



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

Diarienummer: 0004/18

Handläggare: Andreja Sarcevic

Tel: 031-368 54 61

E-post: andreja.sarcevic@gshab.goteborg.se

Göteborgs Hamn AB:s återrapportering av uppdrag i handlingsplan från 2017-års ägardialog

Beslut i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB

1. Rapporten från Göteborgs Hamn AB avseende utveckling av verksamheten i containerhamnen, som lämnas i enlighet med beslutad handlingsplan för 2017, anmäls och antecknas.
2. Rapporten från Göteborgs Hamn AB avseende möjligheterna att minska lokal miljöpåverkan från tung trafik till och från Göteborgs Hamn, som lämnas i enlighet med beslutad handlingsplan för 2017, anmäls och antecknas.
3. Rapporten från Göteborgs Hamn AB avseende långsiktig finansiell uthållighet, som lämnas i enlighet med beslutad handlingsplan för 2017, anmäls och antecknas.

Sammanfattning

Som ett resultat av 2017 års ägardialog mellan Göteborgs Stadshus AB [nedan Stadshus] och Göteborgs Hamn AB [nedan Hamnen/Hamnbolaget] fick Hamnen i uppdrag att redogöra för strategier och åtgärder kopplade till volymutveckling i containerhamnen, bolagets arbete med att minska lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen samt bolagets analys av den långsiktiga finansiella uthålligheten.

Kortfattat beskriver Hamnen sin strategi för att öka volymerna i containerhamnen som att den bygger på att dels bevisa Göteborgs fördelar och dels återupprätta varumärkets löfte som ett säkert och tillförlitligt godsnav. Hamnbolaget har dock inte hela rådigheten över frågan, ett nära och förtroendefullt samarbete med terminaloperatören APMT är en förutsättning för att strategin ska lyckas.

Beträffande arbetet med att minska lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen beskriver bolaget vilka insatser och åtgärder som är genomförda eller planeras att genomföras. Det som enligt Hamnen bedöms ge störst positiv effekt är strukturella förändringar av infrastrukturen i anslutning till hamnen som främjar överflyttning från väg till andra transportslag. I



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

rapporten pekar Hamnen på komplexiteten och svårigheten med att avgiftsbelägga alternativt rabattera den tunga lastbilstrafiken.

När det gäller Hamnens finansiella uthållighet visar bolagets prognos för åren 2019–2029 att den finansiella ställningen är stabil och att det finns utrymme för investeringar. Genom att de kommande 10 åren förväntas bli investeringstunga, i synnerhet kommande investering i farledsfördjupning, ökar behovet av lånefinansiering, vilket bedöms medföra en förhöjd finansiell risk.

I egenskap av koncernmoder är det viktigt för Stadshus att försäkra sig om att Hamnen har strategier för att hantera utmaningar identifierade i ägardialogen. Stadshus gör sammantaget bedömningen att rapporterna utgör ett relevant underlag för Hamnens fortsatta arbete samt uppfyller väl uppdragen i handlingsplanen.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet bedöms inte få några ytterligare ekonomiska konsekvenser än de beskrivna i underlaget från Hamnen.

Olika perspektiv

Ärendet bedöms inte få några effekter inom barnperspektivet, jämställdhetsperspektivet, mångfaldsperspektivet, miljöperspektivet respektive omvärldsperspektivet.

Ärendet

Ägardialogerna är det enskilt viktigaste instrumentet för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive moderbolag. Dialogerna genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som anpassas till det specifika dotterbolagets utmaningar. Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och sammanställning över de aktiviteter som bör genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan.

2017 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till utvecklingen i containerhamnen, insatser inom klimat- och miljöområdet och långsiktig finansiell analys. Nedan görs en sammanställning av Hamnens rapporter.



Bilaga G

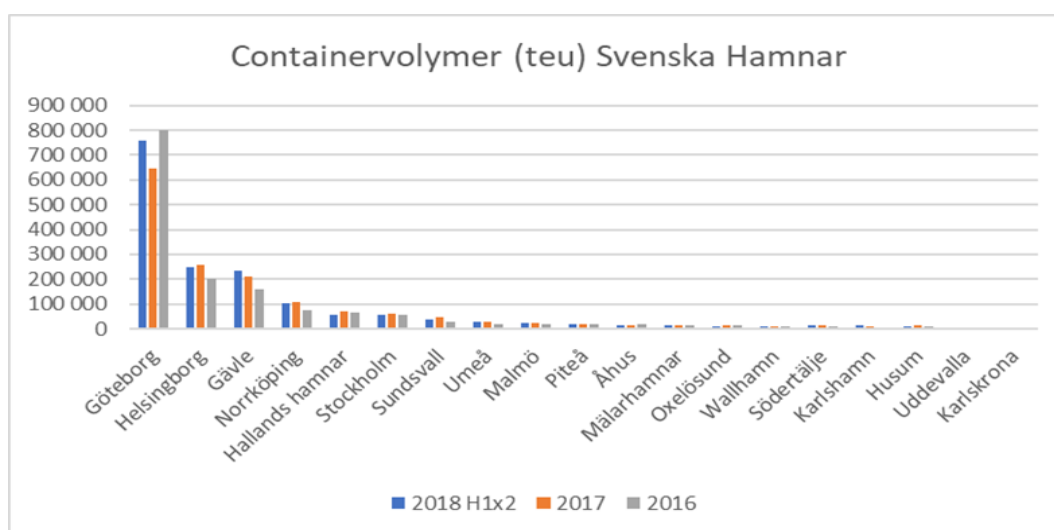
Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

Utveckling av verksamheten i containerhamnen

Volymerna i containerterminalen har sedan rekordåret 2012 (900.000 TEU¹ omsatta över kaj) succesivt minskat årligen. Mellan åren 2012–2017 minskade volymerna till 645.000 TEU, det vill säga med drygt 28 procent, samtidigt som den globala totalmarknaden växt. År 2017 minskade volymerna kraftigt bland annat till följd av den personalkonflikt som rådde under våren/sommaren 2017.

Tabell 1: Containervolymer i svenska hamnar mellan 2016 och första halvåret 2018



Mot bakgrund av den årliga volymminskningen i containerhamnen har frågan varit föremål för flera ägardialoger mellan Hamnen och Stadshus. Till följd av det kraftiga volymtappet under 2017 (minskning med 19 procent jämfört med 2016) fick Hamnen i uppdrag att redogöra för bolagets strategi för att återfå marknadens förtroende samt trygga varumärket Göteborgs Hamn kopplat till containerverksamheten. Förutom att beskriva strategin för att få tillbaka volymerna ingick det också i uppdraget att redogöra för en omvärldsanalys med beskrivning av utvecklingen inom branschen samt hur denna långsiktigt kan påverka utvecklingen i Göteborgs Hamn.

¹ TEU är en förkortning av *Twenty-foot Equivalent Unit*, vilket blir *Tjugofotsekvivalenter* på svenska. Detta är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot (6,10 meter), bredd 8 fot (2,44 meter), höjd 8,6 fot (2,59 meter) ett fartyg kan lasta eller vilken volym som passerar igenom en hamn.



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

Branschanalys

Containersegmentet har under senare år genomgått stora förändringar. Globalt fortsätter antal transporterade containrar att öka även om ökningstakten avtagit. För 2019 förutspås ökningstakten vara 4,3 procent, vilket är goda siffror men en mindre ökningstakt än historiskt.

