnen kan därmed i längden även leda till viss värdeökning på fastigheter i närliggande områden, både för bostäder och verksamheter.

# Planerade grönområden i Västhamnen kan få positiva hälso-, miljö- och klimatteffekter

## Planer på grönområden i Västhamnen

I Stadsplan södra staden redogörs för stadens plan att etablera grönområden, blågröna stråk, parker och möjlighet till rekreation i Västhamnen. I dagsläget har alla områden inom planförslaget brist på parker och grönområden och Västhamnen är huvudsakligen avsett för container- och trailerlastning.

Miljökonsekvensbeskrivningen lyfter att vistelse i gröna miljöer påverkar människors hälsa och välbefinnande och att forskning tydligt visar på sambandet mellan tillgång till grönområden och positiva hälsoeffekter. MKB framhäver även att närheten och tillgängligheten till grönområden har stor betydelse för användningen av dessa och därmed effekterna på hälsan. I flera av delområdena är folkhälsotalen sämre än stadens genomsnitt och därmed är tillgång till grönområden och förutsättningar till fysisk aktivitet av största vikt. Genom exploatering av det tidigare hamnområdet och genomförandet av Stadsplan södra staden kan de boende i, och i anslutning till, Västhamnen få tillgång och närhet till grönområden vilket bidrar till en positiv hälsoeffekt och ökad livskvalitet. Även boende utanför planområdet kan nyttja grönområdena vilket sammantaget genererar en positiv effekt för alla medborgare i Helsingborg. Om containerhamnen förblir i Västhamnen kommer de planerade grönområdena i Västhamnen inte att uppstå. Det finns däremot fler delområden i stadsplanen där grönområden och parker är planerade, vilket innebär att boende i de närliggande områdena och resten av Helsingborg kan få förbättrad tillgång till grönområden och positiva hälsoeffekter kan uppstå även om hamnen stannar kvar och begränsar exploatering av intilliggande områden. Därav bedöms de grönområdena som etableras i Västhamnen bidra med en marginellt positiv effekt.

De grönområden som planeras i området placeras även centralt, vid attraktiva lägen, för att främja trygghet. Parker och grönområden kan fungera som mötesplatser och har betydelse för att skapa social interaktion, möten mellan människor och verka för en känsla av gemenskap i en stadsdel eller ett grannskap (Boverket, 2023). De grönområden som skapas i Västhamnen kan således få positiva hälsoeffekter, ge ökad livskvalitet, skapa ökad trygghet och social interaktion. Dessa positiva effekter förväntas till viss del även uppstå i nollalternativet men då med skillnaden att hamnen finns kvar som en barriär i Västhamnen. Utformning av bebyggelse och grönstruktur i övriga områden kan fortfarande bidra till en ökad känsla av trygghet och gemenskap.

## Anläggning av grönytor i Västhamnen kan minska belastning på VA-ledningssystem och öka biologisk mångfald

Västhamnen tillhör den norra delen av planområdet som till stor del består av hårdgjorda ytor och saknar större grönområden. Genom planförslaget skapas flera nya grönområden/parker i den norra delen av planområdet där detta tidigare har saknats. Dessa anläggs på mark som i dagsläget saknar grönska och till största delen utgörs av hårdgjord hamn- och industrimark. Anläggningen av grönområden och parker bidrar således till stadens möjligheter att uppnå sitt grönstrukturprogram. Parker, grönområden och andra gröna ytor har stor betydelse för att hantera både dagvatten och större vattenflöden vid skyfall och långvariga regn och kan både fördröja vatten för att minska belastningen på VA-ledningssystemet och i viss mån infiltrera vatten (Boverket, 2019). Att tidigare hårdgjorda ytor omvandlas till grönområden och mängden gröna områden ökar förväntas även främja naturliga värden och öka den biologiska mångfalden.

Grönska kan även bidra med att reglera temperaturen lokalt i kvarteret och på stadsdels- och stadsnivå genom att ge skugga till närliggande områden samt genom avdunstning av vatten från mark och vegetation (evapotranspirationen). Klimatförändringarna kommer att medföra ett varmare klimat med fler och längre värmeböljor, vilket kan få negativa effekter på vår hälsa. Särskilt små barn, äldre och sjuka människor kan fara illa av hög värme. Blandad lövad vegetation kan generera en temperaturminskning mellan 6-9°C lokalt och 2°C generellt i staden (Boverket, 2021). Skapandet av ny grönstruktur kommer därmed att öka andelen grönska och naturvärden, vilket bedöms som en positiv effekt som uppstår vid en flytt av hamnen. I nollalternativet förblir containerhamnen i Västhamnen och ytorna förblir hårdgjorda vilket innebär att de positiva effekterna som grönstrukturen skapar inte uppstår.

### Källor:

Tyréns. (2023). *Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning - ÄÖP Stadsplan södra staden, Samrådsförslag*.  
Boverket (2023). *Vad får boendesegregationen för konsekvenser?*  
Boverket (2019). *Parker och grönområden reglerar vatten vid skyfall och översvämning*.  
Boverket (2019). *Grönska och vatten reglerar temperaturen vid värmeböljor*.  
Boverket (2021). *Reglering av lokalklimat*.

# En flytt av containerhamnen ökar tillgången till blågröna stråk

## Fler av Helsingborgs invånare får tillgång till havet

Genom att flytta hamnverksamheten från Västhamnen öppnas en stor yta intill havet. Detta innebär att havet intill området Västhamnen kan användas för rekreation av medborgarna i Helsingborg. Planförslaget innehåller blågröna stråk, en kajpromenad samt möjlighet till rekreativ fiske vid de gamla hamnbassängerna. Havet utgör en stor del av Helsingborgs identitet och flytten av hamnen innebär möjlighet för fler av Helsingborgs invånare att få tillgänglighet till havet och de rekreativvärden som det utgör. Invånare i de befintliga bostäderna i de närliggande områdena får i och med flytten av containerhamnen närmare tillgång till havet. Bland annat förväntas boende i Gåsebäck att få cirka en kilometer närmare till havet än i nollalternativet.

Det finns i dagsläget relativt få studier som undersökt sambandet mellan blåstruktur och välmående men flertalet av de studier som har genomförts visar på ett positivt samband mellan exponering för blå miljöer och mental hälsa och fysisk aktivitet (Gascon et al., 2017). En flytt av containerhamnen till det södra alternativet innebär att Helsingborg får ytterligare blåstruktur som kan nyttjas av invånarna.

## Stor potential för återhämtning av det marina livet i Västhamnen

Genom att containerhamnen flyttar från Västhamnen lämnar fartygen hamnbassängerna och det marina livet får möjlighet att återhämta sig. Likt i Oceanhamnen kommer staden att renovera de befintliga kajerna. I Oceanhamnen har staden även grundat upp bassängerna för att skapa möjligheter för vegetation att etablera sig vilket i sin tur skapar livsutrymmen för marina djur, däribland fisk och deras yngel. Grundna bottnar är särskilt värdefulla för marint liv och brukar kallas för havets barnkammare. I Oceanhamnen har det även anlagts ett konstgjort rev och på kajväggarna har strukturer utformats där alger, blåmusslor, fiskar och andra djur kan flytta in.

### Källor:

Gascon, M., Zijlema, W., Vert, C., White, M.P., Nieuwenhuijsen, M.J., (2017). *Outdoor blue spaces, human health and well-being: A systematic review of quantitative studies*. doi:10.1016/j.ijheh.2017.08.004  
Helsingborgs Stad (2023). *Oceanhamnen*.

I exploateringskalkylen för Västhamnen ingår renovering av de befintliga kajerna på samma sätt som i Oceanhamnen men grundning av havsbassängerna ingår inte. Det innebär att Stadsplan södra staden har en högre ambitionsnivå än vad som tagits höjd för i exploateringskalkylen och om staden beslutar om att grunda upp bassängerna kommer kostnaden att bli högre. Givet att staden väljer att grunda upp bottarna i hamnbassängerna kommer åtgärden att medföra positiva effekter för det marina livet i Västhamnen men även utan grundning kommer den marina miljön att gynnas av hamnverksamheten försvinner från bassängerna. De positiva effekterna som uppstår blir dock ytterst lokala i och med att hamnverksamheten inte försvinner utan enbart flyttar från Västhamnen. De negativa miljöeffekter som hamnverksamheten orsakar kommer fortfarande att finnas kvar men på annan plats. Därmed blir den positiva effekten för marint liv marginell och storleken på den positiva miljöeffekten för marint liv i Västhamnen beror på stadens ambitionsnivå.

Sammanfattningsvis finns i dagsläget osäkerhet kring vilka miljöeffekter som uppstår i och med exploateringen av Västhamnen och PwC rekommenderar vidare utredning.

# Flytt av containerhamnen minskar verksamhetsbuller i Västhamnen

## Verksamhets- och trafikbuller

Inom planområdet finns i dagsläget ett antal olika bullerkällor. De huvudsakliga bullerkällorna är trafikbuller och verksamhetsbuller från Hamnen AB och andra verksamheter belägna i, eller i anslutning till, planområdet. Flera av verksamheterna, inklusive Hamnen AB, har miljötillstånd med bullervillkor. När containerhamnen flyttar till det södra alternativet försvinner Hamnen AB:s verksamhetsbuller från Västhamnen. Viss bullerskapande verksamhet kommer fortfarande att vara kvar i närområdet, bland annat Lantmännen och pelletslager. För boende i närliggande områden till Västhamnen kommer bullernivåerna att minska, om än inte helt försvinna.

Vid en flytt av hamnen till det södra området öppnas ytan i Västhamnen upp för exploatering. Enligt den utförda bullerutredningen förväntas majoriteten av planområdet ha så låga bullernivåer att det är möjligt att planera bostäder utan begränsningar när det gäller utformning av byggnader och lägenheter (Tyréns, 2023). Vissa delar av området förväntas dock ha högre bullernivåer från containerhamnens nya placering, särskilt under nattetid, vilket innebär att de hamnar inom Boverkets zon C där det inte rekommenderas att tillåta nya bostäder. Detta omfattar bland annat området norr om det nya hamnläget i de sydligaste delarna av Västhamnen. MKB lyfter att en möjlig lösning kan vara att placera kontorsbyggnader som skärmar av mellan verksamheter med bullerstörningar och ny bostadsbebyggelse för att minska de negativa effekterna.

Exploateringen av Västhamnen innebär även att vägar och trafik tillkommer till området. Stadsplan södra staden gör ställningstagandet att gatorna i hela planområdet ska utformas för att skapa attraktiva stadsrum där de stora biltrafikflödena styrs till det övergripande vägnätet. I stadsplanen görs även ställningstagandet att staden ska fortsätta arbeta enligt fokus och mål i åtgärdsprogrammet för buller vilket miljökonsekvensbeskrivningen bedömer som positivt. Satsningar på gång- och cykelinfrastruktur bedöms också positiva då de kan minska biltrafiken och trafikbuller.

