



**PORT OF  
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

## **Bilaga 5**

**2019-04-23**

### **Ärende: VD-kommentarer**

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [diarie@portgot.se](mailto:diarie@portgot.se)



**PORT OF  
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

## **Bilaga 6**

**2019-04-23**

### **Ärende: Ekonomisk rapportering – delårsbokslut, prognos 1, UR1, måluppföljning**

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [diarie@portgot.se](mailto:diarie@portgot.se)

## **STYRELSENS ARBETSORDNING**

**jämte  
instruktion avseende arbetsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören**

**samt**

**instruktion avseende ekonomisk rapportering till styrelsen**

**för**

**Göteborgs Hamn AB  
org nr 556008-2553**

### **Förslag till beslut**

Styrelsen beslöt fastställa framlagt oförändrat förslag till styrelsens arbetsordning och VD-instruktion.

Detta dokument har fastställts av bolagets styrelse den 23 april och skall omprövas och fastställas på nytt senast maj 2020

## INLEDNING

Styrelsen i Göteborgs Hamn AB, nedan kallat bolaget, har i enlighet med aktiebolagslagens regler upprättat denna arbetsordning med instruktioner avseende arbetsfördelning och ekonomisk rapportering för att den ska utgöra ett komplement till aktiebolagslagens bestämmelser, kommunallagen och annan relevant lagstiftning samt bolagets bolagsordning och vid var tid utfärdade direktiv m.m. från ägaren.

Detta dokument har antagits av Bolagets styrelse och ska årligen ses över och antas på nytt vid styrelsens första ordinarie sammanträde efter ordinarie årsstämma eller när så erfordras.

Ett exemplar av detta dokument ska tillställas varje styrelseledamot och styrelsesuppleant samt styrelsens sekreterare, verkställande direktören, revisorerna och deras suppleanter, lekmannarevisorerna och deras suppleanter samt Stadsledningskontoret.

Med "Koncernen" avses i det följande den koncern i vilken Bolaget är moderbolag.

### A. STYRELSENS ARBETSORDNING

#### 1. STYRELSENS SAMMANKOMSTER

##### 1.1 Konstituerande styrelsemöte

Omedelbart efter ordinarie årsstämma ska styrelsen hålla konstituerande sammanträde, varvid bl.a följande ärenden ska behandlas:

- Val av styrelsens ordförande
- Val av styrelsens 1:e vice ordförande
- Val av styrelsens 2:e vice ordförande
- Beslut om firmateckning

##### 1.2 Ordinarie styrelsemöten

###### 1.2.1 Antal och föredragningspunkter

Utöver det konstituerande sammanträdet ska styrelsen hålla minst fyra möten per kalenderår. Styrelsens sammanträden ska ske i anslutning till ordinarie rapporteringstillfällen till kommunstyrelsen utifrån den av kommunstyrelsen fastställda struktur- och tidplan för rapportering, budget och uppföljning.

Vid vart och ett av dessa möten ska följande ärenden behandlas:

- Genomgång och godkännande av protokollet från föregående styrelsesammanträde
- Verkställande direktörens rapport beträffande:
  - i. Verksamheten i Bolaget och i förekommande fall Koncernen
  - ii. Bolagets och Koncernens ekonomiska resultat och ställning
- Övriga frågor av väsentlig betydelse för Bolaget och i förekommande fall Koncernen

Härutöver skall vid fyra av de ordinarie styrelsesammanträdena särskilda ärenden behandlas enligt följande:

### **Årsbokslutmöte**

- Avlämnande av årsrapport, årsredovisning och koncernredovisning
- Förslag till vinstdisposition
- Genomgång av revisorernas och lekmannarevisorernas iakttagelser
- Eventuella övriga erforderliga beslut i anledning av den förestående årsstämman

### **Delårsbokslutmöte**

- Fastställande av det första delbokslutet
- Fastställande av uppföljningsrapport 1
- Fastställande prognos för innevarande år
- Fastställande av arbetsordning mm för styrelsen och verkställande direktören
- Fastställande av anvisningar för finansverksamheten
- Fastställande av attestinstruktion
- Fastställande av nästkommande årsstämma och styrelsesammanträden

### **Strategimöte**

- Fastställande av det andra delbokslutet
- Strategifrågor - affärsplan
- Fastställande av uppföljningsrapport 2
- Fastställande av prognos för innevarande år

### **Affärsplanemöte**

- Fastställande av uppföljningsrapport 3
- Fastställande av investeringsplan för kommande år
- Fastställande av affärsplan för kommande år
- Fastställande av budget för kommande år
- Fastställande av plan för den interna kontrollen för kommande år samt återrapportering interna kontroller för verksamhetsåret

## **1.2.2 Plats**

Styrelsesammanträden ska normalt hållas i Bolagets lokaler.

## **1.3 Extra sammanträde**

För överläggning och beslut i ärenden som inte kan hänskjutas till ordinarie styrelsesammanträde kan styrelsesammanträde hållas vid andra tillfällen. Tid och plats för dessa möten fastställs av styrelsens ordförande i samråd med styrelsens presidium och verkställande direktören.

Styrelsesammanträde kan hållas per *telefon*. Beslut fattade i sådan ordning ska protokollföras på vanligt sätt enligt vad som anges nedan.

---

Styrelsesammanträde kan även avhållas *per capsulam*, varvid protokoll innefattande förslag till beslut upprättas och därefter cirkuleras eller utsändes till var och en av styrelseledamöterna samt suppleanterna. Protokollet undertecknas av de ordinarie styrelseledamöterna. En förutsättning för avhållande av sammanträde i denna ordning är att samtliga styrelseledamöter biträder de beslut som fattas.

#### **1.4 Kallelse och underlag**

Till styrelsesammanträdena ska samtliga styrelseledamöter och suppleanter kallas inklusive arbetstagarrepresentanter. Kallelse, förslag till dagordning, rapporter samt skriftligt underlag för beslut ska utsändas av verkställande direktören senast en vecka före styrelsesammanträdet. Om ärende måste avgöras på extra sammanträde, ska verkställande direktören, om möjligt, tillställa styrelsens ledamöter och suppleanter skriftligt underlag med förslag till beslut senast två dagar före det extra styrelsemötet.

#### **1.5 Förberedelse**

Verkställande direktören ska förbereda styrelsesammanträdet genom att utarbeta förslag till dagordning samt framtida rapporter och erforderligt beslutsunderlag. Samråd ska ske med styrelsens presidium. Sedan styrelsens presidium godkänt materialet, ska detta utsändas till styrelseledamöterna och suppleanterna på sätt som angivits ovan.

Styrelseledamöterna ska vid förberedelsen av ärenden inför styrelsesammanträdet särskilt uppmärksamma om beslut i verksamheten kan anses vara av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt (KL 3 kap 17§). I förekommande fall ska styrelsen tillse att kommunfullmäktige får ta ställning innan styrelsen fattar beslut.

#### **1.6 Protokoll**

Ordföranden ansvarar för att det vid styrelsesammanträdet förs protokoll. I protokollet ska de beslut som styrelsen har fattat antecknas.

Protokollet ska undertecknas av sekreteraren och justeras inom två veckor av den som varit ordförande vid sammanträdet och särskild utsedd justeringsman.

Det åligger den verkställande direktören att tillse att kopior av protokollen med bilagor tillställs samtliga styrelseledamöter, styrelsesuppleanter, revisorer, i förekommande fall revisorssuppleanter samt lekmanarevisorer och deras suppleanter.

Styrelsehandlingar och protokoll ska arkiveras på ett betryggande sätt och offentliggöras i enlighet med Stadens anvisningar.