Branschkännare tror på en fortsatt konsolidering på rederisidan som ett medel att nå skalfördelar och en lönsamhet.² Redarna beställer allt större fartyg (> 18.000 TEU i kapacitet). Detta är i grunden en gynnsam utveckling då kostnaden per transporterad enhet kan hållas nere. Dock ställer det stora krav på de hamnar som ska angöras i form av större kranar, djupare farleder, dimensionering för kraftiga peakar mm. Detta gör att det troligtvis blir färre och färre hamnar som kan göra anpassningar för att ta emot de allt större fartygen.

Stora investeringar görs i konkurrenthamnarna i Rotterdam, Hamburg och de brittiska hamnarna för att hålla positionen i containersegmentet. Även i Sverige ökar konkurrensen på containersidan då flera hamnar investerar kraftigt i ökad kapacitet. Gävle, Stockholm (Norvik), Norrköping och Helsingborg har konkreta planer för att bygga ut för ökad kapacitet. Ur ett nationellt perspektiv byggs det enligt Hamnen ut för betydligt mer volymer än vad marknaden efterfrågar, vilket troligtvis kommer att öka prispressen på stuveritjänster och minska hamnstuveriernas lönsamhet.

Hamnens strategi

Även om flöden över tid normalt kan antas hitta den mest logiska vägen är det inte något som sker automatiskt. Det är i många stycken ett förtroende hos industri och redare som måste återskapas menar Hamnen. Bolagets strategi bygger därför på att dels bevisa Göteborgs fördelar och dels återupprätta varumärkets löfte som säkert och tillförlitligt godsnav.

Hamnbolaget har dock inte hela rådigheten. Ett nära och förtroendefullt samarbete med terminaloperatören APMT är en förutsättning för att strategin ska lyckas. En problemställning som måste överbryggas är att APMT har i grunden en europastrategi för sina sex terminaler i Europa medan Göteborgs Hamn har en singel hamnstrategi. Enligt Hamnen innebär detta att bolaget och APMT gemensamt behöver bearbeta den svenska industrin för att få dem att lägga sina flöden över Göteborg, medan Göteborgs Hamn på egen hand måste ta ett större ansvar för rederibearbetningen. Hamnen har tagit fram en åtgärdsplan samt avsatt extra budgetmedel för att arbeta utifrån strategin (för mer utförlig beskrivning se bilaga 1 B). Även APMT ökar sina säljresurser.

² År 2015 fanns det kring 15 rederier som kunde sägas erbjuda ett globalt linjenät, 2018 finns det 9 kvar varav två är på gränsen att kunna sägas vara globala spelare.



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

Väsentliga utmaningar och osäkerhetsfaktorer

Göteborgs hamn påverkas i hög grad av globala omvärldsfaktorer. Det faktum att marknaden växer mindre snabbt, att andra hamnar satsar mer än marknadstillväxten och att redarna beställer mer kapacitet än efterfrågan trots dålig lönsamhet, kommer att påverka hamnarna. För Göteborgs Hamns del innebär det att det blir nödvändigt att ta marknadsandelar från såväl svenska- som kontinenthamnar. Göteborg måste därför vässa erbjudandet.

Det finns ett antal förutsättningar som enligt Hamnen är kritiska för den valda strategin:

- Hamntaxans utveckling (arbeta effektivt för att hålla taxan nere, har höjts endast 2 procent på fyra år).
- Behov av djupare farleder.
- Samordningslösningar av järnväg och fartygstrafik, digitalisering.
- Riksdagens hantering av överenskommelsen mellan arbetsmarknadens parter.
- Avgörande att Hamnen och APMT hittar ett förtroendefullt samarbete där man har samsyn i vad som behöver göras och levereras. APMTs marknadsuppträdande och produktionsleverans är avgörande för trovärdigheten och möjligheten att attrahera kunder. Denna faktor ligger utanför Hamnens kontroll men bolaget upplever en positiv utveckling i frågan samt att samarbetet har blivit bättre den senaste tiden.

Möjligheterna att minska lokal miljöpåverkan från tung trafik till och från Göteborgs Hamn

I stadens budget för 2018 beskrivs att Göteborg är ett skandinaviskt logistiknav som måste ha väl fungerande godsflöden. Ett av uppdragen lyder: *"Stadens aktörer ska inom Godsnätverket verka för att utveckla system för att minska lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen."* Göteborgs Hamn pekas ut som uppdragsansvarig tillsammans med Trafiknämnden. Utifrån ägardialogen 2017 gav Stadshus Hamnbolaget i uppdrag att beskriva insatser och resultat kopplat till fullmäktiges uppdrag.

Hamnens arbete med att minska lastbilstrafiken

Göteborgsregionen har en hög andel tung trafik längs huvudvägnätet i jämförelse med andra regioner. Huvudanledningarna till detta är behoven som finns hos industrierna och logistikföretagen som finns i och kring regionen, transittrafik mellan Norge och kontinenten samt trafik till och från Göteborgs Hamn. Den tunga trafiken står för en, proportionerligt sett, stor andel av utsläppen från vägtrafiken. Därför är det angeläget att så få lastbilar som möjligt använder vägar genom de centrala delarna av staden om de endast passerar eller kör till och från Göteborgs hamn.

Med anledning av detta arbetar hamnen sedan många år tillbaka med olika åtgärder för att underlätta och öka överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart, i syfte att därmed



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

minska lastbilstrafiken. I de fall så inte är möjligt arbetar hamnen med att underlätta effektiva flöden för de tunga transporter som återstår. Hamnen samverkar regelbundet med trafikkontoret, fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och med trafikverket i arbetet med att effektivisera godsflöden till och från hamnen. Exempel på åtgärder är arbete med att öka pråmtrafik och älvtrafik, Railport Scandinavia, Arken Kombi, Port Entry mm. (utförligare beskrivning av åtgärderna finns i bilaga 1 C).

Miljöstyrande avgifter och incitament

Eftersom hamnen sedan lång tid tillbaka miljödifferentierar avgifterna för fartyg som trafikerar hamnen, är ett ofta förekommande förslag att man även ska ge rabatt till lastbilar som uppfyller någon form av miljömässigt kriterium. Detta förväntas då även kunna ge effekter på annan trafik än den som går till hamnen.

I realiteten är reglering av transporter till hamnen en komplex fråga. Hamnbolaget är inte en geografisk tydlig punkt. I hamnen finns terminaler, lagringsföretag, depåer, logistikområden, järnvägsterminaler mm. Samtliga av dessa har sina egna juridiska enheter och att styra till ett par aktörer kan därför snedvrída konkurrensen. Det är heller inte helt klarlagt var den juridiska befogenheten att styra detta finns. Hamnbolagets rådighet över frågan är således inte helt tydlig på samma sätt som på sjösidan. Bolaget arbetar istället med att skapa förutsättningar genom större strukturella förändringar av infrastrukturen i anslutning till hamnen, exempelvis genom etablering av kombiterminalen. Detta har enligt Hamnen sannolikt en större reell effekt på utsläpp till luft i Göteborg, framför allt på lång sikt.

Svårigheterna med en ”miljörabatt” för lastbilar är fler menar Hamnen. Som exempel kan nämnas att det inte tas ut någon avgift av lastbilar som passerar hamnområdet idag, och det finns således inte något att ge rabatt på. Att införa en sådan avgift är jämförbart med införandet av trängselskatt, vilket inte är enkelt att genomföra. Vidare är det inte juridiskt klarlagt vem som i så fall har befogenhet att ta ut en sådan avgift, och det är inte givet att Hamnbolaget skulle vara den som har rätt att ta ut avgiften.