### Källor:

Tyréns. (2023). *Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning - ÅÖP Stadsplan södra staden, Samrådsförslag.*

Zon	Leq dag (kl 06-18)	Leq kväll (kl 18-22) Lör-, sön- och helgdagar Leq dag + kväll (kl 06-22)	Leq natt*) (kl 22-06)
I zon A, bör bostadsbyggnader kunna medges.	50 dBA	45 dBA	45 dBA
I zon B, bör bostadsbyggnader kunna medges upp till angivna nivåer förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.	60 dBA	55 dBA	50 dBA
I zon C, bör bostadsbyggnader <u>inte</u> medges.	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

\*) Nattetid gäller även riktvärdet 55 dBA för maximalnivå

Flytt av containerhamnen kommer även att innebära viss förändring av trafikstrukturen och trafikflödena vilket enligt miljökonsekvensbeskrivningen kan få både positiv och negativ påverkan på bullernivåerna. Omfördelning av trafik, speciellt tunga transporter till nytt hamnläge och andra omlokaliserade verksamheter, skulle kunna innebära ökade bullernivåer i delar av planområdet. Samtidigt som uppförande av ny bebyggelse kan få en avskärmande effekt, varmed bullernivåerna vid befintlig bebyggelse kan minska. Detta är något som MKB lyfter behov av att utreda vidare då det i dagsläget inte har utretts specifikt.

Nollalternativet innebär att hamnen stannar kvar i Västhamnen och att befintligt buller skulle fortsätta. Jämfört med nollalternativet kommer bullernivåerna i Västhamnen att minska vid en flytt av hamnen till det södra alternativet. Det kommer således att kvarstå visst verksamhetsbuller och tillkomma trafikbuller i och med exploateringen av området. Vid fortsatta bullerutredningar lyfts behovet av att undersöka både verksamhets- och trafikbuller.

# Summering av samhällsekonomiska effekter av att hamnen flyttar till Södra alternativet

## Effekter som uppstår till följd av exploateringen av Västhamnen

I detta avsnitt behandlas de effekter som uppstår i och med möjligheten att exploatera Västhamnen till följd av att hamnen flyttar. Analysen grundar sig i befintliga underlag samt intervjuer och i dagsläget råder osäkerhet kring utfallet. PwC rekommenderar därmed att vidare utreda de effekter som uppstår i och med exploateringen av Västhamnen.

Exploateringen av Västhamnen i Helsingborg, som möjliggörs genom flytten av containerhamnen, förväntas bidra till samhällsekonomiska effekter. Helsingborg är idag en segregerad stad där 30% av befolkningen bor i områden med socioekonomiska utmaningar. Genom att flytta hamnen och exploatera ytan kan barriäreffekterna minska, vilket skapar bättre fysiska förutsättningar för integration och social interaktion genom varierade bostäder och trygga offentliga platser.

Planen inkluderar även etablering av grönområden och ett sammanvävt nät av gång- och cykelbanor, vilket förbättrar rörelsefriheten och tillgängligheten till centrala Helsingborg, samtidigt som det ökar trafiksäkerheten och känslan av trygghet. Grönområdena bidrar till positiva hälsoeffekter och ökad livskvalitet genom att främja fysisk aktivitet och välbefinnande. Dessutom kan de minska belastningen på VA-ledningssystemet och öka den biologiska mångfalden genom att omvandla tidigare hårdgjorda ytor till gröna ytor.

Flytten av hamnen ger också fler invånare tillgång till havet för rekreation, vilket forskning visar ha positiva effekter på mental hälsa och fysisk aktivitet. Det marina livet i Västhamnen kan återhämta sig när hamnverksamheten flyttar, särskilt om kajerna renoveras och bassängerna grundas upp för att skapa livsutrymmen för marina djur. Samtidigt bedöms detta som en marginell effekt i och med att hamnverksamheten endast flyttar och de negativa effekterna för det marina livet fortfarande kommer att uppstå men nu på en annan plats.

Verksamhetsbullret från Hamnen AB minskar i de områdena som ligger nära Västhamnen vilket bedöms som positivt, men annan bullerskapande verksamhet kvarstår i Västhamnen. Ny bebyggelse och infrastruktur kan omfördela bullernivåerna, men det finns behov av vidare bullerutredningar.

Flytten av containerhamnen kommer att förändra trafikstrukturen och trafikflödena, vilket kan påverka bullernivåerna både positivt och negativt. Omfördelningen av trafik, särskilt tunga

Samhällsekonomisk effekt	Bedömning	Effekt
<b>Miljöeffekter</b>	Omvandling av hårdgjorda ytor i Västhamnen till gröna ytor	Positiv
	Minskad belastning på VA-ledningssystemet	Positiv
	Återhämtning av marint liv i västhamnen	Ingen effekt
<b>Socialt</b>	Minskade barriäreffekter och bättre fysiska förutsättningar för integration	Positiv
	Rekreationsmöjligheter vid grönområden	Positiv
	Rekreationsmöjligheter vid havet	Positiv
<b>Buller</b>	Minskat verksamhetsbuller i Västhamnen	Positiv
	Trafikbuller	Positiv och negativ
<b>Trafik</b>	Sammanvävt gång- och cykelnät	Positiv

Källa: PwC Analys

transporter till det nya hamnläget och andra omlokaliserade verksamheter, kan leda till ökade bullernivåer i vissa delar av planområdet. Samtidigt kan ny bebyggelse ha en avskärmande effekt som minskar bullernivåerna vid befintlig bebyggelse.

Sammanfattningsvis, genom att flytta containerhamnen och exploatera Västhamnen, kan positiva effekter i form av bättre integration, ökad trygghet och mer rörelsefrihet uppstå. PwC bedömer att de planerade åtgärderna kan bidra till social sammanhållning, förbättrad folkhälsa, ökad biologisk mångfald och tillgång till rekreationsområden, och att vissa negativa effekter som buller och infrastrukturella barriärer reduceras. PwC rekommenderar dock att vidare utreda de effekter som uppstår i och med exploateringen av Västhamnen då de sammanfattade effekterna enbart är indikativa.

# 4.3

Sammanfattande bedömning  
av södra alternativet

# Den genomförda analysen tyder på att det södra alternativet är förknippat med samhällsekonomiska nyttor (1 av 2)

En flytt av containerhamnen till det södra alternativet förväntas få en samhällsekonomisk och kommunalekonomisk påverkan för Helsingborgs stad.

## En flytt av hamnen möjliggör framtida tillväxt

En flytt av containerhamnen kommer att innebära stora investeringar för Hamnen AB. Genom att flytta containerhamnen till det södra alternativet möjliggörs dock exploatering av det nuvarande hamnområde i Västhamnen, vilket i sin tur leder till kostnader för staden. I Västhamnen planeras blandad bebyggelse med 3 000 bostäder, verksamheter samt grönområden och parker. Eftersom den nuvarande exploateringskalkylen och Hamnen AB:s investeringskalkyl i huvudscenariot inte kräver tillskott från staden beräknas befolkningsökningen till följd av exploateringen vara svagt positiv för staden jämfört med om en exploatering inte skulle ske, då ökningen av effektiviseringsstrycket är mindre om en exploatering genomförs. Skillnaden är dock begränsad varpå andra värden blir än viktigare att beakta.

I det södra alternativet säkerställs att hamnverksamheten kan hantera ökade volymer för att möta den ökade efterfrågan. Det södra alternativet möjliggör enligt Hamnen AB även en större framtida tillväxt. En modern och effektiv hamninfrastruktur kan potentiellt locka andra företag att etablera sig i närheten, vilket genererar tillväxt inom näringslivet och kan skapa fler arbetstillfällen i företag som etablerar sig i regionen på grund av närheten till hamnen. En välfungerande hamnverksamhet skapar även indirekta arbetstillfällen i stöttande verksamheter. Utvecklingen av hamnen kan även i södra alternativet ske utan inverkan på driften av hamnens verksamhet, vilket är positivt.

## Både positiva och negativa miljöeffekter förväntas uppstå

För att flytta containerhamnen till det södra alternativet krävs muddring av havsbotten för att fördjupa hamnbassängerna. Muddring har negativa miljöeffekter och orsakar grumling av vatten och upprivning av sediment.

Utanför det södra alternativet är havsbotten förorenad, vilket även innebär att sanering av muddringsmassorna och vattnet behöver ske. Muddringen kan således påverka det närliggande marina naturreservatet Knähaken negativt, men omfattningen av effekten som uppstår är osäker och fler utredningar kan behövas. Knähaken kan även påverkas negativt i och med eventuell justering av farled på grund av förändringar som uppstår av att fler och större fartyg lägger an vid det nya hamnläget.

Utöver föroreningar i vatten och muddringsmassor är marken som är tilltäckt för det södra alternativet förorenad och måste saneras. Vid en flytt till det södra alternativet måste saneringen ske vid ett tidigare skede än i nollalternativet.

Vid en flytt av Hamnen AB till det södra alternativet finns planer på att etablera grönområden och parker i exploateringsområdet Västhamnen. De planerade grönområdena anläggs på mark som i dagsläget saknar grönska vilket innebär att nya grönområden främjar naturvärden, biologisk mångfald och bättre dagvattenhantering. Grönska kan även bidra med att reglera temperaturen lokalt i kvarteret och på stadsdels- och stadsnivå, vilket bedöms som en positiv effekt av flytt av containerhamnen. Om containerhamnen flyttar uppstår även positiva miljöeffekter i vattnet eftersom att fartygen lämnar hamnbassängerna i Västhamnen och det marina livet får möjlighet att återhämta sig. Detta kan ses som en kompensation för de försämrade förhållanden som uppstår med anledning av muddring och förändrad farled vid Knähakens naturreservat.

Etablering av grönområden och marina stråk leder även till positiva hälsoeffekter eftersom att vistelse i gröna eller marina miljöer har en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande och ökar tillgången till fysisk aktivitet.

Givet att containerhamnen flyttar och Västhamnen kan exploateras skapas en mer attraktiv stad, vilket kan bidra till en ökning av stadens turism och skapa fler arbetstillfällen och ökad sysselsättning inom denna sektor.



# Den genomförda analysen tyder på att det södra alternativet är förknippat med samhällsekonomiska nyttor (2 av 2)

## Ökad rörelsefrihet leder till trygghet och social sammanhållning

Containerhamnen utgör i dess befintliga position en del av den barriär som skärmar av Planteringen och Miatorp från övriga delar av Helsingborg. Genom att flytta hamnen till det södra alternativet ökar rörelsefriheten mellan övriga områden i staden. Boende i Miatorp och Planteringen får således en naturlig anslutning till sundet. Om hamnen stannar i sitt befintliga läge förblir barriäreffekten. Stadsplanen presenterar dock ett sammanvävt gång- och cykelnät som binder ihop de olika delområdena i planförslaget, vilket kan genomföras oavsett om hamnen flyttar eller inte. Detta skapar flöden av människor vilket leder till ökad rörelsefrihet och känsla av trygghet. Den ökade rörelsefriheten och sammankopplingen av delområdena kan bidra positivt till social sammanhållning och leda till mer integration mellan områden.