#### **1.7 Ordförande för styrelsemöten**

Ordförande vid styrelsesammanträdet är styrelsens ordförande eller, vid förfall för denne, styrelsens 1:e vice ordförande, eller vid förfall för denne, styrelsens 2:e vice ordförande. Skulle samtliga ha förfall, ska sammanträdet ledas av den ledamot som styrelsen utser.

### **1.8 Suppleanter**

Suppleanter ska kallas till och äger närvara vid samtliga styrelsesammanträden. Vid förfall för ordinarie styrelseledamot ska den av Göteborgs kommunfullmäktige utsedd suppleant inträda i den ordning kommunfullmäktige bestämt eller, om suppleanterna valts på årsstämma, i den ordning årsstämman beslutat.

### **1.9 Arbetstagarrepresentanter**

Med hänsyn till att Bolagets styrelsesammansättning återspeglar de politiska styrkeförhållandena i kommunen kan bolaget – om sådan framställning görs – påräkna dispens om styrelserepresentation för de privatanställda såvitt avser arbetstagarnas rätt till styrelserepresentation i bolaget.

Mot denna bakgrund och med tillämpande av den praxis som växt fram bland kommunägda företag inom landet har arbetstagarrepresentanter huvudsakligen samma rättigheter och skyldigheter som övriga medlemmar av styrelsen som följer av aktiebolagslagen, med undantag för rätten att fatta beslut och skriva under årsredovisningen vilket därigenom begränsar deras aktiebolagsrättsliga ansvar. Arbetstagarrepresentanterna är inte registrerade hos Bolagsverket.

Arbetstagarrepresentanterna har således rätt att närvara vid styrelsemöten, få del av styrelseutskick inför möten samt rätt att yttra sig och få avvikande mening för till protokollet. Arbetstagarrepresentanterna ska iaktta samma lojalitets- och tystnadsplikt som fullvärdig styrelseledamot.

### **1.10 Revisorerna och lekmannarevisorerna**

Bolagets revisorer ska vara närvarande vid styrelsesammanträden när det behövs för bedömning av bolagets ställning och resultat; dock minst en gång om året i samband med styrelsens behandling av årsredovisningen. Vid nämnda styrelsesammanträde ska även Bolagets lekmannarevisorer delta och kallas på samma sätt som enligt punkten 1.4 ovan.

---

## **2 ARBETSFÖRDELNING INOM STYRELSEN**

### **2.1 Ordföranden**

#### **2.1.1 Allmänt**

Det åligger styrelsens ordförande att:

- Genom kontakter med verkställande direktören följa Bolagets utveckling mellan styrelsesammanträde.
- Tillse att styrelsens ledamöter genom verkställande direktörens försorg fortlöpande får den information som behövs för att kunna följa Bolagets och Koncernens resultat, ställning, likviditet och utveckling i övrigt.
- Ansvara för att kallelse sker till styrelsesammanträde enligt vad som föreskrivs i denna handling.
- Vara ordförande på styrelsesammanträdena och tillse att styrelsearbetet sker i enlighet med gällande regler och gott mötesskick, innefattande bl. a. att jävsregler iakttas.
- Bestämma vem som ska vara styrelsens sekreterare
- Utvärdera och reflektera över styrelsens och verkställande direktörens arbete årligen

### **2.2 Styrelsens presidium**

Styrelsens presidium utgörs av styrelsens ordförande och två vice ordförande. Styrelsens presidium ska ha som uppgift att i samråd med verkställande direktören förbereda styrelsesammanträden och samråda med verkställande direktören i strategiska frågor och vid behov kalla styrelsen till extra styrelsemöte.

På uppdrag av styrelsen kan presidiet fatta beslut i styrelsens namn och med för styrelsen bindande verkan.

Beslut enligt andra stycket fattade av presidiet, ska återrapporteras till styrelsen på nästkommande sammanträde.



---

## **B INSTRUKTION FÖR ARBETSFÖRDELNING MELLAN STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

### **3 STYRELSEN**

#### **3.1 Allmänt**

3.1.1 Styrelsen svarar för Bolagets organisation och förvaltningen av Bolagets angelägenheter. Därvid ska styrelsen iaktta av ägaren vid var tid utfärdade direktiv m.m. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Styrelsen ska utöva tillsyn över att den verkställande direktören fullgör sina åligganden.

3.1.2 Styrelsen ska tillse att Bolagets organisation är ändamålsenlig och att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets övriga ekonomiska förhållanden kontrolleras på ett betryggande sätt. Styrelsen ska fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation. Vid behov ska styrelsen meddela skriftliga instruktioner för när och hur sådana uppgifter som behövs för styrelsens bedömning ska samlas in och rapporteras till styrelsen. En attestinstruktion ska fastställas av styrelsen och revideras årligen eller vid behov.

3.1.3 Styrelsen ska fastställa ett årligt mål- och inriktningsdokument, affärsplan samt budget och ska fortlöpande övervaka efterlevnaden av dessa och ska tillse att de, efter rapport från verkställande direktören, blir föremål för årlig översyn och uppdatering.

3.1.4 Bolagsstyrelsen ska årligen upprätta en plan för internkontrollen i bolaget.

3.1.5 Bolagsstyrelsen ska årligen utvärdera sitt eget arbete. Utvärderingen ska minst omfatta om bolagsstyrelsen saknar någon kompetens för att kunna utföra sina uppgifter, om dess arbetsformer fungerar och om den är organiserad på lämpligt sätt när det gäller eventuell arbetsfördelning. Vidare ska bolagsstyrelsen årligen utvärdera verkställande direktörens insatser, varvid endast styrelseledamöterna ska närvara.

#### **3.2 Frågor underställda styrelsen**

Verkställande direktören ska förelägga styrelsen ärenden för beslut och avge förslag enligt vad som framgår av gällande beslutsordning. Härutöver ska verkställande direktören förelägga styrelsen ärenden för beslut enligt följande:

3.2.1 Investeringar/avyttringar inom ramen för av styrelsen godkänd affärsplan och mål samt av styrelsen beslutad investeringsbudget enligt följande:

Specificerade investeringar/avyttringar  
över MSEK 20                      beslutas av styrelsen  
upp till MSEK 20                beslutas av VD med information till styrelsen

3.2.2 Förvärv och avyttring av bolag eller rörelsegren

3.2.3 Bildande av dotterbolag och kapitalökning i dotterbolag

3.2.4 Teckning, köp eller försäljning av aktier

- 
- 3.2.5 Upptagande av ny eller utökad kredit med eller utan säkerhet i bolagets egendom  
Kreditbelopp över MSEK 100 beslutas av styrelsen  
Kreditbelopp upp till MSEK 100 beslutas av VD med information till styrelsen  
Kredit i utländsk valuta beslutas av styrelsen
- 3.2.6 Ställande av säkerhet, ingående av borgensförbindelser eller utfärdande av garanti  
gentemot tredje man  
större än MSEK 15 beslutas av styrelsen  
upp till MSEK 15 beslutas av VD med information till styrelsen
- 3.2.7 Transaktioner med valutor, ränteinstrument och andra derivatinstrument utöver den  
ram som fastlagts genom antagna anvisningar för finansverksamheten.
- 3.2.8 Förvärv eller avyttring av fast egendom eller tomträtt  
Investeringar eller avyttringar i nya verksamheter  
över MSEK 7 beslutas av styrelsen  
upp till MSEK 7 beslutas av VD med information till styrelsen
- 3.2.9 Genomförande av väsentlig förändring rörande bolagets försäkring eller försäkrings-  
skydd.
- 3.2.10 Väsentliga avtal löptid över fem år eller avtalsvärde  
större än MSEK 35 beslutas av styrelsen eller vid fråga om fortlöpande affärsför-  
hållanden, genom beslut i presidiet med information till sty-  
relsen löptid under fem år eller avtalsvärde  
mindre än MSEK 35 beslutas av VD
- 3.2.11 Ingående av i Bolagets verksamhet osedvanliga avtal eller uppsägning av sådana avtal
- 3.2.12 Ingående eller uppsägning av avtal mellan Bolaget och Bolagets ägare eller ägaren  
närstående fysisk eller juridisk person eller avtal mellan Bolaget och ledande  
befattningshavare i Bolaget
- 3.2.13 Inledande av rättegång eller annat motsvarande förfarande av väsentlig betydelse för  
Bolaget och ingående av förlikning i tvist av väsentlig betydelse för Bolaget.
- 3.2.14 Andra frågor av väsentlig ekonomisk eller annan betydelse för Bolaget och Koncernen.