En möjlighet att sänka miljöpåverkan från tunga transporter till Göteborgs Hamn är också att försöka påverka lastbilarnas miljöprestanda. Detta har dock visat sig svårare än väntat, både på grund av otillräcklig kunskap om trafikflödena på vägsidan, men även då rådigheten över frågan är oklar.

I syfte att skapa ett bättre underlag och för att verka för en tydligare förståelse för helhetsbilden av miljöstyrande incitament stöttar Hamnen forskningsprojektet *Miljöstyrande avgifter och incitament för hamnar*³. Projektet vill öka kunskapen om hur hamnavgifter kan utformas för att ge rederier,

³ Projektet drivs av IVL (Svenska Miljöinstitutet) tillsammans med Göteborgs universitet, VTI samt Göteborgs, Stockholms och Trelleborgs hamnar.



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

åkerier och tågoperatörer tydliga incitament till miljöförbättrande åtgärder, där analys av kostnadsfördelning mellan olika parter, prissättning och priselasticitet och hur det kan påverka godsflödena, är viktiga resultat. De preliminära slutsatserna ligger i linje med vad Göteborgs Hamn tidigare anfört, nämligen att eventuella åtgärder är mycket svåra att genomföra och effekterna kan bli svåra att överblicka. Man har bland annat sett över möjligheterna till en tänkt avgift som skulle tas ut av lastbilar som hämtar/lämnar gods i Göteborgs Hamn och resultaten visar att effekten blir i första hand en överflyttning av gods till andra hamnar i närområdet, och i andra hand en överflyttning till andra transportslag än sjöfart. Vidare har man sett över de juridiska aspekterna av en sådan avgift, och den preliminära slutsatsen är att detta sannolikt inte skulle vara förenligt med EU-lagstiftningen.

Hamnens slutsats

Hamnen har sedan länge arbetat mycket aktivt med att sänka miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnområdet. Åtgärderna som bedömts som mest effektiva är de som minskar behovet av lastbilstransporter genom överflyttning till andra transportslag, ett arbete som kommer att fortsätta och som utgör ett av Hamnens prioriterade områden. Det sammanvägda resultatet av Hamnens målmedvetna satsningar på överflyttning av gods från väg till järnväg har lett till en avsevärd minskning av antalet lastbilstransporter i centrala Göteborg. Konceptet *Railport Scandinavia* har beräknats leda till minskningar på koldioxidutsläppen med 53 000 ton per år, och antalet lastbilstransporter som lyftes ut från centrala staden när Gullbergsvass ersattes av *Arken kombi* har bedömts vara i storleksordningen 140 000 lastbilstransporter. Hamnen står samtidigt fast vid att alla reella sätt att påverka lastbilstrafiken i de centrala delarna av Göteborg måste utgå från just lastbilstrafiken i centrala Göteborg i sig och inte från en utvald destination för en andel av lastbilarna.

Långsiktig finansiell uthållighet

Hamnen fick i uppdrag i handlingsplanen från 2017 års ägardialog att beskriva bolagets långsiktiga finansiella uthållighet. I uppdraget ingick att göra en analys av bolagets samlade investeringsverksamhet och finansiella utveckling under en 10-årsperiod, med en beskrivning av vilka ekonomiska påfrestningar som bedöms påverka bolaget samt åtgärder som kan behöva vidtas för att uppnå ekonomi i balans och målsättningarna i affärsplanen.

Sammanfattningsvis visar Hamnens prognos över den finansiella utvecklingen för åren 2019–2029 (huvudscenario) att den finansiella ställningen är stabil och att det finns utrymme för investeringar. För att stå upp mot både nationell såväl internationell konkurrens som för att bibehålla en ledande position, krävs löpande och periodvis omfattande investeringar kommande år. Planerad investeringsvolym för perioden uppgår till ca 7 800 mnkr, varav ca 6 800 mnkr (87 %) avser



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

nyinvesteringar och ca 1 000 mnkr (13 %) avser reinvesteringar. Genom att de kommande 10 åren förväntas bli investeringstunga ökar behovet av lånefinansiering, vilket bedöms medföra en förhöjd finansiell risk. Givet en fortsatt stark grundaffär och ett ägaruttag i nivå med historiska uttag, ligger soliditet på god nivå runt 35 %. Intäkt- och kassaflödeseffekterna på de affärsdrivna investeringarna uppstår först efter 2029 och då kan lånen börja amorteras och balansräkningen stärkas.

I underlaget har huvudscenariot simulerats mot fem olika scenarier i en känslighetsanalys. Analysen visar att det är av stor vikt att bibehålla volym- och intäktsnivåer samt att hålla tidplaner rörande de affärsmässiga investeringarna. Ett starkt kassaflöde är nödvändigt för att bibehålla en stark balansräkning när bolagets investeringsvolym ökar. Med hög skuldnivå ökar sårbarheten för högre räntemarginaler. Det är därför av vikt att få avsättning för de planerade affärsdrivande investeringar, som på längre sikt stärker bolaget ytterligare.

Farledsfördjupning

Farledsfördjupningen ges särskilt utrymme i den finansiella analysen givet investeringens storlek och komplexitet. Den totala investeringskostnaden för de planerade åtgärderna beräknas uppgå till 3 850 mnkr i 2016 års prisnivå⁴ (ca 4 000 mnkr i 2018 års prisnivå). Investeringen fördelas enligt följande; kaj: 2 100 mnkr, vändyta i farled: 780 mnkr och arbete i farleden: 1 020 mnkr.

I juni 2018 fick Hamnen beskedet att farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn finns med i den nationella infrastrukturplanen för åren 2018–2029 och att staten planerar att skjuta till 1 255 mnkr, vilket utgör en tredjedel av den totala investeringen.

I sin finansiella analys har Hamnen inkluderat en investering om 2 900 mnkr (2018 års prisnivå). Med bibehållen god lönsamhet i grundaffären bedömer bolaget kunna använda internt genererade medel för investeringen. Sett isolerat som ett projekt är nettonuvärdet kraftigt negativt då effekten på framtida intäktsgenerering är begränsad och därmed inte företagsekonomiskt försvarbart. Däremot uppvisar projektet en hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Projektet går nu in i nästa fas där ytterligare finansiering söks samt framtagande av en avsiktsförklaring tillsammans med övriga parter. Hamnbolaget, Stadshuset och stadsledningskontoret håller löpande dialog om pågående arbete.

Göteborgs Hamn är en utpekad Core-hamn inom det av EU beslutade Trans-European Transport Network (TEN-T) och som detta en huvudnod på Skandinavien-Mediterranska transportkorridoren. Som en Core-hamn har Göteborgs Hamn möjlighet att erhålla medfinansiering till utvecklingsprojekt från EU⁵. Möjlighet att erhålla medfinansiering beror på hur väl projekt möter

⁴ Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg, Trafikverket (2017)

⁵ EU-fonden Connecting Europe Facility (CEF) som är en finansieringsfond kopplad till TEN-T



Bilaga G

Styrelsen 2018-11-26

Styrelsen 2019-01-21

de prioriteringar som gjorts på europeisk nivå i konkurrens med andra projektansökningar inom TEN-T. För att förbättra förutsättningarna för beviljad medfinansiering från CEF gällande farledsfördjupningen till containerterminalen krävs ett gediget förarbete i form av synliggörande av projektet och betoning av projektets betydelse för transporter ur ett europeiskt perspektiv. Detta förberedande arbete är inlett och är inriktat mot en ansökningsprocess som troligtvis inleds 2020–2022.