## Minskat verksamhetsbuller och förändrade trafikflöden

En flytt av containerhamnen till det södra alternativet innebär att containerhamnen samlokaliseras i ett område med annan industriverksamhet. Detta innebär att buller från containerhamnen nu klustras tillsammans med annan bullergenererande verksamhet, vilket bedöms positivt. Dock förväntas riktvärden för verksamhetsbuller vid befintliga bostäder i Planteringen och Miatorp att överskridas. Vidare utredningar krävs för att säkerställa minskad påverkan från buller i befintliga bostadsområden.

I Västhamnen försvinner verksamhetsbullret från hamnen, vilket får en positiv påverkan på närliggande områden och möjliggör mer utförlig exploatering än i nollalternativet. Viss bullerskapande verksamhet kvarstår dock i närområdet. I samband med exploatering och flytt av containerhamnen förväntas även viss förändring av trafikstruktur och trafikflöden, vilket kan generera både positiva och negativa effekter ur bullerhänseende.

Samhällsekonomisk effekt	Bedömning	
<b>Miljöeffekter</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Risk för negativ effekt på naturreservatet Knähaken.</li><li>Sanering av förorenad mark i tidigare skede.</li><li>Elektrifiering av hamnverksamheten möjligt även i nollalternativet.</li><li>Omvandling av hårdgjorda ytor i Västhamnen till gröna ytor</li><li>Minskad belastning på VA-ledningssystemet</li><li>Återhämtning av marint liv i västhamnen</li></ul>	Negativ Positiv Ingen effekt Positiv Positiv Ingen effekt
<b>Sysselsättning och näringslivsutveckling</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Stärkt näringsliv genom volymökning</li><li>Fler arbetstillfällen till följd av stärkt näringsliv</li><li>Färre driftstörningar</li><li>Färre arbetstillfällen i hamnen till följd av modernisering, uppstår även i nollalternativet</li></ul>	Positiv Positiv Positiv Ingen effekt
<b>Socialt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Minskade barriäreffekter och bättre fysiska förutsättningar för integration</li><li>Rekreativsmöjligheter vid grönområden</li><li>Rekreativsmöjligheter vid havet</li></ul>	Positiv Positiv Positiv
<b>Buller</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Samlokalisering av bullergenererande verksamheter</li><li>Risk för överskridning av riktvärden i närliggande områden</li><li>Minskat verksamhetsbuller i Västhamnen</li><li>Trafikbuller</li></ul>	Positiv Negativ Positiv Positiv och negativ
<b>Trafik</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Sammanvävt gång- och cykelnät</li></ul>	Positiv

Summering av bedömda samhällsekonomiska effekter av södra alternativet  
Källa: PwC Analys



# 5

Mellersta alternativet

# Kapitel 5 presenterar det mellersta alternativet och de marginaleffekter som uppstår vid flytt jämfört med södra alternativet

Kapitel 5 inleds med en beskrivning av skillnaden mellan det mellersta och södra alternativet. Vidare redogörs för vad det innebär att omlokalisera containerhamnen till det mellersta alternativet istället för att flytta till det södra.

Med utgångspunkt i de effekter som har identifierats och förväntas uppstå vid en flytt till det södra alternativet resoneras på en övergripande nivå kring skillnader mellan de olika alternativen, med fokus på vilka effekter som *inte* uppstår om hamnen flyttas till mellersta alternativet istället för södra.

## Mellersta alternativet innebär begränsning av bostadsbyggnation i Västhamnen

Som beskrivits i kapitel 3 är både det södra och det mellersta alternativet lokaliserade söder om nuvarande containerhamn och placeringarna är delvis överlappande. I det mellersta alternativet placeras dock containerhamnen något närmare Västhamnen som enligt planerna i Stadsplan södra staden ska exploateras samt närmare befintlig bebyggelse i Planteringen.

I mellersta alternativet lokaliserar containerhamnen på mark som ägs av staden och det finns därmed inget behov av att förvärva mark eller att sanera mark för att möjliggöra en hamnflytt. I nuläget saknas en aktuell investeringskalkyl för mellersta alternativet, men enligt tidigare bedömningar är investeringen något lägre i mellersta alternativet än i södra alternativet när förvärv av mark har beaktats.

### Exploatering och buller

I båda alternativen är det enligt staden möjligt att exploatera Västhamnen och bygga bostäder. Det saknas dock en framtagen exploateringskalkyl där hänsyn har tagits till en containerhamn med en lokalisering enligt mellersta alternativet och utgångspunkten är därför att det i mellersta alternativet går att bygga lika många, eller något färre bostäder i det mellersta alternativet än i det södra. Ev skillnader uppkommer då en placering av containerhamnen närmare tillräkligt bebyggelse kan förväntas begränsa byggnation av bostäder i anslutning till containerhamnen. Detta innebär att fler kontorsbyggnader behöver byggas i anslutning till containerhamnen i mellersta alternativet jämfört med södra alternativet samt att bullerpåverkan i befintliga bostadsområden förväntas bli större. Vidare antas även den något mer centrala placeringen innebära att vissa bostäder i Planteringen kan få en förhöjd bullernivå vid en etablering av containerhamnen i det mellersta alternativet. Om bullernivåerna för dessa bostäder förhöjs måste bullerskyddsåtgärder vidtas, alternativt köps de berörda bostäderna upp av staden.

För att genomföra en mer ingående analys som kan jämföras med den kommunalekonomiska analysen för det södra alternativet behöver staden ta fram underlag där en exploatering i det mellersta alternativet utreds. Om staden bedömer att exploateringen och inflyttningen är densamma i båda alternativet är även den bedömda effekten densamma.

PwC

ARBETSMATERIAL



## De positiva samhällsekonomiska effekterna kan bli något mindre i det mellersta alternativet

**Hamnen AB:s möjligheter och påverkan på sysselsättning och näringsliv**  
Terminalytorna i det mellersta alternativet är något mindre jämfört med i det södra alternativet. Detta resulterar i att det mellersta alternativet är något trängre, vilket enligt Hamnen AB ger något sämre förutsättningar för effektiv inre logistik. Hamnens investeringskalkyl förutsätter en årlig tillväxt på 1,8 procent från år 2040 till år 2050 samt 0,2 procent år 2051 och framåt. Givet att området för mellersta alternativet är mindre än i södra alternativet kan det mellersta alternativet på sikt innebära vissa begränsningar av containerhamnens förmåga att möta den förväntade volymökningen. Det innebär att en etablering enligt mellersta alternativet på sikt kan medföra en marginellt mindre sysselsättnings- och påverkan på näringslivet än i det mellersta alternativet.

Även kajkapaciteten är något mer begränsad i det mellersta alternativet än i det södra alternativet. I det mellersta alternativet placeras kranar närmare befintlig bebyggelse på grund av en mer begränsad yta än i södra alternativet, vilket innebär högre bullernivåer för vissa bostäder i Planteringen. Jämfört med södra alternativet, där kranar kan placeras längre bort från befintlig bebyggelse, innebär en flytt till det mellersta alternativet att Hamnen AB kan behöva vidta åtgärder eller köpa upp fastigheter för att hantera bullernivåerna. Däremot kan utbyggnaden av det mellersta alternativet, likt i det södra alternativet, ske utan större påverkan på befintligt drift.

Mellersta alternativet innebär nybyggnation av en kaj och hanteringsstör på delar av nuvarande Skånerminskan. Detta ger, likt i det södra alternativet, en mer effektiv och modern design av containerterminalen jämfört med om nollalternativet genomförs.

PwC

ARBETSMATERIAL

### Miljöeffekter

Även vid en flytt till det mellersta alternativet behöver det muodras, vilket innebär att föroreningarna i massorna i vattnet behöver hanteras i både det mellersta och södra alternativet. Det mellersta alternativet sträcker sig dock inte lika långt söderut som i södra alternativet. Detta innebär att de föroreningar som Kemira orsakar på land inte behöver hanteras i samband med etableringen av containerhamnen, vilket leder till att saneringen kan ske enligt den tidplan som finns mellan Kemira och Länsstyrelsen. Det föränleder att den miljöskuld som finns i området kvarstår tills dess att Kemira fullföljt sin åtgärdsplan från Länsstyrelsen.

### Trygghet och sammanhållning

En flytt av hamnen till det mellersta alternativet förväntas medföra samma positiva effekter på trygghet och sammanhållning som det södra alternativet. Detta eftersom att hamnen försvinner från Västhamnen och möjliggör exploatering, minskade barriäreffekter, etablering av trygga offentliga rum som parker och torg samt mer rörelsefrihet för invånare i Heisingborg.

### Sammanfattning

En flytt till det mellersta alternativet förväntas således leda till färre bostäder i Västhamnen, få större bullerpåverkan på Planeringen, få mindre positiva effekter för sysselsättning och näringsliv samt leda till en senareläggning av saneringen av föreningen orsakad av Kemira. Sammanlagt förväntas därför det mellersta alternativet generera något mindre positiv effekt än i södra alternativet. Det finns dock ingen uppdaterad investeringskalkyl framtagen för en flytt av containerhamnen till det mellersta alternativet. Vidare är det oklart hur stor påverkan begränsningen av bostadsbyggandet får för den kommunalekonomiska kalkylen. En sammantaget effekten av en flytt till det mellersta alternativet är därför svår att bedöma.

64

# Mellersta alternativet kan innebära en begränsning av bostadsbyggnation i Västhamnen

Som beskrivits i kapitel 3 är både det södra och det mellersta alternativet lokaliserade söder om nuvarande containerhamn och placeringarna är delvis överlappande. I det mellersta alternativet placeras dock containerhamnen något närmare Västhamnen som enligt planerna i Stadsplan södra staden ska exploateras samt närmare befintlig bebyggelse i Planteringen.

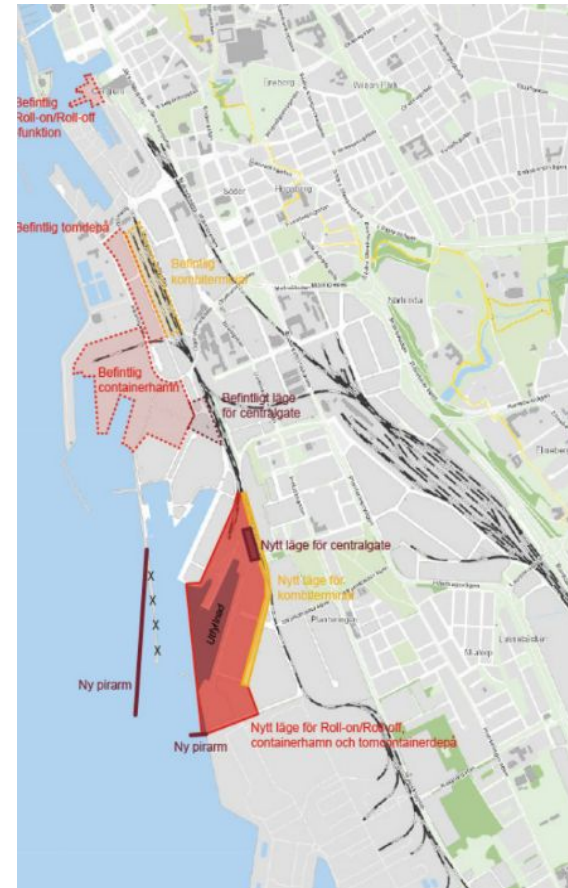
I mellersta alternativet lokaliserar containerhamnen på mark som ägs av staden och det finns därmed inget behov av att förvärva mark eller att sanera mark för att möjliggöra en hamnflytt. I nuläget har Hamnen AB ingen uppdaterad investeringskalkyl för mellersta alternativet, men enligt tidigare bedömningar kommer investeringen i mellersta alternativet ungefär att motsvara investeringen i södra alternativet. Viktigt att beakta är dock att det södra alternativet, till skillnad från det mellersta, innebär att staden behöver genomföra förvärv av mark samt en mer omfattande sanering.