(Se dock p. 1.5 – om ovanstående ärende är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska styrelsen se till att kommunfullmäktige får ta ställning innan styrelsen fattar beslut):

## **4. VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

### **4.1 Styrelsearbete**

- 4.1.1 Verkställande direktören ska ta fram erforderlig informations- och beslutsunderlag inför styrelsesammanträden samt i övrigt uppfylla sina åligganden sådana de anges i detta dokument.
- 4.1.2 Verkställande direktören skall fullgöra uppgift som föredragande vid styrelsesammanträde och ska därvid avge motiverade förslag till beslut. Verkställande direktören äger, där han eller hon finner det lämpligt, delegera uppgiften som föredragande i enskilt ärende till annan person underställd verkställande direktören.

### **4.2 Rapportering**

Verkställande direktören ska tillse att styrelsens ledamöter löpande erhåller all den information som behövs för att följa Bolagets och Koncernens resultat, ställning, likviditet och utveckling i övrigt, varvid ska iakttas bl a vad som föreskrivs nedan i avsnitt C.

### **4.3 Koncernen**

Verkställande direktören ska fortlöpande tillse att all nödvändig information om Koncernens ekonomiska ställning och övriga förhållanden av väsentlig betydelse inhämtas från varje bolag inom Koncernen.

### **4.4 Övrigt**

- 4.4.1 Verkställande direktören ska – utöver tillämpliga föreskrifter i lag och annan författning – iaktta föreskrifterna i Bolagets bolagsordning samt vid var tid utfärdade direktiv m.m. från ägaren.
- 4.4.2 Verkställande direktören ska tillse att en internkontrollplan samt åtgärdsplan upprättas i enlighet med för staden gällande riktlinjer och föreskrifter.
- 4.4.3 Verkställande direktören ska tillse att styrelsens affärsplan, budget, riktlinjer och övriga instruktioner följs och ska fortlöpande överväga och ta initiativ till erforderliga ändringar i dessa.  
Verkställande direktören ska vidare tillse att den av styrelsen godkända attestordningen efterlevs. Verkställande direktören äger inte rätt att attestera egna räkningar och utlägg. Dessa ska attesteras av styrelsens ordförande eller vice ordförandena. Verkställande direktören ska noggrant iakttaga aktiebolagslagens jävsregler.
- 4.4.4 Verkställande direktören ska upprätta och underställa styrelsen förslag till organisation och förelägga styrelsen förslag till erforderliga ändringar. Verkställande direktören anställer personal i enlighet med av styrelsen fastställd organisationsplan och förekommande personalpolicy.
- 4.4.5 Beslut om avslag på begäran om att utfå allmän handling från bolaget fattas av verkställande direktören eller, vid förfall för denne, av Ekonomichef/CFO.

Verkställande direktören fastställer arkivorganisationen och utser arkivansvarig och arkivredogörare. Verkställande direktören fastställer även arkivförteckning samt arkivbeskrivning.

## **C EKONOMISK RAPPORTERING**

### **5. VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

#### **5.1 Allmänt**

Verkställande direktören ska tillse att styrelsen löpande erhåller rapportering om utvecklingen av Bolagets och Koncernens verksamhet, däribland utvecklingen av Bolagets och Koncernens resultat, ställning och likviditet jämte prognoser i angivna hänseenden samt information om viktiga händelser, såsom exempelvis uppkomna tvister av betydelse, uppsägning av viktigare avtal, inställelse av betalningar eller uppkomst av annan obeståndssituation hos viktigare avtalspart. Rapporteringen ska vara av sådan beskaffenhet att styrelsen har möjlighet att göra en välgrundad bedömning av Bolagets och koncernens ekonomiska situation och övriga väsentliga förhållanden i verksamheten. Vid behov av rapportering mellan styrelsens möten, ska rapporteringen ske direkt till styrelsens presidium.

#### **5.2 Rapportering vid ordinarie styrelsemöten**

Verkställande direktören ska som ovan angetts vid varje ordinarie styrelsesammanträde avge bl. a. ekonomisk och finansiell rapport i enlighet med kommunstyrelsens anvisningar. Denna rapport ska avse:

- Resultatutfall mot budget och prognos för räkenskapsåret i sin helhet
- Ställning
- Likviditet
- Den finansiella situationen i övrigt

#### **5.3 Övrig rapportering**

Verkställande direktören ska till Årsbokslutsmötet och Uppföljningsmötena tillställa styrelsens ledamöter och suppleanter de underlag som erfordras för behandling av de punkter som angetts för respektive möte ovan i avsnitt A, punkten 1.2.1.

## **D. STADENS GEMENSAMMA POLICYS, RIKTLINJER OCH REGLER**

### **6. Generella skyldigheter för Bolaget**

I riktlinjer och direktiv för Göteborgs Stads bolag anges att Bolaget ska följa av kommunfullmäktige beslutad budget, av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen beslutades policys, riktlinjer och regler. Styrelsen ska därutöver vid behov anta egna anvisningar för bolaget. Bolaget ska även följa Institutet mot mutors ”Kod om gåvor, belöningar och andra förmåner i näringslivet”.

## **Ärende: Lokala anvisningar Attestinstruktioner Göteborgs Hamn AB**

### **Förslag till beslut:**

Styrelsen beslöt fastställa framlagt förslag till lokala anvisningar attestinstruktioner Göteborgs Hamn AB, VD får godkänna ändringar av smärre art.

Styrelsen beslutar vidare att delegera till VD att utse beslutsattestanter.

**Förändringar från föregående år är markerade med rött i dokumentet (ett förtydligande)**

### **1 Inledning**

Kommunfullmäktige har fastställt ”Regler för attest i Göteborgs Stad” som gäller för Göteborgs Stads förvaltningar och helägda kommunala bolag. Med utgångspunkt från dessa regler är syftet med detta dokument att klarlägga restriktioner och specificera vem som gör vad inom olika ansvarsområden på Göteborgs Hamn AB. Syftet är att tydliggöra omfattning, befogenhets- och beloppsnivåer på detaljerad nivå för olika områden.

Styrelsen har delegerat till VD att utse beslutsattestanter. VD:s delegering framgår av dokumentet ”Attesträttigheter”. Rätten att företräda företaget via attest baseras på en ställningsfullmakt, vilken är knuten till ett visst eller vissa ansvarsområden, vilket framgår av dokumentet ”Attesträttigheter” samt delegeringar i detta dokument. Denna fullmakt medför en behörighet för fullmaktshavaren att inom det givna ansvarsområdet agera för företagets räkning.

### **2 Ansvar och uppdateringar**

Attestinstruktionerna är godkända av Göteborg Hamn AB:s styrelse och gäller tills vidare. Reglerna skall årligen uppdateras och godkännas av styrelsen. CEO (VD) och CFO (Ekonomichef) är ansvariga för upprättande, införande och uppdatering av attestinstruktionerna. Det är en ömsesidig skyldighet dels för företaget att informera om, dels för dess anställda att hålla sig uppdaterad om gällande attestregler.

Avvikelse från attestreglerna kräver godkännande av Göteborgs Hamn AB:s CEO (VD).