Stadshus bedömning

I egenskap av koncernmoder är det viktigt för Stadshus att försäkra sig om att Hamnen har strategier för att hantera utmaningar identifierade i ägardialogen. Stadshus gör sammantaget bedömningen att rapporterna utgör ett relevant underlag för Hamnens fortsatta arbete samt uppfyller väl uppdragen i handlingsplanen.

Bilagor

- Bilaga 1 A Åtterrapporering på Handlingsplan från 2017-års ägardialog med Göteborgs Stadshus AB
- Bilaga 1 B Åtterrapporering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB – Fortsatt uppföljning av utvecklingen av verksamheten i containerhamnen **OBS: Sekretess**
- Bilaga 1 C Åtterrapporering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB – Möjligheterna att minska lokal miljöpåverkan från tung trafik till och från Göteborgs Hamn
- Bilaga 1 D Åtterrapporering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB – Långsiktig finansiell uthållighet **OBS: Sekretess**

Expedieras

1. Göteborgs Hamn AB

Ärende: Återrapportering på Handlingsplan från 2017-års ägardialog med Göteborgs Stadshus AB

Förslag till beslut:

Styrelsen beslutar att fastställa följande rapporter för återrapportering till Göteborgs Stadshus AB:

- Fortsatt uppföljning av utvecklingen av verksamheten i containerhamnen
- Klimat och miljö
- Långsiktig finansiell uthållighet

Ärendet

Göteborgs Stadshus ska i dialog med bolagen främja en aktiv ägarstyrning av stadens bolag. Stadshus genomför årliga ägardialoger på såväl styrelse- som tjänstemannanivå. Ägardialogen ska ha en tydlig struktur och bland annat utgå från bolagets affärsplan, investeringsplan, budget och andra strategiska styrdokument.

Ägardialogerna är det enskilt viktigaste instrumentet för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive moderbolag. Dialogerna genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som anpassas till det specifika klustrets utmaningar.

Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och sammanställning över de aktiviteter som bör genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet.

Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteterna, ansvar och tidplan. 2017 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till utvecklingen i containerhamnen, insatser inom klimat- och miljöområdet, långsiktig finansiell analys samt revidering av ägardirektiv.

Handlingsplanen bilägges ärendet.

Göteborgs Hamn AB

Magnus Kårestedt

Handlingsplan från 2017-års ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Aktivitet	Ansvar	Tidplan/återrapportering
<p>Fortsatt uppföljning av utvecklingen av verksamheten i containerhamnen</p> <p>I samband med föregående års ägardialog fick bolaget i uppdrag att redovisa en plan för att påverka och bidra till att utvecklingen i containerverksamheten utvecklas positivt. I uppdraget ingick att redovisa aktiviteter som genomförts och planeras att genomföras samt effekter av dessa. Vidare ingick att redogöra för relevant marknads- och omvärldsanalys avseende containerverksamheten. Uppdraget redovisades delvis under 2017.</p> <p>Styrelsen i Göteborgs Hamn får på nytt i uppdrag att redogöra för bolagets strategi för att återfå marknadens förtroende samt trygga varumärket Göteborgs Hamn kopplat till containerverksamheten. Förutom att beskriva strategin för att få tillbaka volymerna ingår det även att redogöra för en omvärldsanalys med beskrivning av utvecklingen inom branschen samt hur denna långsiktigt kan påverka utvecklingen i Göteborgs Hamn.</p> <p>Ovanstående ska rapporteras skriftligt till Stadshus. Rapporten ska tillställas styrelsen i Göteborgs Stadshus till styrelsemötet den 26 november 2018.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p>Behandlas i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB.</p> <p>Skriftlig rapport från Göteborgs Hamn AB till Stadshus AB:s styrelsemöte i november 2018.</p>
<p>Klimat och miljö</p> <p>Ett av uppdragen i kommunfullmäktige budget handlar om att stadens aktörer inom godsnätverket ska <i>"verka för att utveckla system för att minska lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen"</i> (KF Budget, 2018). Göteborgs Hamn pekas ut som uppdragsansvarig tillsammans med Trafiknämnden. Under ägardialogen diskuterades frågan om hur Göteborgs Hamn kan bidra till hållbara vägtransporter till och från hamnområdet.</p> <p>Styrelsen i Göteborgs Hamn förutsätts beskriva insatser och resultat kopplat till fullmäktiges uppdrag i särskild rapport till Stadshus AB. Rapporten ska tillställas styrelsen i Göteborgs Stadshus till styrelsemötet den 26 november 2018.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p>Behandlas i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB.</p> <p>Skriftlig rapport från Göteborgs Hamn AB till Stadshus AB:s styrelsemöte i november 2018.</p>



<p>Långsiktig finansiell uthållighet</p> <p>Sedan tidigare ägardialoger har bolaget haft ett uppdrag att beskriva den ekonomiska utvecklingen givet olika verksamhetsmässiga scenarion. Uppdraget kvarstår.</p> <p>Mot bakgrund av bolagets omfattande investeringsplaner ges styrelsen i Göteborgs Hamn i uppdrag att göra en fördjupad analys av bolagets samlade investeringsverksamhet och finansiella utveckling under en 10-års period. Analysen ska innehålla en beskrivning av vilka ekonomiska påfrestningar som bedöms påverka bolaget under perioden samt vilka konkreta åtgärder som kan behöva vidtas för att bolaget ska uppnå en långsiktig ekonomisk hållbarhet samt nå målsättningarna i affärsplanen.</p> <p>Beskrivningen bör innehålla en analys kring några grundläggande parametrar så som:</p> <ul style="list-style-type: none">• Volymutveckling• Farledsfördjupning• Underhållsbehov• Logistikverksamhet, fastighetsförvärv• Ränteutveckling• Omvärldsanalys <p>Ovanstående ska rapporteras skriftligt till Göteborgs Stadshus. Rapporten ska tillställas styrelsen i Göteborgs Stadshus till styrelsemötet den 26 november 2018.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p>Behandlas i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB.</p> <p>Skriftlig rapport från Göteborgs Hamn AB till Stadshus AB:s styrelsemöte i november 2018.</p>
<p>Revidering av ägardirektiv</p> <p>Göteborgs Hamn AB bedriver energihamnsverksamhet samt hamnverksamhet för kryssningsfartyg vilka inte explicit omnämns av befintligt ägardirektiv. Göteborgs Stadshus AB har sedan tidigare års handlingsplaner i uppdrag att, i samverkan med Göteborgs Hamn AB, utarbeta förslag till reviderat ägardirektiv med avseende på dessa verksamheter.</p> <p>Utöver ovanstående verksamheter planerar Göteborgs Hamn AB även att utveckla affärsverksamhet inom logistikområdet, vilket inte heller regleras av ägardirektivet. Stadshus ska, i linje med de önskemål som hamnens styrelse uttryckt i de senaste ägardialogerna, inkludera denna fråga i processen för att utarbeta förslaget till reviderat ägardirektiv.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB i samverkan med Göteborgs Hamn AB</p>	<p>Behandlas i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB under 2018</p>



Kommentarer till ägardialogen – Farledsfördjupning

Gemensamt konstaterades under ägardialogen att farledsfördjupningen är en av de viktigaste framtidsfrågorna för Göteborgs Hamn AB och för hamnens förutsättningar att utgöra det självklara godsnavet för sjötransporter i Skandinavien. Om farleden inte fördjupas riskerar Sverige att mista direkttrafiken till Asien, vilket i förlängningen riskerar att skada Sveriges konkurrenskraft.