## Exploatering och buller

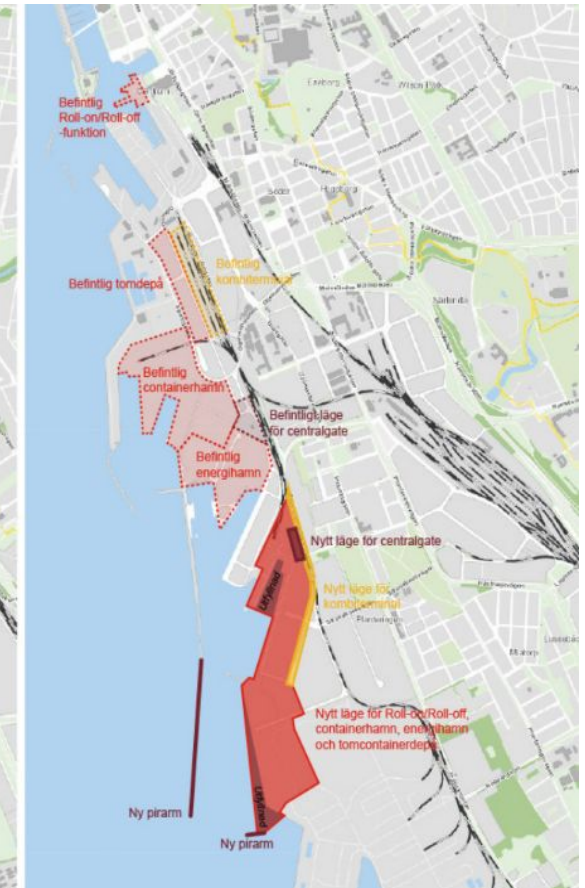
I båda alternativen är det enligt staden möjligt att exploatera Västhamnen och bygga bostäder. Det saknas dock en framtagna exploateringskalkyl där hänsyn har tagits till en containerhamn med en lokalisering enligt mellersta alternativet och utgångspunkten är därför att det i mellersta alternativet går att bygga lika många, eller något färre bostäder i det mellersta alternativet än i det södra. Ev skillnader uppkommer då en placering av containerhamnen närmare tilltänkt bebyggelse kan förväntas begränsa byggnation av bostäder i anslutning till containerhamnen. Detta innebär att fler kontorsbyggnader behöver byggas i anslutning till containerhamnen i mellersta alternativet jämfört med södra alternativet samt att bullerpåverkan i befintliga bostadsområden förväntas bli större. Vidare antas även den något mer centrala placeringen innebära att vissa bostäder i Planteringen kan få en förhöjd bullernivå vid en etablering av containerhamnen i det mellersta alternativet. Om bullernivåerna för dessa bostäder förhöjs måste bullerskyddsåtgärder vidtas, alternativt köps de berörda bostäderna upp av staden.

För att genomföra en mer ingående analys som kan jämföras med den kommunalekonomiska analysen för det södra alternativet behöver staden ta fram underlag där en exploatering i det mellersta alternativet utreds. Om staden bedömer att exploateringen och inflyttningen är densamma i båda alternativet är även den bedömda effekten densamma.

Mellersta hamnområdet



Södra hamnområdet



# De positiva samhällsekonomiska effekterna kan bli något mindre i det mellersta alternativet

## Hamnen AB:s möjligheter och påverkan på sysselsättning och näringsliv

Terminalytorna i det mellersta alternativet är något mindre jämfört med i det södra alternativet. Detta resulterar i att det mellersta alternativet är något trängre, vilket enligt Hamnen AB ger något sämre förutsättningar för effektiv inre logistik. Hamnens investeringskalkyl förutsätter en årlig tillväxt på 1,8 procent från år 2040 till år 2050 samt 0,2 procent år 2051 och framåt. Givet att området för mellersta alternativet är mindre än i södra alternativet kan det mellersta alternativet på sikt innebära vissa begränsningar av containerhamnens förmåga att möta den förväntade volymökningen. Det innebär att en etablering enligt mellersta alternativet på sikt kan medföra en marginellt mindre sysselsättningseffekt och påverkan på näringslivet än i det mellersta alternativet.

Även kajkapaciteten är något mer begränsad i det mellersta alternativet än i det södra alternativet. I det mellersta alternativet placeras kranar närmare befintlig bebyggelse på grund av en mer begränsad yta än i södra alternativet, vilket innebär högre bullernivåer för vissa bostäder i Planteringen. Jämfört med södra alternativet, där kranar kan placeras längre bort från befintlig bebyggelse, innebär en flytt till det mellersta alternativet att Hamnen AB kan behöva vidta åtgärder eller köpa upp fastigheter för att hantera bullernivåerna. Däremot kan utbyggnaden av det mellersta alternativet, likt i det södra alternativet, ske utan större påverkan på befintlig drift.

Mellersta alternativet innebär nybyggnation av en kaj och hanteringsytor på delar av nuvarande Skåneterminalen. Detta ger, likt i det södra alternativet, en mer yteffektiv och modern design av containerterminalen jämfört med om nollalternativet genomförs.

## Miljöeffekter

Även vid en flytt till det mellersta alternativet behöver det muddras, vilket innebär att föroreningarna i massorna i vattnet behöver hanteras i både det mellersta och södra alternativet. Det mellersta alternativet sträcker sig dock inte lika långt söderut som i södra alternativet. Detta innebär att föroreningarna på land inte behöver hanteras i samband med etableringen av containerhamnen, vilket leder till att saneringen kan ske enligt den tidplan som finns mellan Kemira och Länsstyrelsen. Det föranleder att den miljöskuld som finns i området kvarstår tills dess att Kemira fullföljt sin åtgärdsplan från Länsstyrelsen.

## Trygghet och sammanhållning

En flytt av hamnen till det mellersta alternativet förväntas medföra samma positiva effekter på trygghet och sammanhållning som det södra alternativet. Detta eftersom att hamnen försvinner från Västhamnen och möjliggör exploatering, minskade barriäreffekter, etablering av trygga offentliga rum som parker och torg samt mer rörelsefrihet för invånare i Helsingborg.

## Sammanfattning

En flytt till det mellersta alternativet förväntas således leda till färre bostäder i Västhamnen, få större bullerpåverkan på Planteringen, få mindre positiva effekter för sysselsättning och näringsliv samt leda till en senareläggning av saneringen av föroreningen. Sammantaget förväntas därför det mellersta alternativet generera något mindre positiv effekt än i södra alternativet. Det finns dock ingen uppdaterad investeringskalkyl framtagen för en flytt av containerhamnen till det mellersta alternativet. Vidare är det oklart hur stor påverkan begränsningen av bostadsbyggandet får för den kommunalekonomiska kalkylen. En sammantagen effekten av en flytt till det mellersta alternativet är därför svår att bedöma.



# 6

Samlad bedömning  
och centrala  
iakttagelser

# Kapitel 6 innehåller en samlad bedömning och jämförelse av effekterna som uppstår vid samtliga alternativ

Kapitel 6 innehåller en samlad bedömning av de olika alternativen som presenterats i denna rapport samt en övergripande jämförelse utifrån den genomförda analysen. I slutet av kapitlet presenteras de identifierade samhällsekonomiska effekterna för det södra och mellersta alternativet i förhållande till nollalternativet i utifrån stadens inriktningar för den innevarande mandatperioden, 2023-2026. Detta har varit ett önskemål från kommunledningens sida och de har bedömt att dessa inriktningar är relevanta för staden även under en längre period än innevarande mandatperiod. De samhällsekonomiska effekterna delas då upp utifrån hur de bidrar till följande tvärssektoriella utmaningar för Helsingborgs utveckling mot stadens politiska inriktningar för mandatperioden:

- Helsingborg ska öka innovationskraften för att säkra en effektiv välfärd
- Helsingborg ska upplevas tryggt och vara säkert
- Helsingborg ska ha en hög sysselsättning där fler kommer i arbete
- Helsingborg ska vara en stad med hög livskvalitet som siktar på klimatneutralitet 2030

### Sammanfattande beskrivning av alternativen för hamnen

**Nollalternativet**  
I nollalternativet stannar containernamn i nuvarande läge och expanderar genom inköps av förresten i Egebergshamnen. Därmed genomförs ombyggnad och investeringar för att möta rådande trender i transiten. Investeringssyftet för Hamnen AB har tidigare beräknats uppgå till knappt en fjärdedel av investeringen i södra alternativet, men aktuella bedömningar saknas.

**Södra alternativet**  
Södra alternativet innebär att containernamn kan expandera utan att frambåda volymökningar begränsas. Detta är positivt till ökad volym för samhällsekonomiska sysselsättning och till näringslivet. Vidare är nytt från nuvarande läge.

**Mellersta alternativet**  
I mellersta alternativet placeras containernamn i den utan att frambåda volymökningar begränsas. Detta är positivt till ökad volym för samhällsekonomiska sysselsättning och till näringslivet. Vidare är nytt från nuvarande läge.

**Södra alternativet**  
Södra alternativet innebär att containernamn kan expandera utan att frambåda volymökningar begränsas. Detta är positivt till ökad volym för samhällsekonomiska sysselsättning och till näringslivet. Vidare är nytt från nuvarande läge.

**Mellersta alternativet**  
I mellersta alternativet placeras containernamn i den utan att frambåda volymökningar begränsas. Detta är positivt till ökad volym för samhällsekonomiska sysselsättning och till näringslivet. Vidare är nytt från nuvarande läge.

## Sammanfattning och jämförelse (1 av 2)

Scenario	Nollalternativet
Investering för Hamnen AB	Aktuell investeringskalkyl i samma löpande analys av 25% av södra alternativet
Möjlighet till volymökning	Nej
Möjlighets exploatering i Västhamnen	Nej
Investering för staden	Nej
Påverkan på hamnverksamhet under byggnation	Ja
Exploateringskalkyl	NA
Storlek tillkommande exploaterar yta	NA
Antal tillkommande bostäder	NA
Integration och social samhällsbyggnad	NA
Hälsopåverkan	NA
Kommunalekonomisk analys	NA
Klimat och miljö	NA
Hälsa	NA
Trafik	NA
Konsekvenser för Hamnen AB	En förbättring jämfört med nollalternativet begränsar möjligheten till arbete och effektivitet
Konsekvenser för staden och dess invånare	Negativt - stället begränsas och positiva samhällsekonomiska effekter minskar

### Samhällsekonomiska effekter i förhållande till stadens inriktningar

För att redogöra för hur de identifierade samhällsekonomiska effekterna är relevanta för Helsingborgs stad satta dessa i relation till stadens politiska inriktningar för mandatperioden 2023-2026.