### **3 Styrande dokument och underskrift av handlingar**

#### **3.1 Fastställande av Underhållsplan**

En årlig underhållsplan för underhållsåtgärder för infrastruktur, fastställs av företagsledningen inför kommande år.

### 3.2 Fastställande av Investeringsplan

En årlig investeringsbudget inom ramen för Affärsplanen avseende ny- och reinvesteringar fastställs av styrelsen för kommande år. Varje investeringsbeslut prövas dock enskilt genom upprättande av investeringsbeslut/projektdirektiv, vilken godkänns av aktuell affärsområdeschef, VD eller styrelse, se vidare avsnitt 10.

### 3.3 Fastställande av budget

Budget avseende intäkter och kostnader fastställs av styrelsen för kommande år. Prognoser för året tas fram per mars, per augusti och oktober och fastställs av styrelsen.

### 3.4 Brevunderskrifter

För underskrift av brev och andra handlingar gäller att underskrift ska ske med bolagets namn och avdelning eller titel, jämte namnförtydligande. Utelämnande av avdelning eller titel kan ske vid underskrift av firmatecknare.

## 4 Allmänt

### 4.1 Översiktstabell Allmänt

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Anmälningar och ändringar till Bolagsverket	CEO (VD)
Inkomstdeklaration	CEO (VD)
Skattedeklaration	CEO (VD)
Betalningsförelägganden	Processledare reskontraprocesser
Inkassouppdrag	Processledare reskontraprocesser
Attest manuella bokföringsordrar (får inte undertecknas av samma person som upprättat bokföringsordern)	Processledare reskontraprocesser Finance Manager
Attest bokföringsordrar avseende bedömningsposter	Finance Manager och CFO (Ekonomichef)

## 5 Finans

Finansverksamheten regleras av stadens finanspolicy och lokala anvisningar fastställda av styrelsen. Styrelsen beslutar om maximal lånevolym i enlighet med arbetsordning/VD-instruktion. CFO (Ekonomichef) agerar front office, d.v.s. genomför affärerna mot koncernbanken. CEO (VD) ska därför underteckna dokumenten från koncernbanken som binder oss till affären.

### 5.1 Översiktstabell - Finans

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Borgensförbindelser	CEO (VD)
Låneavtal alt ram för kontolösning hos koncernbanken	CEO (VD)
Placeringar endast undantagsvis	Enligt särskilda fullmakter
Räntor, amorteringar och leasingavgifter	CFO (Ekonomichef)
Bank- och postgiroutbetalningar, värdepost	Enligt särskilda fullmakter
Derivatinstrument (valutaterminer och ränteswapar)	CEO (VD)

## 6 Försäkringar

Göteborgs Hamns koncernen försäkras av stadens försäkringsbolag Göta Lejon. Styrelsen godkänner årligen försäkringsprogrammet som tas fram av Göta Lejon i samråd med bolaget.

### 6.1 Översiktstabell - Försäkringar

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Claims och skadereglering < 1 MSEK	CFO (Ekonomichef)
Claims och skadereglering > 1 MSEK	CEO (VD)

## 7 Inköp

### Köpeavtal/Uppdragsavtal

Generellt gäller att köpeavtal skall undertecknas av respektive funktionsansvarig för verksamhetsinnehållet, samt signeras av den inköpare som varit involverad i upphandlingen/avtalet. Dock har man inte rätt att göra beställningar som överskrider beslutad/attesterad beloppsram. Viktigt att tänka på att vid beräkning av värdet ska även eventuella optioner inkluderas. Gäller det ett leasingavtal skall hela leasingperioden räknas in. Vid avrop från ramavtal behöver inte inköpsrepresentant vara involverad.

### **Ramavtal**

Generellt gäller att undertecknande av ramavtal skall göras av respektive funktionsansvarig för verksamhetsinnehållet, samt signeras av den inköpare som varit involverad i upphandlingen/avtalet. Om ramavtalet är ett resultat av en annonserad upphandling kan avtalet i stället undertecknas av Inköpschefen. Beslut om utnyttjande av eventuella optionsförlängningar i ramavtal ska tas av Funktionsansvarig i samråd med inköpsfunktionen. Själva underskriften av förlängningen kan funktionsansvarig och/eller Inköpschefen skriva under. Vid avrop från ramavtal behöver inte inköpsrepresentant vara involverad.

#### **7.1 Översiktstabell – köpeavtal/uppdragsavtal**

<b>Slag av handling</b>	<b>Underskrift (ställföreträdare är alltid överord chef om inget annat anges nedan)</b>
Drift och skötsel för infrastruktur i enlighet med fastställd budget	Vice President Infrastructure (Anläggningschef)
Underhåll för infrastruktur i enlighet med fastställd underhållsplan	Vice President Infrastructure
Investeringar i enlighet med godkänt projektdirektiv/beslut.	Vice President Infrastructure

#### **7.2 Översiktstabell - leverantörsfakturor**

<b>Slag av handling</b>	<b>Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)</b>
Drift och skötsel för infrastruktur i enlighet med fastställd budget	Vice President Infrastructure (Anläggningschef)
Underhåll för infrastruktur i enlighet med fastställd underhållsplan	Vice President Infrastructure
Investeringar i enlighet med godkänt projektdirektiv/beslut i styrelsen	Vice President Infrastructure

#### **7.3 Övrig delegering Inköp**

Det finns en generell delegering för inköp av varor och tjänster med specifikation om belopp, se ”Attesträttigheter FL”.

Attestberättigad chef äger rätt att delegera rätten att besluta om inköp. Inköpsbeloppen får inte överstiga delegerande chefs eget tillåtna belopp. Den som gjort beställningen får inte attestera fakturan även om personen generellt har attesträtten. Det innebär att vid varje inköp/faktura ska två personer involveras, dels genom godkännande av den person som gjort inköpet, dels genom attest av närmast överordnad chef alt chef i nästa led om attestgränsen överskrids.



## 8 Försäljningsavtal

Försäljningsavtal skall undertecknas av respektive affärsområdeschef samt CEO (VD) om prognostiserade intäkter överstiger 10 MSEK. Den som förhandlat försäljningsavtalet skall inte ensam underteckna det (segregation of duties).

Koncessionsavtal, inkl. förändringar av koncessionsavtalen, kan endast beslutas av styrelsen.

Hamntaxan beslutas av styrelsen.

### 8.1 Översiktstabell – Kundavtal (borde justeras)

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Offerter/avtal avseende extern fastighetsuthyrning (byggnader och arrenden)	Land and Property Manager (Mark&Fastighetschef)
Försäljningsavtal och offerter avseende Business Area Energy/Cruise	Vice President Business Area Energy/Cruise (Affärsområdeschef Energi/Kryssning)

### 8.2 Kreditfakturor

Generellt gäller att attest av kreditfaktura skall göras av överordnad chef, d.v.s. den som gjort uppgörelsen med kunden ska inte själv attestera kreditfakturan. Det innebär att om någon av nedanstående affärsområdeschefer/funktionsansvariga gjort uppgörelsen med kunden så ska kreditfakturan attesteras av CEO.

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Kreditfakturor avseende avtal och priser: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koncessionsavtal pga avtalsförändringar</li> <li>• Extern fastighetsuthyrning</li> <li>• Energi och Kryssning</li> <li>• Hamntaxan</li> </ul>	Vice President Port Development (Avdelningschef Logistik&Hamnutveckling)  Vice President Port Development  Vice President Business Area Energy/Cruise (Affärsområdeschef Energi/Kryssning)  Vice President Business Area Cargo (Affärsområdeschef Container, Roro&Järnväg)
Krediteringar p.g.a. rättelser (då faktura ej gått till kund)	Processledare reskontraprocesser
Krediteringar p.g.a. administrativa fel	Processledare reskontraprocesser

## 9 Human Resources

Huvudregeln är att berörd chef har ansvar för operationella beslut avseende personalfrågor för sina medarbetare. Det övergripande ansvaret för riktlinjer inom personalområdet har HR.