Göteborgs Hamn har under föregående år redogjort för situationen runt farledsfördjupningen och arbetet för att få med investeringen i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet 2018 - 2029. Farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn har i Trafikverkets planförslag pekats ut som en så kallad brist, vilket innebär att den saknar investeringsmedel (31 augusti 2017). Planförslaget har under hösten varit utskickat på remiss och Göteborgs Hamn AB har varit en av remissinstanserna. Sammanställningen av remissvaren kommer att utgöra ett underlag i regeringens fortsatta hantering. Den slutliga planen kommer att presenteras under våren 2018.

Denna handlingsplan resulterar inte i någon aktivitet kopplat till farledsfördjupningen eftersom processen med den nationella infrastrukturplanen pågår fortfarande. Beroende på regeringens beslut kan handlingsplanen kompletteras med åtgärder i syfte att säkerställa ett genomförande inom planperioden.

Andreja Sarcevic
Göteborgs Stadshus AB
Bolagsansvarig

Återrapportering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB:

Möjligheterna att minska lokal miljöpåverkan från tung trafik till och från Göteborgs Hamn

Syfte/Uppdrag

I mål- och inriktningsdokument Göteborgs Stads budget 2018 beskrivs att Göteborg är ett skandinaviskt logistiknav som måste ha väl fungerande godsflöden. Ett av områdets uppdrag lyder: ”Stadens aktörer ska inom Godsnätverket verka för att utveckla system för att minska lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen.” Göteborgs Hamn pekas ut som uppdragsansvarig tillsammans med Trafiknämnden.

I samband med att ägardirektivet för hamnen uppdaterades i september 2018 tillkom även följande formulering; ”Hamnen ska verka för att utveckla system för att minska lokal miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen.”

Uppdraget har getts till styrelsen i Göteborgs Hamn att beskriva insatser och resultat kopplat till fullmäktiges uppdrag i särskild rapport till Stadshus AB. Rapporten ska tillställas styrelsen i Göteborgs Stadshus till styrelsemötet den 26 november 2018.

Tidigare uppdrag

Detta uppdrag relaterar till ett flertal liknande uppdrag som tidigare getts till aktörerna inom godsnavet, däribland hamnen men även till andra berörda aktörer såsom Trafiknämnden och Trafikverket.

Åtgärd 82 i Göteborgs Stads Miljöprogram från 2013 lyder ”Reglera godstransporterna med lastbil till och från Göteborgs Hamn. Vi ska utreda möjligheten att införa åtgärder som kan styra mot mindre miljöpåverkan från lastbilstrafik till och från hamnen.” och pekar ut Trafiknämnden som ansvarig.

Inom Åtgärdsprogram för kvävedioxid i Göteborgsregionen som är framtaget av Länsstyrelsen, listas som en av åtgärderna för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Göteborgsregionen; ”Se över tung trafik till och från Göteborgs hamn – vägval.” I denna åtgärd pekas Trafikverket ut som huvudansvarig, med Göteborgs stad som medansvarig.

Bakgrund

Göteborgsregionen har en hög andel tung trafik längs huvudvägnätet i jämförelse med andra regioner. Huvudanledningarna till detta är behoven som finns hos industrierna och logistikföretagen som finns i och kring regionen, transittrafik mellan Norge och kontinenten samt trafik till och från Göteborgs Hamn.



Figur 1. Göteborgs hamns verksamhet är spridd över flera olika geografiska delar och innefattar ett flertal olika terminaloperatörer. Det är därför inte självklart att definiera ”hamnen” som en enskild geografisk plats.

Den tunga trafiken står för en, proportionerligt sett, stor andel av utsläppen från vägtrafiken. Därför är det angeläget att så få lastbilar som möjligt använder vägar genom de centrala delarna av staden om de endast passerar eller kör till och från Göteborgs hamn. Med anledning av detta så arbetar hamnen sedan många år tillbaka med olika åtgärder för att underlätta och öka överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart, i syfte att därmed minska lastbilstrafiken.

Eftersom hamnen sedan lång tid tillbaka miljödifferentierar avgifterna för fartyg som trafikerar hamnen, så är det ett ofta förekommande förslag från tredje part att man även ska ge rabatt till lastbilar som uppfyller någon form av miljömässigt kriterium. Detta förväntas då även kunna ge effekter på annan trafik än den som går till hamnen. Hamnen har dock starkt ifrågasatt att incitament som riktas mot trafiken till Göteborgs hamn skall ge effekt på andra trafikflöden i närområdet, och därtill påpekat att en eventuell rabatt är svår att införa eftersom det inte tas ut någon avgift av lastbilar och att det därmed inte finns något att rabattera.

Samtidigt har dock hamnen genomfört många åtgärder som syftar till att styra om godset från väg till sjöfart, från väg till järnväg, och i de fall så inte är möjligt underlätta effektiva flöden för de tunga transporter som återstår. Ett antal exempel på dessa, till stor del redan genomförda, åtgärder ges nedan.

Åtgärder

Överflyttning av gods från väg till sjöfart

Ytterligare en åtgärd för att minska lastbilstrafiken är att få till en överflyttning av gods till sjöfart. Det är en åtgärd som prioriterats från regeringen, Trafikverket, Sjöfartsverket samt övriga berörda myndigheter. Även Hamnbolaget har deltagit i projekt, studier och genomfört åtgärder för att bistå en ökning av andelen gods som transporteras med kort- och närsjöfart. Sedan 2014 erbjuds exempelvis en rabatt på 25 procent av hamntaxan för fartyg klassade enligt reglerna för inre vattenvägar som anlöper Göteborgs Hamn.

- **Väner/älv trafik**

Hamnbolaget har bistått projekt ”Pilotprojekt GOTA” med information, stöd och ekonomiska medel. Projektet syftar till att undersöka möjligheterna för att starta sjötrafik mellan Göteborgs Hamn och Kristinehamn och därmed erbjuda ett alternativ till landtransporter. Projektet har producerat en rapport som grundligt och tydligt belyser de möjligheter och utmaning som finns för utökad älv- och vänertrafik. Pilotprojektet har dock ännu inte utmynnat i att trafik har kunnat starta.

- **Pråmtrafik**

Avatar Logistics är ett företag som arbetar med att försöka starta upp pråmtrafik i svenska farvatten. De har delvis fokuserat på Göta älv och Väneren för att få tillstånd pråmtrafik mellan Göteborgs Hamn och Vänerhamnarna. Hamnbolaget har haft flertalet möten med Avatar Logistics, deltagit i workshops och bistått med information i syfte att få tillstånd pråmtrafik som kan trafikera Göteborgs Hamn. Pråmtrafik är ett etablerat trafikslag på kontinenten men ett nytt trafikslag i Sverige men som har förutsättningar att avlasta lastbilstrafiken.