- Helsingborg ska öka innovationskraften för att säkra en effektiv välfärd
- Helsingborg ska upplevas tryggt och vara säkert
- Helsingborg ska ha en hög sysselsättning där fler kommer i arbete
- Helsingborg ska vara en stad med hög livskvalitet som siktar på klimatneutralitet 2030

PwC konstaterar att de identifierade samhällsekonomiska effekterna kan uppfyllas bättre av de fyra politiska inriktningarna. De samhällsekonomiska effekterna som uppstår i de olika alternativen bedöms som positiva eller negativa i förhållande till nollalternativet. I bilaga 7.3 presenteras dessa mer detaljerat och på en graderingskala för att illustrera skillnader mellan effekterna som uppstår i det södra respektive mellersta alternativet.

Syftet med sammanställningen är att ge en överblick av de samhällsekonomiska effekterna som har bedömts samt resultatet av bedömningen. Sammanställningen ger möjlighet för läsaren att på ett övergripande plan tillgodogöra sig analysresultatet.

Negativ effekt i förhållande till nollalternativet | Positiv effekt i förhållande till nollalternativet

Effekt i nollalternativet

# Sammanfattande beskrivning av alternativen för hamnen

## Nollalternativet

I nollalternativet stannar containerhamnen i nuvarande läge och expanderar genom inlösen av tomträtter i Energihamnen. Därtill genomförs ombyggnad och investeringar för att möta rådande trender i branschen. Investeringsutgiften för Hamnen AB har tidigare beräknats uppgå till knappt hälften av investeringen i södra alternativet, men uppdaterade bedömningar saknas.

Ombyggnationen behöver ske när containerhamnen är i drift, vilket kan leda till störningar i leveranskedjan och att kunder söker sig till en annan hamn, vilket utgör en stor risk för Hamnen AB:s verksamhet. Trots att investeringar genomförs i detta scenario bedömer Hamnen AB att containerhamnen kommer att ha svårt att möta den ökade efterfrågan på container- och logistikverksamhet efter år 2035. Att Hamnen AB inte kan möta kundernas behov kan leda till att företag väljer att etablera sig närmare en annan hamn, vilket kan påverka sysselsättningen och näringslivet i Helsingborg och i regionen.

Att containerhamnen förblir i nuvarande läge leder till att Västhamnen inte kan exploateras och till att exploatering av intilliggande områden begränsas med anledning av det buller som verksamheterna skapar. Fysiska barriärer till Planteringen och Miatorp kvarstår, vilket innebär att boendesegregation kvarstår.

## Södra alternativet

I södra alternativet flyttar containerhamnen söderut, till den plats som idag ägs av Kemira och Catena. Enligt nuvarande investeringskalkyl innebär flytten en investering för Hamnen AB om 2,6 miljarder kr, exklusive markköp. I nuvarande läge bedöms Hamnen AB ha förmåga att finansiera investeringen utan tillskott från ägaren. Det finns dock risker med stora investeringar som bör följas upp.

Södra alternativet innebär att containerhamnen kan expandera utan att framtida volymökningar begränsas. Detta är positivt

både för Hamnen AB och för staden som ägare. Möjligheten till ökande volymer förväntas även ge positiva samhällsekonomiska effekter då det bidrar till ökad sysselsättning och påverkar näringslivet positivt. Vidare kan containerhamnen färdigställas innan flytt, vilket minskar påverkan på driften.

Bland de samhällsekonomiska effekter som uppmärksammas i rapporten ingår miljöeffekter där sanering av förorenad mark samt utbyggnad av pirar och vågbrytare bedöms ge positiva effekter på miljö och marint liv. Samtidigt kräver flytten muddring och en förändrad farled, vilket bedöms föranleda negativ miljöpåverkan på Knähakens naturreservat och behov av sanering av förorenade massor.

Flytten av containerhamnen möjliggör en exploatering av Västhamnen och större exploatering av intilliggande områden. Den genomförda kommunalekonomiska analysen - som bygger på att kommunen får 2000 nya invånare - visar att exploateringen av Västhamnen kan förväntas vara positiv för kommunens ekonomi jämfört med om en exploatering inte skulle ske. Skillnaden är dock begränsad och det är därför viktigt att beakta övriga värden som följer av en hamnflytt och en exploatering och som beskrivits i den här rapporten.

Vidare innebär flytten en samlokalisering av bullerskapande verksamhet. Därtill minskar barriärer för bostadsområden som till följd av den nuvarande hamnen är avskurna från övriga staden. Planerade gröna områden bidrar till denna effekt samt får positiv påverkan på invånarens hälsa tillsammans med de blå stråk som planeras. Att hårdtytor görs om till grönytor får därtill positiv effekt på temperatur, biologisk mångfald, social integration och dagvattenhantering. Att fartyg inte längre anlägger i den nuvarande hamnen skapar positiva effekter för marint liv, vilket kan ses kompensera för försämrade förutsättningar i Knähakens naturreservat.

## Mellersta alternativet

I mellersta alternativet placeras containerhamnen i den befintliga Sydhamnen, mellan nuvarande containerhamn och södra alternativet. Detta innebär att placeringen blir något närmare bebyggelse och Västhamnen.

I tidigare beräkningar har investeringsnivåerna för mellersta alternativet varit ungefär i nivå med det södra alternativet.

Det mellersta alternativet innebär en något mindre yta för Hamnen AB och något trängre förhållanden jämfört med det södra alternativet, vilket kan innebära att de positiva effekterna för sysselsättning och näringsliv på sikt blir något lägre jämfört med i det södra alternativet. Precis som i det södra alternativet kan flytten av containerhamnen färdigställas utan större påverkan på befintlig drift.

Till följd av den mer centrala placeringen kan bullernivåerna påverka närliggande bostäder i Planteringen, vilket kräver bullerskyddsåtgärder eller eventuellt uppköp av berörda bostäder. Precis som i södra alternativet krävs muddring och möjlig förändrad farled, vilket kan föranleda negativ miljöpåverkan på Knähakens naturreservat och behov av sanering av förorenade massor. Saneringen av föroreningarna på Kemiras mark sker enligt nuvarande plan med Länsstyrelsen.

Byggnation av bostäder i Västhamnen kan komma att begränsas något givet förhöjda bullernivåer. Utöver detta uppstår samma positiva effekter som i södra alternativet med hänsyn till eliminering av barriärer, temperatur, biologisk mångfald, social integration, dagvattenhantering, påverkan på invånarens hälsa och marint liv.



# Sammanfattning och jämförelse (1 av 2)

## Jämförelse av alternativen

Till höger finns en sammanställning av de tre scenarierna som har belysts inom ramen för den genomförda analysen.

Sammanställningen visar att samtliga scenarier kommer att innebära investeringar för Hamnen AB. Då det saknas uppdaterade kalkyler för Nollalternativet och Mellersta alternativet är en direkt jämförelse av kostnader inte möjlig, däremot har Hamnen AB bedömt att investeringen för Hamnen AB är ungefär densamma i både det mellersta och det södra alternativet. Vi kan även notera att investeringen är dubbelt så stor i fall hamnen flyttar än om den är kvar i befintligt läge. Samtidigt kan vi konstatera att nollalternativet innebär att Hamnen AB:s möjlighet att växa begränsas i nollalternativet, vilket på sikt också kan påverka sysselsättningen och näringslivet i Helsingborg då företag kan behöva välja andra hamnar för sina transportbehov. Nollalternativet är således inte att föredra för Hamnen AB då hamninvesteringar behöver göras utifrån ett långsiktigt perspektiv. Därtill innebär nollalternativet begränsade möjligheter för staden att växa då ingen yta för exploatering blir tillgänglig.

De samhällsekonomiska bedömningarna som tagits fram visar att en hamnflytt samt en exploatering av Västhamnen huvudsakligen medför positiva effekter för såväl integration, näringsliv, klimat och miljö samt hälsa och trafik. Mellersta alternativet bedöms dock kunna innebära att hamnverksamheten bidrar till mer buller i exploateringsområdet och kan därmed begränsa möjligheten till exploatering och välbefinnande något, vilket gör att de positiva effekterna kan förväntas bli något lägre i det mellersta alternativet än i det södra alternativet.

Den kommunalekonomiska analysen som tagits fram har baserats på den framtagna exploateringskalkylen för Västhamnen och utgår från det södra alternativet. Analysen visar att en exploatering skulle vara svagt positiv för staden jämfört med om en exploatering inte skulle ske, skillnaden är dock begränsad och underlagen i tidigt skede varpå detta inte bör vara den mest avgörande faktorn vid ett beslut.

Scenario	Nollalternativet	Södra alternativet	Mellersta alternativet
Investering för Hamnen AB	Uppdaterad investeringskalkyl saknas. I tidigare analyser ca 50% av södra alternativet	2,6 mdr kr	Uppdaterad investeringskalkyl saknas, ungefär samma som i södra alternativet
Möjlighet till volymtillväxt	Begränsas efter 2035	Möjlighet finns att möta efterfrågan	Möjlighet finns att möta efterfrågan
Möjliggörs exploatering i Västhamnen	Nej	Ja	Ja
Investering för staden	Klimatanpassning	Sanering av Västhamnen Muddring Förvärv av Kemiras och Catenas mark Klimatanpassning	Sanering av Västhamnen Muddring Klimatanpassning
Påverkan på hamnverksamhet under byggnation	Ja	Nej	Nej
Exploateringskalkyl*	N/A	Positiv kalkyl	Kalkyl saknas, bedöms motsvara södra alternativet
Storlek tillkommande exploaterbar yta	0	Ca 50 hektar	Ca 50 hektar
Antal tillkommande invånare	0	2000**	2000*, eller något färre
Antal tillkommande bostäder	0	3000 st	3000, eller något färre
Integration och social sammanhållning*	N/A	Positivt	Positivt
Näringsliv och sysselsättning*	N/A	Positivt	Positivt
Kommunalekonomisk analys*	N/A	Positivt	Underlag saknas, rimligen positivt
Klimat och miljö*	N/A	Övervägande positivt (miljöskuld på Kemiratomten saneras)	Övervägande positivt
Hälsa*	N/A	Positivt	Positivt
Trafik*	N/A	Positivt	Positivt
Konsekvenser för Hamnen AB	En förbättring jämfört med nuläget, men begränsar möjligheten till tillväxt och effektivitet	Möjliggör tillväxt, men investeringen innebär en risk	Möjliggör tillväxt, men lägre effektivitet i hamnen. Investeringen innebär i sig en risk
Konsekvenser för staden och dess invånare	Negativt - tillväxt begränsas och positiva samhällsekonomiska effekter uteblir	Positivt, men risker finns då exploateringskalkyl är i tidigt skede	Positivt, men risker finns då exploateringskalkyl saknas, risk för dyrt markinköp uteblir

\*Nollalternativet har använts som grund för jämförelse i den samhällsekonomiska bedömningen. Bedömningarna för södra och mellersta alternativet är således relaterade mot nollalternativet. Av det skälet står det även N/A, d v s not applicable på bedömningarna av nollalternativet.