### 9.1 Löner

Aktuella löner och anställningsvillkor fastställs av CEO (VD) alt **HR Manager** beroende på medarbetarnivå (se nedan).

Tidrapport attesteras av närmast överordnad chef. Om tidrapport avser nära anhörig är det Vice President (avdelningschef/affärsområdeschef) beroende på område eller CEO (VD) som attesterar tidrapport.

Utbetalning av löner följer fullmakter för utbetalning via lönekontot. HR Specialist (HR-specialist) kontrollerar lönelista på individnivå i anslutning till löneutbetalning

### 9.2 Utlägg

CEO:s (VDs) och styrelsemedlemmars kostnader sammanfattas i en rapport och attesteras i efterskott, ca fyra gånger per år, av styrelsens ordförande. Styrelseordförandens egna utlägg skall attesteras av annan person i styrelsen.

Alla resor för styrelsemedlemmar överstigande 15.000 kr ska redovisas för styrelsen två gånger/år.

### 9.3 Översiktstabell – Human Resources Support

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Kollektivavtal för GHAB	<b>HR</b>
Medbestämmandeprotokoll	Chefer enligt förhandlingsordning eller annan delegering enligt förhandlingsordning
Avtal med försäkringsbolag om tjänstepensioner och andra försäkringar inom personalområdet	HR Specialist (HR specialist) eller CFO (Ekonomichef)

Avgifter till Collectum, FORA, KPA, Pensionsvalet och andra försäkringsbolag avseende kollektivavtalade försäkringar och pensioner	HR Manager
Avgifter alternativ ITP samt individuella pensions- och försäkringslösningar inom personalområdet	HR Manager
Avgifter till Svenskt Näringsliv, Transportgruppen och Sveriges Hamnar	HR Manager
Godkännande av avräkning löner	HR Manager
Anställningsavtal/lönesättning 1) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Företagsledning</li> <li>• Övriga chefsbefattningar</li> <li>• Övriga medarbetare</li> </ul>	CEO (VD) HR Manager HR Manager
Tjänstgöringsintyg	HR Specialist
Betyg i anställning	Ansvarig chef
Uppsägning/avsked	HR Manager
Avtal om förmånsbilar	CEO (VD)
Fakturor avseende förmånsbilar	CEO (VD) eller Vice President (Avdelningschef/affärsområdeschef) beroende på område
Beslut och ansökan om betalkort	Office Services Manager (chef kontorsadministration)

1) Vid lönesättning måste samråd alltid ske med HR Manager eller HR specialist. Undantag från denna delegering gäller vid kollektivavtalade uppgörelser lokalt eller centralt. Då gäller delegering enligt bolagets förhandlingsordning.

## 10 Investeringsbeslut

### 10.1 Beloppsgränser för godkännande av investeringsbeslut

Investeringar/avyttringar inom ramen för av styrelsen godkänd affärsplan och mål samt av styrelsen beslutad investeringsbudget enligt följande:

Specificerade investeringar/avyttringar

Upp till 3 MSEK      beslutas av aktuell affärsområdeschef

Upp till 20 MSEK    beslutas av CEO (VD)

Över 20 MSEK      beslutas av styrelsen



**PORT OF  
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

## **Bilaga 9**

**2019-04-23**

### **Ärende: GHABs Försäkringsprogram**

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [diarie@portgot.se](mailto:diarie@portgot.se)



**PORT OF  
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

## **Bilaga 10**

**2019-04-23**

**Ärende: rubrik sekretess**

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [diarie@portgot.se](mailto:diarie@portgot.se)



## **Ärende: Återrapportering på Handlingsplan från 2018-års ägardialog med Göteborgs Stadshus AB**

Förslag till beslut:

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

- Rollen som landlord
- Farledsfördjupning

### **Ärendet**

I Stadshus ägardirektiv anges att syftet med bolaget är att i dialog med bolagen främja en aktiv ägarstyrning av stadens bolag. Stadshus ska genomföra årliga ägardialoger på såväl styrelse- som tjänstemannanivå med moderbolagen och de interna bolagen. Ägardialogerna ska ha en tydlig struktur och bland annat utgå från bolagens affärsplaner, investeringsplaner, 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 den specifika underkoncernens 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. 2018 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till Hamnens roll som landlord, finansiering av farledsfördjupningen och utdelningskrav. Handlingsplanen bilägges ärendet.

Göteborgs Hamn AB

Malin Collin

## **Återrapportering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB:**

### **Uppdraget: Rollen som landlord**

#### Övergripande

Göteborgs Hamn AB är som de flesta internationella hamnar en Landlord Port Authority-hamn. Detta är den mest vanligt förekommande modellen som innebär att den offentligt ägda hamnen äger all mark och infrastruktur där koncessionstagare bedriver lastning och lossning av fartyg samt logistikverksamhet. I korthet ansvarar hamnbolaget för infrastruktur och terminaloperatörer för suprastruktur vilket också definierar vilket underhållsansvar som faller på respektive part.

Hamnbolaget arbetar utifrån en generalplan för hamnens långsiktiga utveckling och har en aktiv och löpande dialog med koncessionstagarna. Detta för att vid behov anpassa markområden utifrån optimalt yt-utnyttjande av hamnen med hänsyn till behoven från både stöttande kringverksamhet och terminaloperatörerna. Det ligger i uppgiften som landlord att investera och reinvestera i infrastruktur och logistikkoncept med en tidshorisont som ofta ligger bortanför koncessionstiden. För att både terminaloperatörer och hamnbolag ska kunna utföra relevanta investeringar är det därför viktigt att avtalen är tillräckligt långa.

Styrelsen anser att rollen som landlord är en av kärnorna av bolagets verksamhet och en del av hamnbolagets löpande arbete. Det är inte styrelsens åsikt att rollen som landlord är i behov av förtydligas ytterligare mot kunder eller koncessionstagare. Hamnbolagets kunder i form av terminaloperatörer, arrendatorer och anlöpande rederier är vana vid Landlord Port Authority modellen då detta är den normala strukturen i världens hamnar. Hamnens kunder och dess organisationer är fullt medvetna om det uppdelade ansvar som är normalt i andra hamnar. Landlord rollen som finns i Göteborgs Hamn skiljer i grunden inte från det normala i branschen.

#### Port Authority och terminaloperatörernas målsättning

Det finns en viss inneboende konflikt mellan hamnbolag och terminaloperatörer som är återkommande för de flesta hamnar. Hamnbolagen ser fördelar med volymtillväxt då det leder till ökad frekvens på land och sjösidan samt ökad etableringstakt. Ökande volymer innebär utvidgat tjänsteutbud och leder till högre godsattraktivitet, mer gods samt sysselsättning i området. Hamnbolaget har även ett ägardirektiv som tydligt verkar för volymtillväxt.

Terminaloperatörerna delar i grunden samma positiva syn på volymtillväxt men är i sin natur vinstoptimerande bolag. Terminaloperatörerna har inneboende incitament att hålla borta konkurrens, hålla så höga priser som möjligt och att optimera sitt bolags totala lönsamhet vilket inte nödvändigtvis gynnar varje enskild hamn som de verkar inom – de optimerar sitt totalnätverk i Europa. Denna potentiella konflikt är inbyggd i hamnstrukturen som landlordmodellen innebär. Hamnbolag måste aktivt arbeta för volymtillväxt och inte enbart förlita sig till att koncessionstagarna sköter försäljningsarbetet med de bästa långsiktiga intressen för den hamn de verkar i. Göteborgs hamnbolag har valt att inta rollen som ett marknadsnära och marknadsaktivt bolag för att hantera de potentiellt olika intressen som föreligger mellan hamnen och respektive terminal. Detta innebär att Hamnbolaget har nära och täta relationer med aktörerna i logistikkedjan såsom rederier, speditörer, varuägare och bolag som utför kringtjänster i hamnen. Logistikkoncept utvecklas i nära samverkan med dessa kunder och i den mån hamnens tjänsteutbud behöver breddas så är kunskapen och relationen med aktörerna avgörande.