- **Ökande roro-trafik till följd av utbyggnad av inseglingen till Älvsborg**

Under de senaste fem åren har ro/ro-trafiken till och från Göteborgs Hamn haft en mycket stark utveckling och de hanterade godsvolymer har stadigt ökat. Detta innebär att de rederier som anlöper Göteborgs Hamn med ro/ro-fartyg under 2018–2019 kommer att introducera nya större fartyg för att kunna hantera de ökande godsvolymer. Med anledning av detta kommer Hamnbolaget bredda inseglingsrännan till Älvsborgsterminalen samt bygga ut kajer för att tillmötesgå de nya större fartygen. En stor del av ro/ro-trafiken utgörs av trailers som lastas i Zeebrugge och Ghent och därav istället för att belasta vägnätet transporteras mellan Göteborg och kontinenten med sjöfart. Utbyggnaden vid Älvsborgsterminalen innebär att ännu fler trailers kan transporteras sjövägen och Arken kombiterminal som ligger i direkt anslutning till Älvsborgsterminalen innebär också att dessa trailers kan transporteras vidare med tåg.

- **Överflyttningsgrupp inom Sveriges Hamnar**

Inom branschorganisationen Sveriges Hamnar har en ny arbetsgrupp initierats som kommer att fokusera särskilt på överflyttning av gods till sjöfart. Hamnbolaget är representerat i denna arbetsgrupp och kommer även i detta forum driva på för och söka nya lösningar för överflyttning av gods från vägtrafik till sjöfart.

Överflyttning av gods från väg till järnväg

Fler och fler företag väljer tågtransporter till och från Göteborgs Hamn. Fördelarna är många. Tågtransporter är kostnadseffektiva, minskar utsläpp till luft och bidrar till minskad trängsel på vägarna.

- **Railport Scandinavia**

Under flera års tid har Göteborgs Hamn satsat på järnvägspendlar som förbinder hamnen med inlandsterminaler vid städer runt om i Sverige och Norge. Konceptet heter Railport Scandinavia, och i systemet ingår bland annat 25 dagliga container-tågpendlar samt flera konventionella tåg med exportprodukter som till exempel skog och stål.

Den höga andelen gods på tåg innebär att upp till ett par hundra tusen lastbilstransporter per år till och från Göteborgs hamn har kunnat undvikas, vilket har beräknats ge en årlig minskning av koldioxidutsläppen med ca 53 000 ton.

- **Arken Kombi**

Byggnationen av Arkens kombiterminal som ersättningsläge för Gullbergsvass kombiterminal har inneburit att 140 000 lastbilstransporter per år har flyttats från centrala Göteborg till ytterhamnsområdet. Överföring från väg till järnväg inom roro-segmentet kommer också ytterligare att öka till följd av den förbättrade åtkomsten till järnväg.

- **Sveaterminalen**

Hamnbolaget planerar även för ännu en ny järnvägsterminal med syftet att attrahera än fler godsflöden som idag till viss del går på väg, vilken kan vara på plats inom ett par år från det att eventuellt beslut tas. Effekten av detta blir ännu mer överföring av gods från väg till järnväg.

- **Förbättringar av järnvägsnätet**

Hamnen samverkar kontinuerligt med Trafikverket i syfte att få till ett effektivare underhåll och en snabbare utbyggnad av de flaskhalsar som kan finnas i järnvägsnätet. Flera projekt har färdigställts under de senaste åren, vilket bidrar till en högre andel elektrifierade spår, fler dubbelspår, och en effektivare planering av trafiken.

Effektivisering av inpassager mot hamnen

Genom att effektivisera inpassagera till hamnområdet kan vi bidra till att minska köbildningar och därmed sänka andelen tomgångskörning. Genom att göra åtgärder på väl valda delar av vägnätet kan man också bidra till att styra om den tunga trafiken till bättre vägval.

- **Port Entry**

Utbyggnaden av nya Port Entry har effektiviserat lastbilsflöden in mot godsterminalerna på Hisingen med effekten att köbildning minskat lokalt. Detta bidrar till att sänka utsläppen och effektivisera trafikflödena.

- **Autogater APMT**

Terminaloperatören i containerhamnen automatiserar gater för att effektivisera flöden in och ut. Effekten är mindre köbildning lokalt och passager utspridda över dygnet.

- **Conspect**

APMT har lagt ut inspektionen av tomcontainer till extern operatör - Conspect. Det har gett en effektivisering av transporter till APMT med en snabbare hantering och mindre köbildning som följd. Verksamheten sker på av GHAB utarrenderad mark.

- **Utökad portkapacitet GRT**

GRT har med stöd av GHAB utökad portkapaciteten till RoRo terminalen (port 6) med fler parallella filer. Kapacitetsutbyggnaden har lett till snabbare hantering och därmed mindre köbildning. Köbildningen till port 6 har betydelse för närliggande områden då de påverkar trafik till och från Arendalsområdet.

- **Uppställningsplatser vid Halvorsäng**

Hamnbolaget har i en överenskommelse med Trafikverket och Fastighetskontoret tillsett att säkra uppställningsplatser kommer att uppföras i hamnens bakland, för att lätta på den tunga trafiken i samband med de stora byggnationer som sker i staden.

- **Förbättringar av vägnätet**

Hamnen har även bidragit med att peka ut viktiga områden där staden kan göra förbättringar av vägnätet i syfte att styra om trafiken till rätt vägar och minska risken för köbildning. Exempel på dessa områden är korsningen Oljevägen, Halvors länk, Arendals allé, samt Nordatlanten.

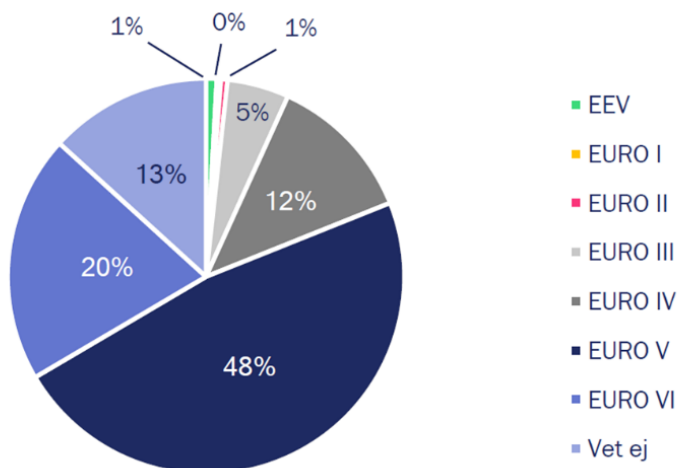
Lastbilar med lägre miljöpåverkan

En möjlighet att sänka miljöpåverkan från tunga transporter till Göteborgs Hamn är också att försöka påverka lastbilarnas miljöprestanda. Detta har dock visat sig svårare än väntat, både på grund av otillräcklig kunskap om trafikflödena på vägsidan, men även då rådigheten över frågan är oklar.

- **Lastbilsflöden genom Göteborg**

Hur lastbilsflödena genom Göteborg ser ut och vilka vägar som främst används är en fråga som visat sig svår att besvara, och underlagen som finns tillgängliga är förhållandevis bristfälliga. För att få en övergripande bild av hur lastbilstrafiken till hamnen trafikerat staden, har en enklare konsultutredning genomförts. Utredningen gjordes genom ett antal intervjuer med lastbilschaufförer, och svaren sammanställdes sedan i form av nedan beskrivna statistik.