\*\*2000 inflyttade i Västhamnen från annan kommun

# Sammanfattning och jämförelse (2 av 2)

## Jämförelse av alternativen (forts.)

Enligt uppgift från Helsingborgs stad bedöms exploateringen i det mellersta alternativet ungefär motsvara det södra alternativet, möjligen med vissa begränsningar till följd av buller och därmed bör en kommunalekonomisk analys även vara positiv i detta scenario. Detta bör dock belysas närmare då staden tagit fram en kalkyl för det mellersta alternativet och då en uppdaterad befolkningsprognos för staden inklusive exploateringsområdet tagits fram.

Utifrån tillhandahållen information och den genomförda analysen bedöms det södra alternativet ge de mest positiva samhällsekonomiska effekterna. Samtidigt innebär det södra alternativet stora risker för såväl Hamnen AB som för staden då såväl hamnflytten som exploateringen av Västhamnen medför stora investeringsutgifter och framför allt exploateringsplanerna är i ett tidigt skede. Bland de risker som finns för Hamnen AB och som beskrivits i avsnitt 4.1.1 finns bland annat att volymen inte utvecklas enligt prognosen, att räntorna överstiger de beräknade eller att kostnader tillkommer. Om dessa skulle inträffa finns en risk att Hamnen AB skulle behöva tillskott från staden, vilket är viktigt att beakta inför ett beslut om hamnflytt. Därtill är det viktigt att staden beaktar att en hamnflytt, oavsett alternativ, sannolikt innebär minskade koncernbidrag under en period. Det som skiljer detta alternativ från det mellersta är främst risken för höga kostnader för markinköp.

Vidare finns risken att exploateringen blir dyrare än vad som beräknats och att staden skulle behöva skjuta till kapital eller låna för att finansiera exploateringen.

Mot dessa risker ska också följderna av att en hamnflytt inte genomförs vägas in. Inte bara avseende effekterna på Hamnen AB, utan även på staden och stadens ekonomi, då det på sikt skulle kunna innebära minskande konkurrenskraft och försämrad lönsamhet och att möjligheten att lämna koncernbidrag till kommunkoncernen, allt annat lika minskar.

Scenario	Nollalternativet	Södra alternativet	Mellersta alternativet
Investering för Hamnen AB	Uppdaterad investeringskalkyl saknas. I tidigare analyser ca 50% av södra alternativet	2,6 mdr kr	Uppdaterad investeringskalkyl saknas, ungefär samma som i södra alternativet
Möjlighet till volymtillväxt	Begränsas efter 2035	Möjlighet finns att möta efterfrågan	Möjlighet finns att möta efterfrågan
Möjliggörs exploatering i Västhamnen	Nej	Ja	Ja
Investering för staden	Klimatanpassning	Sanering av Västhamnen Muddring Förvärv av Kemiras och Catenas mark Klimatanpassning	Sanering av Västhamnen Muddring Klimatanpassning
Påverkan på hamnverksamhet under byggnation	Ja	Nej	Nej
Exploateringskalkyl*	N/A	Positiv kalkyl	Kalkyl saknas, bedöms motsvara södra alternativet
Storlek tillkommande exploaterbar yta	0	Ca 50 hektar	Ca 50 hektar
Antal tillkommande invånare	0	2000**	2000*, eller något färre
Antal tillkommande bostäder	0	3000 st	3000, eller något färre
Integration och social sammanhållning*	N/A	Positivt	Positivt
Näringsliv och sysselsättning*	N/A	Positivt	Positivt
Kommunalekonomisk analys*	N/A	Positivt	Underlag saknas, rimligen positivt
Klimat och miljö*	N/A	Övervägande positivt (miljöskuld på Kemiratomen saneras)	Övervägande positivt
Hälsa*	N/A	Positivt	Positivt
Trafik*	N/A	Positivt	Positivt
Konsekvenser för Hamnen AB	En förbättring jämfört med nuläget, men begränsar möjligheten till tillväxt och effektivitet	Möjliggör tillväxt, men investeringen innebär en risk	Möjliggör tillväxt, men lägre effektivitet i hamnen. Investeringen innebär i sig en risk
Konsekvenser för staden och dess invånare	Negativt - tillväxt begränsas och positiva samhällsekonomiska effekter uteblir	Positivt, men risker finns då exploateringskalkyl är i tidigt skede	Positivt, men risker finns då exploateringskalkyl saknas, risk för dyrt markinköp uteblir

\*Nollalternativet har använts som grund för jämförelse i den samhällsekonomiska bedömningen. Bedömningarna för södra och mellersta alternativen är således relaterade mot nollalternativet. Av det skälet står det även N/A, d v s not applicable på bedömningarna av nollalternativet.

\*\*2000 inflyttade i Västhamnen från annan kommun

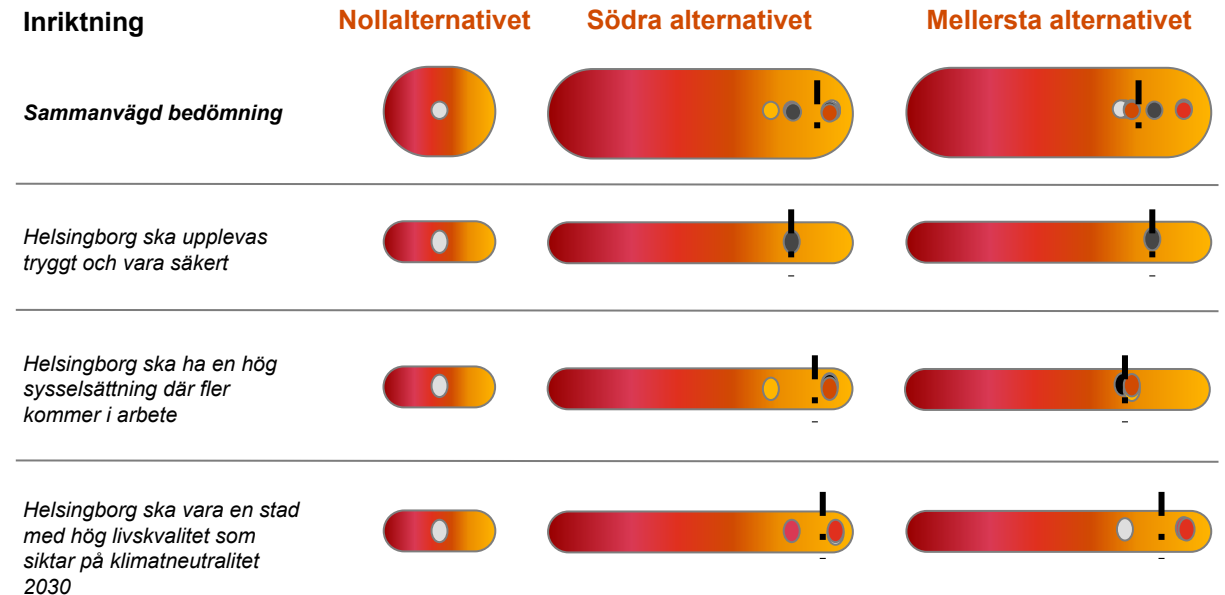
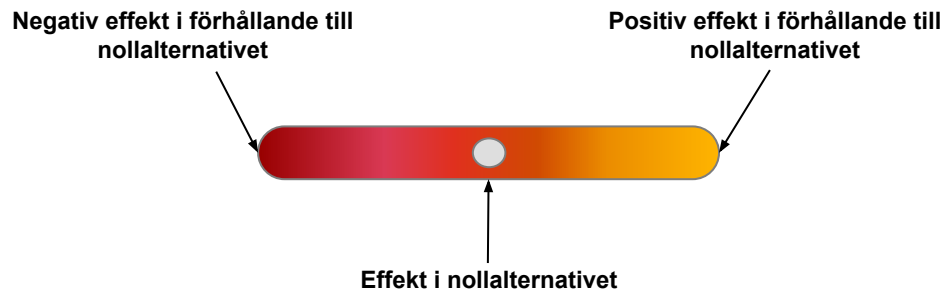
# Samhällsekonomiska effekter i förhållande till stadens inriktningar

För att redogöra för hur de identifierade samhällsekonomiska effekterna är relevanta för Helsingborgs stad sätts dessa i relation till stadens politiska inriktningar för mandatperioden 2023-2026:

- Helsingborg ska öka innovationskraften för att säkra en effektiv välfärd
- Helsingborg ska upplevas tryggt och vara säkert
- Helsingborg ska ha en hög sysselsättning där fler kommer i arbete
- Helsingborg ska vara en stad med hög livskvalitet som siktar på klimatneutralitet 2030

PwC konstaterar att de identifierade samhällsekonomiska effekterna kan uppfattas beröra tre av de fyra politiska inriktningarna. De samhällsekonomiska effekter som uppstår i de olika alternativen bedöms som positiva eller negativa i förhållande till nollalternativet. I bilaga 7.3 presenteras dessa mer detaljerat och på en graderingsskala för att illustrera skillnader mellan effekterna som uppstår i det södra respektive mellersta alternativet.

Syftet med sammanställningen är att ge en överblick av de samhällsekonomiska effekter som har bedömts samt resultatet av bedömningen. Sammanställningen ger möjlighet för läsaren att på ett övergripande plan tillgodogöra sig analysresultatet.



De svarta graderade strecken indikerar den *genomsnittliga* bedömningen av de analyserade effekterna (markerade med olivfärgade prickar vars innebörd beskrivs på kommande sidor) som uppstår vid en flytt till det södra respektive mellersta alternativet.

Den sammanfattande bedömningen av den samhällsekonomiska analysen är att såväl södra alternativet som mellersta alternativet kommer innebära positiva samhällsekonomiska effekter jämfört med nollalternativet och att de bidrar till uppfyllandet av de politiska inriktningarna. Vidare bedöms att södra alternativet ger än större effekter än det mellersta alternativet.