Det är styrelsens bedömning att de hamnbolag i Europa och världen som aktivt möter kunder för att behålla och locka gods samt anlöpande rederier leder till mer framgångsrika hamnar än de hamnbolag som fullt ut överlåter marknadskontakter till dess koncessionstagare. Vidare behöver rollen som landlord präglas av god marknadskännedom för att hamnens utbyggnad ska bli relevant utifrån kundernas och logistikens kortsiktiga och långsiktiga behov.

#### Landlord-rollen i olika hamndelar

Rollen som landlord kan behöva anpassas beroende på affär, agerandet som landlord inom energihamnsverksamhet är till exempel inte synonymt med rollen som landlord för en containerhamn eller färjeverksamhet. Göteborg Hamnbolag har koncessionsavtal med Gothenburg RoRo, APM Terminals och Logent. Därutöver finns en stor mängd arrendeavtal för kringverksamhet i Energihamnen samt Stena Line. Koncessionsavtalen reglerar ansvarsförhållandet mellan Hamnbolaget och terminalbolagen, koncessionsavgifter, takpriser, produktivitet och mer därtill. I energihamnen agerar Hamnbolaget också Landlord fast i avsaknad av koncessionsavtal och med ett större ansvar för daglig drift genom att ha personal på plats med ansvar för till exempel hetarbeten, fartygangöring och sammanhållande funktioner för energihamnsklustret. Finansieringen av Energihamnen sker med andra avgifter såsom arrenden, varuhamnsavgifter, fartygshamnsavgifter med mera.



## Utvärdering

Göteborgs Hamn har haft en Landlord Port Authority struktur sedan 2011 och hamnbolaget hade dessförinnan även ansvar för terminaldriften. Om utfallet kortfattat ska utvärderas så har det i stort blivit såsom förväntades. Det som avviker mot den tro som fanns 2011 är att arbetet med att anpassa och tolka koncessionsavtalen har varit mer omfattande än förväntat, bland annat beträffande optimalt yt-utnyttjande, marknadsandelsgaranti med mera. Vidare har vissa koncessionstagare haft betydligt mindre marknadsbearbetning och agerat mer fyrkantigt mot kunder och aggressivt med prissättning än vad de angett i dess plan. I klartext har APM Terminals höjt priser betydligt mer än vad som var deras plan vid tecknandet av koncessionen. Slutligen har nya regler för upphandling av tjänstekoncessioner införts vilket mer tydligt begränsar koncessionens total längd än vad som gällde 2011-2012.

## **Återrapportering handlingsplan ägardialog Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB:**

### **Uppdraget: Farledsfördjupning**

Den 2 juni 2018 lämnade dåvarande regeringen besked om en medfinansiering av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn med 1,255 miljarder kronor. Regeringsbeslutet bygger på principen om en tredjedelsfinansiering mellan stat, Göteborgs Hamn och EU. Under ägardialogen diskuterades aktuell status av arbetet med farledsfördjupningen, med särskilt fokus på hur investeringen ska finansieras och hamnens strategi för att säkra medfinansiering från EU.

Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn har bildat styrgrupper för fortsatt arbete med farledsfördjupningen. Staten ska genom Trafikverket driva arbetet med att säkra medfinansiering från EU. Det är av stor vikt att Göteborgs Stad säkerställer att Trafikverket tillvaratar Göteborgs intressen i arbetet gentemot EU.

Hamnen får därför i uppdrag att återkomma till Stadshus med en beskrivning av hur Stadshuskoncernen (bland annat Brysselkontoret) lämpligen kan användas för att kraftsamla kring frågan. Dialog bör även föras med stadsledningskontoret kring involvering i arbetet.

Rapporten ska tillställas styrelsen i Stadshus i maj 2019 som underlag till temamöte och ägardialog 2019.

#### EU-institutionella förutsättningar för medfinansiering

Arbetet med att säkerställa EU-finansiering för farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn kommer att sträcka sig över flera år och kommer att innehålla flertalet olika faser som kräver olika former av aktiviteter och arbetsinsatser.

Under 2019 kommer EU:s långtidsbudget 2021-2027 att beslutas, vilken i sig styr hur stor budgeten för Connecting Europe Facility (CEF) blir. Det är från CEF som medfinansieringen till farledsfördjupningen kommer att sökas, alltså påverkar storleken på budgeten förutsättningarna för en lyckad medfinansieringsansökan.

Under 2019 kommer även CEF-förordningen för budgetperioden 2021-2027 att fastställas, den anger vilka typer av projekt och insatser som kommer att prioriteras från EU:s sida, vilket följaktligen också har påverkan för möjligheterna för EU-finansiering. Informationsinsamling och påverkansarbete kring dessa två beslut har pågått sedan 2018 från Göteborgs Hamns sida.

Med stor sannolikhet kommer två ansökningar till CEF för medfinansiering att göras. En ansökan som syftar till medfinansiering av planerings/projekteringsarbete samt en ansökan för medfinansiering av byggnation. Ansökan gällande planering/projektering kommer att skickas in under 2020-2021 beroende på när lämpliga utlysningar från CEF inträffar. Eftersom 2020-2021 är brytpunkten mellan två budgetperioder är det i dagsläget ännu oklart om det kommer att presenteras någon utlysning under rådande budgetperiod som möjliggör en ansökningsprocess.

En ansökan för medfinansiering av byggnation kommer att skickas in när utredningsarbetet är genomfört och byggnations/konstruktionsplan är färdigställd. Innan detta är genomfört är det inte möjligt att ansöka om CEF-finansiering för byggnation eftersom en sådan ansökan behöver innehålla tydliga beskrivning kring vad som ska byggas, vilket delar/aspekter som CEF-finansieringen avser, vad kostnaden beräknas bli, vad slutresultatet förväntas bli m.m. En ansökningsprocess gällande byggnation kommer troligtvis ske under 2022 beroende på när en lämplig utlysning från CEF presenteras.

Båda dessa ansökningar kommer att göras i samarbete med Trafikverket och Sjöfartsverket och föregås av en avstämning och dialog med Stadshus och Stadsledningskontoret.

#### Samarbete med Trafikverket och Sjöfartsverket

För att öka möjligheterna att säkra medfinansiering från EU kommer en gemensam EU-finansieringsgrupp men deltagare från Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Sjöfartsverket att bildas som blir underställd styrgruppen för projektet. Arbetsgruppens uppgifter kommer att vara att samordna aktörernas insatser för att säkerställa EU-finansiering, förbereda samt ta fram ansökan för EU-projekt både gällande studier och byggnation, förbereda organisationer för de krav som behöver uppfyllas och arbetet som behöver utföras för att framgångsrikt driva större EU-projekt.

#### Samverkan med Brysselkontoret

Göteborgs Hamn AB har ett pågående och nära samarbete med Stadens Brysselkontor som är tydligt inriktad mot att få till stånd EU-finansiering till farledsfördjupning. Detta gemensamma särskilda fokus har funnits sedan hösten 2018 och planeras att fortgå tills ett framtida EU-projekt är avslutat. Detta fokus på EU-finansiering av farledsfördjupningen finns också återspeglad i Brysselkontorets verksamhetsplan i de delar som relaterar till Göteborgs Hamn och är i huvudsak inriktade på att skapa de bästa förutsättningarna för att en ansökan om medfinansiering ska bli godkänd. Några exempel på gemensamt planerade aktiviteter är deltagande i forummöten och workshops arrangerade av EU-kommissionen, möten med relevanta tjänstemän på EU-kommissionen, information om farledsfördjupningen till europaparlamentariker samt seminarium i Bryssel för att belysa vikten av farledsfördjupningen.