Inom EU finns det lagstiftade utsläppskrav för de reglerade emissionerna, populärt kallat Euro-klasser. De emissioner som regleras i standard för Euro-klass är för bensindrivna fordon kolmonoxid (CO), kolväten (HC) och kväveoxider (NOx). För dieseldrivna fordon regleras CO, HC, NOx samt partiklar (PM). Utsläpp av koldioxid (CO₂) regleras inte av Euro-klass.



Figur 2. En förhållandevis stor andel av lastbilarna som trafikerar Göteborgs hamn har Euroklass V eller VI.

De högre Euro-klasserna (V och VI) har väsentligt lägre utsläppsnivåer, och det är därför av vikt att veta vilka nivåer lastbilarna ligger på för att få en bild av hur stora utsläppen är. Två av huvudslutsatserna av utredningen är att Euro V är den vanligaste miljöklassen och att en majoritet av chaufförerna väljer Lundbyleden (55 procent). Noterbart är att 78 procent av lastbilarna är Euro V eller Euro VI samt att 40 procent av alla som kör med farligt gods kör på vägar som är förbjudna, vilket i detta fall är Lundbyleden och Oscarsleden. I sammanhanget kan nämnas att de flesta GPS:er visar ”fel väg” till och från Göteborgs hamn.

Trafiken på västra Hisingen har ökat i snabb takt och framtida planer visar på en fortsatt kraftig expansion i området. Dagens trafiksystem på Hisingen har tidvis stora trängselproblem på Kungälvsleden (E6) och Lundbyleden (E6.21), men dessa skulle kunna minskas om fler valde Hisingsleden/Norrleden.

Enligt undersökningen kommer omkring 55 procent av hamnens trafik via Lundbyleden. Det är även angeläget att minska belastningen på Lundbyleden eftersom Göteborgs stad på flera ställen i närområdet planerar att förtäta med bl.a. bostäder. Lastbilar som kommer norrifrån eller ska norrut till eller från hamnen bör företrädesvis använda Hisingsleden/Norrleden och köra av eller på E6 vid Klarebergsmotet. Trafikverket arbetar med att förbättra funktionen på Hisingsleden/- Norrleden och den nya Halvors länk. Förbättringen kommer att innebära att godstransporter som kommer från E6 norr och ska till Göteborgs hamn ges ökade möjligheter att välja Hisingsleden/Norrleden istället för den mer centrala Lundbyleden. För att ytterligare säkerställa att lastbilschaufförerna verkligen väljer Hisingsleden/Norrleden kan åtgärder även behöva göras vid Klarebergsmotet som kan upplevas som besvärligt att passera för den tunga trafiken.



Figur 3. För att undvika trafik genom centrala Göteborg behöver lederna runt staden förstärkas, vilket hamnen också framfört till Trafikverket.

Enligt lastbilsundersökningen kommer omkring 15–20 procent av hamnens trafik från E6N. Av dessa kör endast 3 av 10 Hisingsleden/Norrleden, medan 7 av 10 kör via Lundbyleden. Samtidigt är Hisingsleden/Norrleden viktig för transporter med farligt gods. Lastbilar som kommer från söder och öster och ska till hamnen bör av samma orsaker som ovan välja Söderleden, Västerleden och Älvsborgsbron istället för Kungsbackaleden (E6) förbi Gårda och vidare Lundbyleden alternativt Oscarsleden (E45).

Miljöstyrande avgifter och incitament

I syfte att skapa ett bättre underlag och för att verka för en tydligare förståelse för helhetsbilden av miljöstyrande incitament så har hamnen valt att stötta forskningsprojektet ”Miljöstyrande avgifter och incitament för hamnar”, som drivs av IVL tillsammans med Göteborgs universitet, VTI samt Göteborgs, Stockholms och Trelleborgs hamnar. Det är viktigt att ytterligare belysa detta område, eftersom de effekter nya incitament skulle få på transportnätet som helhet har visat sig vara en mycket komplex fråga.

Syftet med detta projektet är att undersöka hur differentierade miljöavgifter och incitament i hamnar kan minska miljöpåverkan från de olika trafikslag som trafikerar hamnarna, där fokus

ligger på lokal nivå för att förbättra luftkvalitén i hamnstaden, men även klimatpåverkan ingår.

Det långsiktiga målet är att bidra till en minskning av miljöpåverkan från transporter till och från hamnar på land- och sjösidan genom att skapa förutsättningar för en övergång till miljöeffektivare trafikslag, fordon, fartyg, tekniker och alternativa bränslen.

Projektet vill öka kunskapen om hur hamnavgifter kan utformas för att ge rederier, åkerier och tågoperatörer tydliga incitament till miljöförbättrande åtgärder, där analys av kostnadsfördelning mellan olika parter, prissättning och priselasticitet och hur det kan påverka godsflödena, är viktiga resultat. Man avser även att öka kunskapen om enskilda avgifters och incitaments effekter på utsläpp till luft, trängsel och energianvändning, och klargöra vilka internationella, regionala och nationella regelverk och bestämmelser som avgifterna måste vara förenliga med.

Projektet genomförs under två år och består av fyra parallella arbetspaket:

- Miljöstyrande incitamentsstrukturer och avgifter för hamnar
- Avgifters förenlighet med reglering på internationell, regional och nationell nivå
- Miljödifferierade hamnavgifters effekter på val av hamnar och transportkedjor
- Miljö- och energianalys av väg, sjö och järnväg

Arbete bedrivs gemensamt av forskare och hamnrepresentanter och i nära samarbete med andra intressenter för att underlätta en implementering av föreslagna avgift- och incitamentsstrukturer.

De slutgiltiga resultaten av projektet väntas under slutet av 2018. De preliminära slutsatserna ligger dock i linje med vad Göteborgs Hamn tidigare anfört, dvs att eventuella åtgärder är mycket svåra att genomföra och effekterna kan bli svåra att överblicka.

Man har bland annat sett över möjligheterna till en tänkt avgift som skulle tas ut av lastbilar som hämtar/lämnar gods i Göteborgs Hamn. De väntade effekterna av detta har modellerats, och resultaten visar att effekten blir i första hand en överflyttning av gods till andra hamnar i närområdet, och i andra hand en överflyttning till andra transportslag än sjöfart. Samtidigt bör det påpekas att effekterna kan förväntas vara relativt små, såvida inte avgiften läggs på en mycket hög nivå varpå effekterna istället riskerar att bli svåra att överblicka.

Vidare har man sett över de juridiska aspekterna av en sådan avgift, och den preliminära slutsatsen är att detta sannolikt inte skulle vara förenligt med EU-lagstiftningen, vilket leder till att man rekommenderar att inte gå vidare med detta förslag.

Analys

Göteborgs Hamn AB arbetar kontinuerligt för att på ett betydande sätt minska utsläpp till luft från fartyg och transporter på land. Främsta fokus på landsidan har varit öka andel gods som transporteras på järnväg och bland annat etableringen en kombiterminal i hamnområdet bidrar till en vidare utveckling av detta. Detta arbete kommer också att vidareutvecklas ytterligare i och med de planerade etableringarna av nya omlastningsterminaler som även kan hantera konventionella vagnar och därmed skapa nya möjligheter till ökad andel gods på järnväg.