# Bedömd effekt i förhållande till nollalternativet

Negativ effekt ifht  
nollalternativet

Positiv effekt ifht  
nollalternativet



## Stadens inriktningar för mandatperioden

Nollalternativet

Södra alternativet

Mellersta alternativet

### Helsingborg ska upplevas tryggt och vara säkert

#### Integration och social sammanhållning



- + Barriärer till Miatorp och Planeringen försvinner
- + Mer integration mellan områden
- + Ökad social sammanhållning/trygghet

- + Barriärer till Miatorp och Planeringen försvinner
- + Mer integration mellan områden
- + Ökad social sammanhållning/trygghet

### Helsingborg ska ha en hög sysselsättning där fler kommer i arbete

#### Hamnens investeringskalkyl



- + Självfinansierad investeringskalkyl

- Investeringskalkyl saknas

#### Näringsliv och sysselsättning



- + Inget driftstopp av hamnverksamheten
- + Fler företag och fler anställda

- + Inget driftstopp av hamnverksamheten
- + Fler företag och fler anställda
- Viss begränsning i volymökning

#### Exploatering av Västhamnen



- + Positiv kalkyl för exploateringen
- + Positiv påverkan på stadens effektiviseringsstryck

- Saknas exploateringskalkyl
- Begränsad exploatering av Västhamnen

# Bedömd effekt i förhållande till nollalternativet

Negativ effekt ifht  
nollalternativet

Positiv effekt ifht  
nollalternativet



## Stadens inriktningar för mandatperioden

Nollalternativet

Södra alternativet

Mellersta alternativet

*Helsingborg ska vara en stad med hög livskvalitet som siktar på klimatneutralitet 2030*

### Klimat och miljö



- Muddring och förändrad farled påverkar Knähakens naturreservat
- + Grönområden ökar biologisk mångfald och bättre dagvattenhantering
- + Positiv påverkan på temperatur
- + Återhämtning av det marina livet i Västhamnen
- + Sanering inom del av Kermias och Catendas område i tidigare skede



- Muddring och förändrad farled påverkar Knähakens naturreservat
- + Grönområden ökar biologisk mångfald och bättre dagvattenhantering
- + Positiv påverkan på temperatur
- + Återhämtning av det marina livet i Västhamnen
- Sanering inom del av Kemiras och Catenas områden tidigare läggs inte

### Hälsa



- + Positiv effekt av tillgång till grönområden
- + Blå miljöer positivt för mental hälsa och fysisk aktivitet



- + Positiv effekt av tillgång till grönområden
- + Blå miljöer positivt för mental hälsa och fysisk aktivitet

### Buller



- + Samlokalisering av bullergenererande verksamhet
- Buller överstiger riktvärden i Planeringen och Miatorp
- Ökat trafikbuller
- + Minskat verksamhetsbuller



- + Samlokalisering av bullergenererande verksamhet
- Bullerpåverkan i Planeringen kräver åtgärder/uppköp av fastigheter
- Ökat trafikbuller
- + Minskat verksamhetsbuller

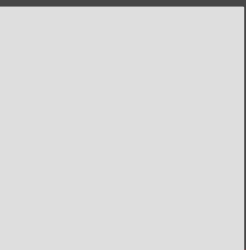


7

Bilagor

# 7.1

Källor



# Förteckning intervjuade representanter från Helsingborgs Hamn och Helsingborgs stad

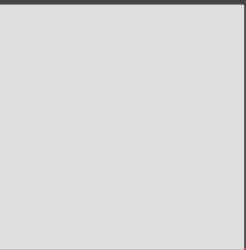
Under våren 2024 har PwC som en del av detta uppdrag genomfört intervjuer med följande:

- Kommunstyrelsens ordförande
- Kommunstyrelsens 2:e vice ordförande
- Stadsdirektör
- Ekonomidirektör
- Exploateringsingenjör
- Projektledare H+ projektet
- Representanter från stadsbyggnadsförvaltningen
- VD Helsingborgs Hamn
- Ekonomichef Helsingborgs Hamn
- Teknisk chef Helsingborgs Hamn
- Säkerhetschef Helsingborgs Hamn



# 7.2

## Kommunal utjämning



# Helsingborgs stads utfall i utjämningsystem år 2024

Som ovan nämnt kommer en central del av stadens intäkter från utjämningsystemen. Nedan redogörs för Helsingborgs stads utfall i utjämningsystemen år 2024.

## Inkomstutjämnning

Helsingborg erhåller sammantaget ett bidrag i inkomstutjämnningen på 10 130 kronor per invånare (cirka 1 534 mkr) då man har en egen skattekraft som understiger garantinivån. Samtidigt har staden en lägre skattesats – 20,21 procent - jämfört med genomsnittet, vilket totalt ger 2,4 procent lägre intäkter jämfört med riksgenomsnittet.

Inkomstutjämnning	Helsingborg	Riket	Andel i %
Skattekraft kr/invånare	259 944	270 753	96,0
Genomsnittlig skattesats	20,70	20,70	
Skatteintäkter kr/invånare	53 808	56 046	96,0
Inkomstutjämnning kr/invånare	10 130	8 143	
Skatteintäkter efter utjämnning kr/invånare	63 938	64 189	99,6
Skillnad i vald skattesats, %	- 0,49		
Skillnad i kr/invånare	- 1 274		
<b>Totalt faktiskt utfall, kr/invånare</b>	<b>62 665</b>	<b>64 189</b>	<b>97,6</b>

## Kostnadsutjämnning

Kommuner med en gynnsam kostnadsstruktur får betala en avgift. Kommuner som har en ogynnsam struktur erhåller ett bidrag. Totalt får Helsingborg ett bidrag om 637 kronor per invånare (cirka 96 mkr). Bidraget förklaras till stor del av delmodellerna för förskolan samt individ och familjeomsorgen. Staden får däremot betala en avgift i delmodellen för äldreomsorg.

Verksamhet	Bidrag/ avgift kr/invånare
Barnomsorg	165
Grundskola	89
Gymnasieskola	-108
Individ- och familjeomsorg	831
Kommunal vuxenutbildning	217
Äldreomsorg	-529
Verksamhetsövergripande	-186
Övrigt*	159
<b>Totalt</b>	<b>637</b>

\* Övrigt = infrastruktur och skydd samt kollektivtrafik

## LSS-utjämnning

Helsingborg har färre LSS-insatser i förhållande till befolkningen i riket. De insatser som finns bedöms dock vara tyngre än riket i genomsnitt (vårdtyngd om 1,10). Sammantaget bedöms staden ha en gynnsam struktur och får därför betala en avgift i LSS-utjämnningen. Avgiften år 2024 uppgår till 1 106 kronor per invånare (cirka 167 mkr).

Bidrag/avgift per invånare	2024
Grundläggande standardkostnad	4 776
Vårdtyngd	1,10
Standardkostnad	5 240
Genomsnitt i riket	6 346
<b>Bidrag (+) / avgift (-)</b>	<b>-1 106</b>

# Utredning av Utjämningsystemet

## En ändamålsenlig kommunalekonomisk utjämning

Det kommunalekonomiska utjämningsystemet syftar till att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar för kommuner och regioner att tillhandahålla välfärd och annan kommunal service. Regeringen anger att för att syftet med det kommunalekonomiska utjämningsystemet ska uppnås behöver systemet utvecklas i takt med samhällsutvecklingen. Riksrevisionen har granskat det kommunalekonomiska utjämningsystemet och pekar på utvecklingsområden inom och kopplat till utjämningsystemet, bland annat vad gäller kostnadsutjämningen och behov av en djupare förståelse för hur inkomstutjämningen påverkar tillväxtincitament på lokal nivå. Regeringen har mot denna bakgrund beslutat att tillsätta en parlamentariskt sammansatt kommitté för att göra en översyn av den kommunalekonomiska utjämningen. Utredningen ska se över samtliga delar av utjämningsystemet, inklusive LSS-utjämningen för kommuner.

Kommittén presenterade sitt betänkande i juli 2024 och remissrundan pågår i skrivande stund. Eventuella ändringar som sker i utjämningsystemet kan få stor påverkan på kommunernas intäkter.

## Inkomstutjämningen

Inkomstutjämningsbidraget eller avgiften bestäms genom att bidrags- respektive avgiftsunderlagen multipliceras med en länsvis skattesats. I kommittédirektivet anges att bortsett från en ändring i kompensationsgraden för avgiftsbetalande kommuner och regioner 2014, som återställdes 2016, har inga förändringar i den länsvisa skattesatsen gjorts sedan inkomstutjämningen i dess nuvarande form infördes. Regeringen anser därför att det finns anledning att se över utformningen av den länsvisa skattesatsen.

Riksrevisionen har framhållit att det inom forskningen antas att för höga skatter påverkar skattekraftens utveckling negativt och att inkomstutjämningen kan påverka val av skattesats. Även om Riksrevisionen inte kunde finna belägg för att inkomstutjämningen påverkar skattekraften negativt ansåg myndigheten att frågan borde analyseras vidare. Regeringen anger att mot denna bakgrund behövs det en djupare analys av arbetet med tillväxtfrågor i kommuner, och i regioner, och av hur utformningen av inkomstutjämningen eventuellt påverkar detta arbete.

## Kostnadsutjämningen

Ändringarna i kostnadsutjämningen som trädde i kraft den 1 januari 2020 innebar bland annat en förstärkt utjämning utifrån gles bebyggelsestruktur. Dessa förändringar baserades dock främst på uppräknings av redan befintliga antaganden och beräkningar. Det finns därför behov av en mer grundlig genomgång och uppdatering av de beräkningar och antaganden som ligger till grund för kompensationen för

merkostnader för gles bebyggelsestruktur. Det finns även anledning att analysera om socioekonomiska faktorer beaktas i tillräcklig grad i kostnadsutjämningen. Det är också viktigt att systemet i tillräcklig grad kompenserar för eventuella långsiktiga och strukturella kostnader för flyktingmottagandet, vad gäller till exempel försörjningsstöd, skola, hälso- och sjukvård m.m.

## Strukturbidrag

Strukturbidrag betalas ut till vissa kommuner och regioner som kompensation för tidigare tillägg i vissa av de delmodeller som inte längre ingår i kostnadsutjämningen eller för stora intäktsminskningar till följd av förändringar av utjämningsystemet. Utgångspunkten bör vara att strukturella skillnader mellan kommuner och mellan regioner som leder till kostnadsskillnader bör kompenseras för inom kostnadsutjämningen. Regeringen anser därför att det bör utredas om strukturbidraget kan avvecklas eller förändras.

## Riktade statsbidrag

Riktade statsbidrag kan vara motiverade för att ersätta kommuner och regioner för kostnader inom vissa områden med stora utvecklingsbehov. Det är emellertid viktigt att den statliga styrningen med statsbidrag är väl sammanhållen och att det samlade utfallet av statsbidrag till enskilda kommuner och regioner innebär en effektiv fördelning av resurserna. Kommittén ska därför föreslå vilka riktade statsbidrag som skulle kunna inordnas i det generella statsbidraget.

## Sektorsbidrag till skolverksamhet

Skolkommissionen bedömde i betänkandet Samling för skolan (SOU 2017:35) att det generellt sett fördelas medel till skolan med för liten hänsyn till socioekonomiskt betingade skillnader i elevunderlaget. Kommittén ska därför analysera vilka konsekvenser ett större sektorsbidrag till skolverksamhet skulle få för det generella statsbidraget, utjämningsystemet och för finansieringen av kommunsektorn i sin helhet samt analysera vilka förändringar som är nödvändiga för att kunna införa ett större sektorsbidrag till skolverksamhet.