Förslagsvis bör Stadsledningskontoret involveras i arbetet genom gemensamma planerings- och uppföljningsmöten med deltagande av planeringsledare med ansvar för farledsfördjupningen, stabschef Brysselkontoret samt representanter från Göteborgs Hamn AB inom det redan etablerade nätverket för EU-relaterade infrastrukturfrågor.



**Beslutsunderlag F**

Utfärdat 2019-01-21

Diarienummer 0007/19

Handläggare: Andreja Sarcevic, bolagsansvarig

Telefon: 031- 368 54 61

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

## Handlingsplan från ägardialog 2018 med Göteborgs Hamn AB

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Styrelsen fastställer handlingsplanen för Göteborgs Hamn AB samt förklarar ägardialogen för år 2018 som slutförd.
2. Styrelsen överlämnar handlingsplanen till kommunstyrelsen som en del i fullgörandet av skyldigheten att återföra väsentlig och strategisk information från ägardialogerna till kommunstyrelsen/kommunfullmäktige.

### Sammanfattning

Enligt Riktlinjer och direktiv för Göteborgs Stads bolag och ägardirektivet för Göteborgs Stadshus AB [nedan Stadshus] ska Stadshus genomföra årliga ägardialoger med moderbolagen och de interna bolagen. Ägardialogen mellan styrelsen i Stadshus och Göteborgs Hamn AB [nedan Hamnen] hölls den 17 december 2018. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan. 2018 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till Hamnens roll som landlord, finansiering av farledsfördjupningen och utdelningskrav.

### Ekonomiska konsekvenser

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Barnperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Mångfaldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Jämställdhetsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Miljöperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

### Omvärldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

## **Bilagor**

1. Handlingsplan från 2018 års ägardialog med Göteborgs Hamn AB

## Ärendet

Föreliggande ärende är en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan utifrån 2018 års ägardialog mellan styrelserna i Stadshus och Hamnen.

## Beskrivning av ärendet

I Stadshus ägardirektiv anges att syftet med bolaget är att i dialog med bolagen främja en aktiv ägarstyrning av stadens bolag. Stadshus ska genomföra årliga ägardialoger på såväl styrelse- som tjänstemannanivå med moderbolagen och de interna bolagen.

Ägardialogerna ska ha en tydlig struktur och bland annat utgå från bolagens affärsplaner, investeringsplaner, 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 den specifika underkoncernens 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. 2018 års handlingsplan för Göteborgs Hamn AB innehåller aktiviteter kopplade till Hamnens roll som landlord, finansiering av farledsfördjupningen och utdelningskrav.

Handlingsplanen överlämnas till styrelsen i Göteborgs Hamn AB samt till kommunstyrelsen som en del i uppfyllandet av skyldigheten att återföra väsentlig information.

Stefan Söderlund  
VD, Göteborgs Stadshus AB



Datum: 2019-01-21

Diarienummer 0007/19

Handläggare: Andreja Sarcevic

## Handlingsplan från ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Genomfört den 17 december 2018

Aktivitet	Ansvar	Tidplan
<p><b>Rollen som landlord</b></p> <p>I rollen som landlord ska GHAB fokusera på strategiska utvecklingsfrågor medan ansvaret för ”affären” har överlämnats till andra aktörer som opererar i hamnen. En tydlig strategi för arbetet med att skapa förutsättningar för ökad tillväxt i hamnen förutsätter tydlighet i synen på sin egen roll som landlord. Till ägardialogen formulerade styrelsen i Stadshus AB följande frågor till styrelsen i Göteborgs Hamn AB gällande bolagets roll som landlord:</p> <p>Hur ser styrelsen på bolagets roll som landlord och hur arbetar styrelsen/bolaget med att tydliggöra rollen som landlord?</p> <p>Hur gör andra jämförbara offentligt ägda hamnar med liknande struktur som GHAB för att skapa tydlighet i ansvarsfördelningen mellan hamnbolaget och aktörer som opererar i hamnen?</p> <p>Eftersom frågorna inte hann diskuteras under ägardialogen efterfrågar styrelsen i Stadshus skriftlig rapportering från Hamnen utifrån ovanstående frågeställningar. Rapporten ska beskriva styrelsens strategi gällande rollen som landlord inom samtliga segment samt en beskrivning av hur andra jämförbara offentligt ägda hamnar agerar i rollen som landlord.</p> <p>Rapporten ska tillställas styrelsen i Stadshus i maj 2019 som underlag till temamöte och ägardialog 2019.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p><b>Att behandlas</b></p> <p>Stadshus AB, juni 2019 (temamöte)</p>



<p><b>Farledsfördjupning</b></p> <p>Den 2 juni 2018 lämnade dåvarande regeringen besked om en medfinansiering av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn med 1,255 miljarder kronor. Regeringsbeslutet bygger på principen om en tredjedelsfinansiering mellan stat, Göteborgs Hamn och EU. Under ägardialogen diskuterades aktuell status av arbetet med farledsfördjupningen, med särskilt fokus på hur investeringen ska finansieras och hamnens strategi för att säkra medfinansiering från EU.</p> <p>Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn har bildat styrgrupper för fortsatt arbete med farledsfördjupningen. Staten ska genom Trafikverket driva arbetet med att säkra medfinansiering från EU. Det är av stor vikt att Göteborgs Stad säkerställer att Trafikverket tillvaratar Göteborgs intressen i arbetet gentemot EU.</p> <p>Hamnen får därför i uppdrag att återkomma till Stadshus med en beskrivning av hur Stadshuskoncernen (bland annat Brysselkontoret) lämpligen kan användas för att kraftsamla kring frågan. Dialog bör även föras med stadsledningskontoret kring involvering i arbetet.</p> <p>Rapporten ska tillställas styrelsen i Stadshus i maj 2019 som underlag till temamöte och ägardialog 2019.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p><b>Att behandlas</b></p> <p>Stadshus AB, juni 2019 (temamöte)</p>
<p><b>Utdelningskrav</b></p> <p>Under ägardialogen lyfte Hamnens styrelse frågan om utdelningsnivå till Stadshus till följd av att bolagets investeringsvolym ökar kraftigt under kommande år (bl.a. farledsfördjupning). För att klara investeringarna utan alltför omfattande lån ser bolaget ett behov av att behålla så mycket som möjligt av årsresultatet under kommande år.</p> <p>Stadshus AB har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram förslag på hur en långsiktigt hållbar utdelningsnivå för koncernen Göteborgs Stadshus kan definieras, beräknas och implementeras. I samband med detta har styrelsen</p>	<p>Styrelsen i Stadshus AB</p>	<p><b>Att behandlas</b></p> <p>Utfall av Stadshus uppdrag gällande ekonomistyrningsprinciper samt underlag som Stadshus tar fram till koncernstrategiska planen kommer att användas vid 2019 års ägardialog</p>





---

gett vd i uppdrag att återkomma med förslag på ekonomistyrningsprinciper som ska gälla för Stadshuskoncernen. Stadshus avser dessutom att beskriva förhållandena avseende resultat, kassaflöde, investeringar, skatt mm för koncernen i den årliga koncernstrategiska planen.		
---	--	--

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB



## **Ärende: Remiss Dnr 0531/19 Motion av Daniel Bernmar (V) om att kommunalisera verksamheterna i Göteborgs Hamn**

### **Förslag till beslut**

- Sammantaget avstyrks motionens förslag till beslut.
- Förutsättningarna och möjligheterna till att häva ingångna och gällande koncessionsavtal med terminaloperatörerna i Göteborgs Hamn är reglerat i koncessionsavtalen. Vidare uppdrag kring dessa frågor avstyrks av Hamnbolaget.
- Med grund i det som i övrigt framförts i detta tjänsteutlåtande avstyrker även Hamnbolaget det i motionen föreslagna uppdraget att ta fram en genomförandeplan för en återkommunalisering av terminaldriften i Göteborgs Hamn.