Ytterligare åtgärder med syfte att påverka lastbilstrafiken och dess utsläpp som har efterfrågats och det har hävdats att Göteborgs Hamn AB har viss möjlighet att råda över miljöprestandan för de lastbilar som önskar att få tillträde till hamnens område. I realiteten är dock reglering av transporter till hamnen en komplex fråga. Hamnen är inte en geografisk tydlig punkt. I hamnen finns terminaler som sannolikt är de man främst tänker på, men det finns även lagringsföretag, depåer, logistikområden, järnvägsterminaler mm. Samtliga av dessa har sina egna juridiska enheter och att styra till ett par aktörer kan därför snedvrída konkurrensen. Det är heller inte helt klarlagt var den juridiska befogenheten att styra detta finns, och situationen skiljer sig åt mellan de olika delarna av hamnen.

De finns idag avgifter på gods som ankommer med järnväg och sjöfart, men det finns inte motsvarande på lastbilstransporter. Avgifterna för järnväg och sjöfart går i huvudsak till nödvändigt underhåll av spår och kajer som transporten nyttjat, och eftersom motsvarande underhållsansvar inte finns för vägnätet som lastbilarna använt så tas inte motsvarande avgift ut av lastbilarna. Det finns därmed inte heller någon möjlighet att ge incitament i form av rabatter på samma sätt som det görs till sjöfarten.

Logistikparkerna är en viktig del i helhetsbilden av godsnavet Göteborgs Hamn, men att göra antaganden om att åtgärder vid logistikparkerna ger effekter på lastbilstrafiken till hela hamnområdet, är att blanda äpplen och päron. Det kan i förlängningen innebära att man får helt felaktiga slutsatser och överskattar effekten av punktinsatser.

Det är därtill mycket svårt att begränsa hamnen som en del av verksamheten i området och enbart styra lastbilstrafiken där. Det skulle t ex kunna innebära att man avgiftsbelägger en container som går direkt till en terminal som har utlastning till fartyg, medan samma container skulle kunna slippa avgift om den istället gick via en logistikpark för omlastning. Detta skulle också kunna ge upphov till ett helt nytt marknadssegment; omlastning strax utanför hamnområdet i syfte att få lägre avgifter.

Hamnbolagets rådighet över frågan är inte heller den helt tydlig på samma sätt som på sjösidan. Att styra trafikflöden genom Göteborg kan således inte anses vara hamnbolagets uppgift. Hamnbolaget skapar istället förutsättningar genom större strukturella förändringar av infrastrukturen i anslutning till hamnen, exempelvis genom etablering av kombiterminalen. Detta har sannolikt en stor reell effekt på utsläpp till luft i Göteborg, framförallt på lång sikt.

I själva hamnområdet är det terminaloperatörerna som ansvarar för effektiva flöden av lastbilar in/ut ur terminaler via gater som terminalerna ansvarar för, medan hamnen ansvarar för anslutande vägar som hamnen äger. Hamnen samverkar här med APMT som bygger autogater vid port 3 och 4 genom att bredda väg Skagerack, och samverkar med Gothenburg Roro Terminal genom att delfinansiera utbyggnad av port 6 samt förstärka väg till port 6 i samband med utbyggnad av Arken kombiterminal.

Hamnen arbetar även kontinuerligt med att påverka Fastighetskontoret och Trafikkontoret för de kommunala vägar som hamnen inte äger. Hamnen har också samverkat med Stadsbyggnadskontoret för att se på vägdragningar inom FÖP Torsviken/Arendal, och med staden som helhet för att förhandla en lösning kring Gullbergsvass och lyfta två godsterminaler från centrala Göteborg och med det tillhörande transporter till/från området. Samverkan har även skett med Trafikkontoret kring frågeställningen om framtida lokalisering för färjeterminaler givet den kommande stadsutvecklingen.

Hamnen har även regelbundna möten på ledningsnivå med Trafikverket för att beskriva behoven, med ett särskilt fokus på att nyttja ringleder till hamnen, och har löpande kontakter med hamnens Key Account Manager hos Trafikverket. Samverkan har till exempel skett kring etablering av uppställningsplatser vid Halvorsäng, och i genomförande av Halvorslänk för att effektivisera flöden mot hamnen, samt i att stärka Hisingsleden som ett alternativ som ringled. Under 2014–2016 gjordes större investeringar i Port Entry-området för att effektivisera flöden mot hamnen i samband med att Trafikverket förstärkte väg 155.

Svårigheterna med en ”miljörabatt” för lastbilar är många och flera av dem har tidigare lyfts. Som exempel kan nämnas att det inte tas ut någon avgift av lastbilar som passerar hamnområdet idag, och det finns således inte något att ge rabatt på. Att införa en sådan avgift är jämförbart med t ex införandet av trängselskatten i Göteborg, och således inte något lätt genomförbart. Vidare är det inte juridiskt klarlagt vem som i så fall har befogenhet att ta ut en sådan avgift, och det är alls inte givet att hamnen skulle vara den som har rätt att ta ut en avgift.

Det kan vidare konstateras att även på den internationella nivån har Göteborg kommit mycket långt i arbetet med överflyttning från väg till järnväg, och har en förhållandevis hög andel gods på järnväg. I de fallen hamnar inte har möjlighet att flytta över gods, t ex i Los Angeles, så har man istället försökt verka för renare lastbilar. Det bör dock påpekas att detta arbete då rör lastbilar som ska ta godset mellan terminaler (t ex från hamnområdet till en järnvägsterminal), och i Göteborg verkar vi stället för att samlokalisera terminalerna och skapa järnvägsförbindelser till destinationerna.

Vid jämförelse med andra hamnar internationellt så har det även visat sig att de främsta exempel som lyfts fram som förebilder när det gäller restriktioner på lastbilstrafiken alternativt avgifter och incitament, så kommer dessa från USA och Australien, medan det inte gått att finna några motsvarande exempel från Europa. Detta är enligt den juridiska expertisen en följd av att dessa typer av styrmedel inte är förenliga med den europeiska lagstiftningen då de kan förväntas snedvrider konkurrensen. Styrmedlen bör därför införas på en högre nivå, och inte knytas till en enskild aktör.

Slutsats

Sammanställningen av åtgärder i denna rapport visar på att hamnbolaget sedan länge arbetar mycket aktivt med att sänka miljöpåverkan från den tunga trafiken till och från hamnen. Åtgärderna som bedömts mest effektiva är de som minskar behovet av lastbilstransporter genom överflyttning till andra transportslag när så är möjligt. Detta arbete kommer att fortsätta med samma intensitet som tidigare, och utgör ett av hamnens prioriterade områden.

Det sammanvägda resultatet av hamnens målmedvetna satsningar på överflyttning av gods från väg till järnväg har lett till en avsevärd minskning av antalet lastbilstransporter i centrala Göteborg. Konceptet Railport Scandinavia har beräknats leda till minskningar på koldioxidutsläppen med 53 000 ton per år, och antalet lastbilstransporter som lyftes ut från centrala staden när Gullbergsvass ersattes av Arken kombi har bedömts vara is storleksordningen 140 000 lastbilstransporter.

Hamnen står samtidigt fast vid att alla reella sätt att påverka lastbilstrafiken i de centrala delarna av Göteborg måste utgå från just lastbilstrafiken i centrala Göteborg i sig och inte utgå från en utvald destination för en andel av lastbilarna, oavsett om hamnen som destination vid första anblicken kan ses som ett enkelt sätt att nå en majoritet av trafiken.