# Stadens befolkningsstruktur påverkar utfallet i utjämningsystemen

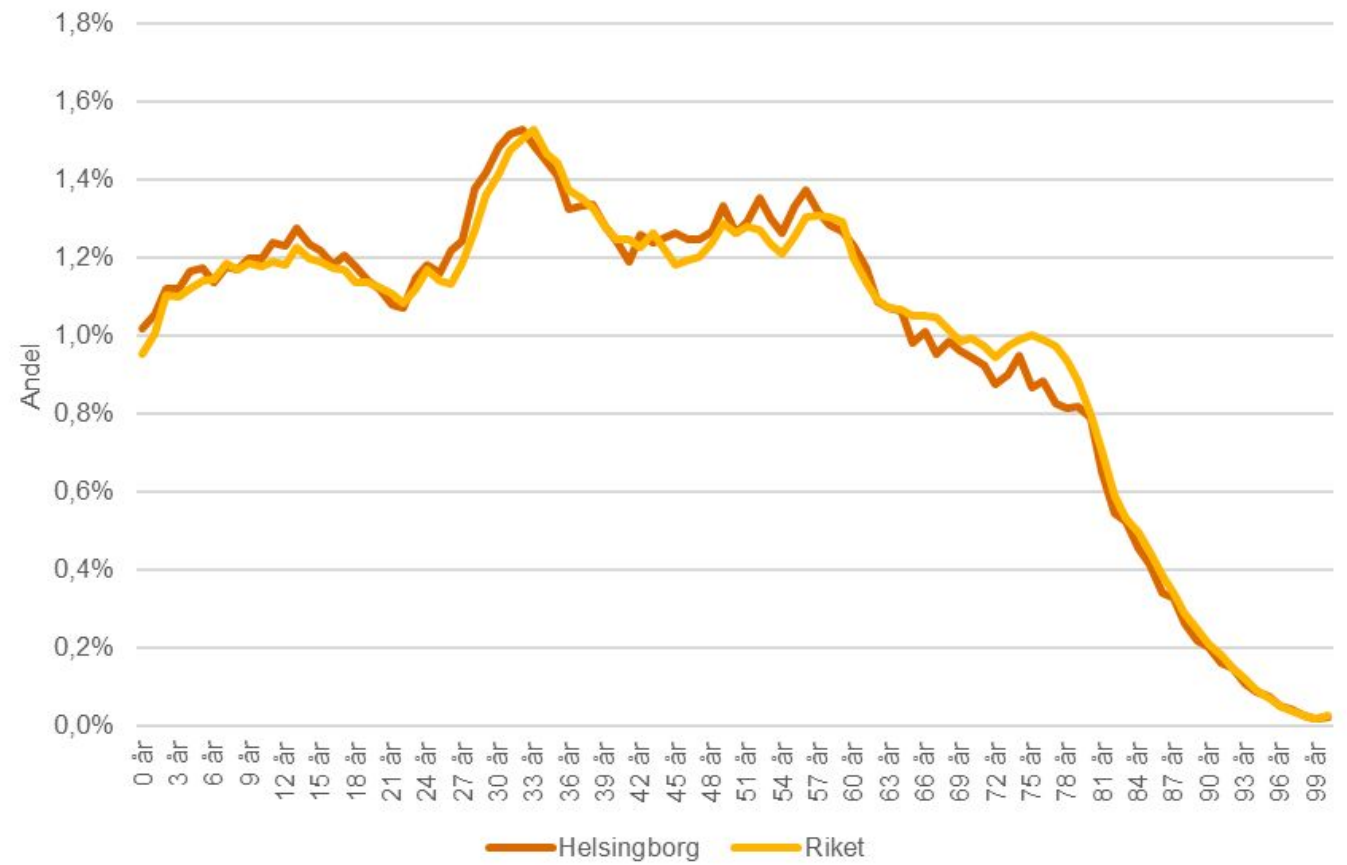
## Relativ befolkningsstruktur år 2023

Helsingborgs stad har likt riket som helhet en variation i åldersgruppernas storlek. I riket finns tre tydliga toppar. De handlar om de som är födda på 1940-, 1960- samt 1990-talet och som nu är cirka 30, 50 och 70 år gamla.

Till skillnad från rikets demografi har Helsingborgs stad något fler invånare i åldersgruppen 0-5 år och 45-55 år. Staden har dock en lägre andel invånare i åldern 65-80 år.

Beroende på kommunens befolkningsstruktur relativt riket så får det ekonomiska konsekvenser i kostnadsutjämnningen. Exempelvis har Helsingborg en högre andel invånare som är mellan 0-5 år, vilket kan förklara stadens bidrag i delmodellen för barnomsorg motsvarande 165 kronor per invånare. Vidare har staden något färre invånare 65-80 år, vilket kan förklara stadens avgift i delmodellen för äldreomsorg om totalt 529 kronor per invånare.

## Åldersstruktur jämfört med riket



# Utvecklingen av stadens åldersstruktur i förhållande till riket kommer påverka stadens framtida utfall i utjämningsystemen

## Aldersstruktur år 2050 relativt år 2023

Utvecklingen av befolkningsstrukturen fram till år 2050 är en förskjutning av dagens struktur samt förväntningar med avseende på framtidens flyttmönster och födelseantal. Fram till år 2050 kommer Helsingborgs befolkning att öka inom de flesta åldersgrupper men främst i de äldre åldrarna.

Hur Helsingborgs utfall i utjämningsystemet utvecklas kommer dock att bero på hur ökningen inom åldersgrupperna i staden förhåller sig relativt ökningen inom åldersgruppen i riket. Trots ökningen av de äldre i Helsingborg förväntas ökningen vara mindre än den förväntade ökningen i riket och Helsingborgs avgift i delmodellen för äldreomsorgen förväntas därför att öka.

Hur stadens åldersstruktur kommer att utvecklas fram till år 2050 påverkar den så kallade försörjningskvoten.

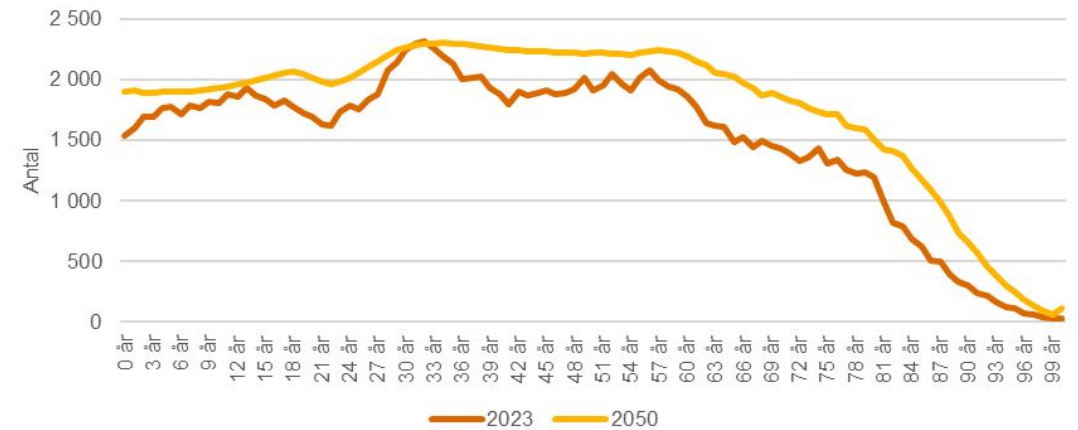
## Försörjningskvot

Försörjningskvoten är ett viktigt demografiskt nyckeltal. Den belyser något förenklat relationen mellan utgifter för vård och omsorg samt skola i förhållande till skattebasens storlek. Kvoten kan definieras som kvoten mellan den befolkning som inte är ekonomiskt aktiv och den ekonomiskt aktiva befolkningen. En kvot lägre än 1 innebär fler som jobbar än som inte jobbar och omvänt om kvoten är högre än 1.

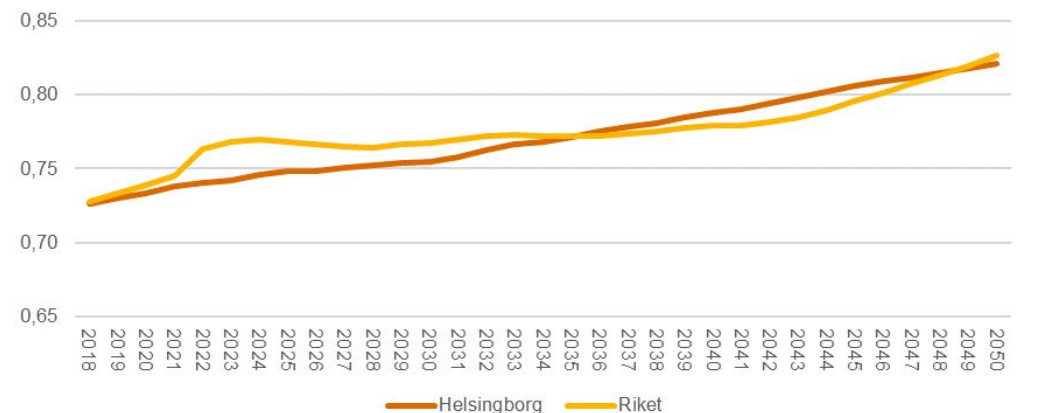
Sverige har de senaste åren haft en mycket gynnsam situation eftersom stora åldersgrupper (40-talister, 60-talister) har varit i arbetsför ålder. Försörjningskvoten uppgick år 2023 till 0,77. Helsingborg har historiskt haft en låg försörjningskvot. År 2023 uppgick den till 0,74. Kvoten har ökat från 0,73 år 2018.

Det ökade antalet invånare i icke-arbetsför ålder från år 2035 kommer höja försörjningskvoten framöver i riket. Avståndet mellan Helsingborgs försörjningskvot och rikets kommer att öka från fram till år 2048. Detta betyder att Helsingborgs befolkningsutveckling i högre grad än riket kommer vara präglad av fler i icke-arbetsför ålder. Därefter förväntas avståndet mellan rikets och Helsingborgs försörjningskvot att minska. År 2050 kommer försörjningskvoten i staden att vara 0,82.

Aldersstruktur jämfört med basåret



Försörjningskvot



[pwc.se](https://www.pwc.se)

Denna rapport har upprättats inom ramen för vårt uppdrag att tillhandahålla rådgivning avseende Granskning av investeringskalkyl och samhällsekonomisk analys enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av uppdragsavtal undertecknat 2024-03-12 och förlängt 2024-05-16. Rapporten är endast upprättad för vår uppdragsgivares räkning, Helsingborgs Hamn AB (organisationsnummer 556024-0979). Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (organisationsnummer 556029-6740) tar inte något som helst ansvar gentemot någon annan än uppdragsgivaren som väljer att förlita sig på eller att agera utifrån innehållet i denna rapport. Inte heller tas något ansvar för att rapporten används för andra syften än för dem som förelegat vid uppdragets utförande.

© 2025 Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (PwC Sverige). Att mångfaldiga innehållet helt eller delvis är förbjudet enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk. Förbudet gäller varje form av mångfaldigande genom tryckning, kopiering etc