### **Ärendet**

Yttrande Göteborgs Hamn AB gällande Handling 2019 nr 31:

### **Motion av Daniel Bernmar (V) om att kommunalisera verksamheterna i Göteborgs Hamn**

2009 beslutade kommunfullmäktige att dela upp Göteborgs Hamn AB i ett Port authority med ansvar för infrastruktur och långsiktig hamnutveckling samt tre terminaloperativa bolag. Kommunfullmäktiges beslut 2009-11-05, Handling 2009 nr 168, § 22 anger de strategiska motiven till den föreslagna förändringen som:

- Anpassning till den på världsmarknaden vedertagna strukturen innebärande internationell kommersiell samverkan och specialisering.
- Möjliggöra för GHAB att fokusera på utvecklingen av hamnens strategiska roll som godsnav för Norden och norra Europa.
- Minska den kommersiella risken i terminalverksamheten och frigöra resurser för långsiktiga investeringar i hamnens infrastruktur.
- Tillgodose kundernas och varuägarnas krav om bättre tillgänglighet och högre effektivitet.

Dessa avvägningar belystes också i de grundläggande utredningar inför besluten om den nuvarande strukturen. Ytterligare viktiga aspekter som då även belystes och som fortfarande är lika aktuella är behovet av en internationell prägel, internationella erfarenheter samt internationella strukturer och system gällande driften av bland annat en containerterminal av Göteborgs storlek. Det är aspekter som ett enskilt kommunalt hamnbolag svårligen kan svara upp till i det enskilda fallet på ett effektivt och kostnadseffektivt sätt.

Koncessionsavtal tecknades mellan Hamnbolaget och terminalbolagen (APM Terminals, Gothenburg RoRo och Logent) under 2011-2012. För APM Terminals och Gothenburg RoRo är avtalslängden 25 år medan koncessionsavtalet med Logent är kortare.

Den struktur som Göteborgs hamn har haft sedan 2011-2012 med ett offentligt ägt hamnbolag och privat ägda driftbolag är den mest vanligt förekommande strukturen för hamnar i världen. Detta gäller så väl för hamnar i motsvarande storlek, större hamnar och mindre hamnar. Strukturen är spridd bland skandinaviska hamnar, exempelvis har hamnarna i Gävle, Oslo och Stockholm nyligen antagit denna modellen.

Hamnbolaget har en långsiktig syn på hamnens utveckling sett till investeringar i infrastruktur och hamnutveckling samtidigt som terminalbolagen fokuserar på daglig drift, produktivitet, lönsamhet och kundbemötande. Port authority-modellen som hamnar oftast är organiserade i delar således på det relativt kortsiktiga och det långsiktiga vilket möjliggör rätt fokus på rätt uppdrag och är en beprövad och välfungerande OPS-lösning (offentlig-privat-samverkan).

Godsvolymererna i Göteborgs Hamn var 2018 på en hög och tillfredställande nivå för samtliga segment förutom inom containersegmentet. Göteborgs hamn är Skandinaviens största containerhamn, Sveriges största bilhamn, näst största RoRohamn samt den största energihamnen. Containervolymererna har minskat 16% mellan 2012-2018 samtidigt som marknaden har vuxit 5% vilket inneburit att marknadsandelarna har minskat från 60% till 47%. Detta är under inga omständigheter tillfredställande och det är både Hamnbolaget och APMTs mycket höga prioritet att vända denna utveckling, till exempel växte containervolymererna 17% under 2018. Under perioden 2012-2018 har hanteringen av nya bilar i Göteborgs hamn ökat 79% och marknaden har minskat 1%, intrauropeisk RoRo (roll-on-roll-off) har ökat 9% och marknaden 19%, slutligen har hanterad mängd energiprodukter ökat med 5% sedan 2012.

Göteborg Hamnbolag har genom de upprättade koncessionsavtalen en stor andel fasta intäkter vilket är lämpligt givet omfattande underhålls- och investeringsansvar beträffande hamnens infrastruktur. Den operativa risken är lägre för Hamnbolaget än för terminalbolagen - lönsamheten är hög och relevant givet hamnens kapitalintensiva karaktär. Att underhålla och bygga ny infrastruktur i hamnar är långsiktiga och kostsamma investeringar som kräver en intjäning som är tillräckligt hög och stabil över tid. Göteborg Hamn ABs verksamhet idag som Hamnbolag jämfört med när terminaldriften inkluderades i verksamheten har en högre vinstnivå och lägre risknivå.

Vidare har terminalbolagen investerat miljardbelopp i uppgradering, bland annat men inte uteslutande APMTs garanterade investeringar som uppgick till 800 mkr mellan åren 2012-2017. Slutligen utbetalades ca 1,5 miljarder som betalning för verksamheterna när koncessionerna tecknades. Sammantaget har de ekonomiska konsekvenserna för Hamnbolaget varit gynnsamma sedan 2012. Kostnaderna för att ensidigt häva ingångna koncessionsavtal är okända. Kostnaderna för att återkommunalisera verksamheterna i Göteborgs hamn skulle vara mycket höga, både initialt och över tid, vidare skulle den operativa risknivån öka. Göteborgs hamn står inför en period med större infrastrukturella investeringar för att stärka hamnens konkurrenskraft. För att detta ska vara möjligt är lönsamheten som nuvarande struktur medför en absolut förutsättning.

Återkommunalisering av tillexempelvis containerterminalen i separat kommunalt ägande eller sammanslagning av port authority-funktionen med den terminaloperativa driften i kommunalt ägande ger i sig inga drivkrafter för återtagande av volymer. Terminalhantering i hamnar är präglad av kommersiella relationer samt fokus på produktivitet och lönsamhet. I hamnbranschen görs detta mest framgångsrikt i privata driftbolag och under översyn av koncessionsavtal med offentligt ägda Hamnbolag. Skäl och former för uppsägning av koncessionsavtalen är reglerade i avtalen.

Sammantaget avstyrks motionens förslag till beslut.

Förutsättningarna och möjligheterna till att häva ingångna och gällande koncessionsavtal med terminaloperatörerna i Göteborgs Hamn är reglerat i koncessionsavtalen. Vidare uppdrag kring dessa frågor avstyrks av Hamnbolaget.

Med grund i det som i övrigt framförts i detta tjänsteutlåtande avstyrker även Hamnbolaget det i motionen föreslagna uppdraget att ta fram en genomförandeplan för en återkommunalisering av terminaldriften i Göteborgs Hamn.



**Motion av Daniel Bernmar (V) om att kommunalisera verksamheterna i Göteborgs Hamn**

Göteborg den 20 februari 2019

I november 2009 fattade kommunfullmäktige beslut att privatisera driften av Göteborgs hamn. Ett beslut som alla partier utom Vänsterpartiet stod bakom. Privatiseringen genomdrevs med argumenten att göra hamnen mer effektiv och konkurrenskraftig. Att privatisera driften skulle också stärka Göteborgs hamn som godsnav och enligt beslutsunderlaget ”tillgodose kundernas och varuägarnas krav om bättre tillgänglighet och högre effektivitet”. Vi kan tyvärr idag konstatera att stora delar av verksamheten gått åt fel håll efter att privatiseringen genomfördes.

Inte minst har effekterna varit negativa i containerterminalen. Den nuvarande operatören APMT tog över verksamheten 2012 och containervolymerna har därefter minskat kraftigt. Mellan 2012–2017 minskade de hanterade containervolymerna med nästan 30%, från 900 000 till 645 000 containrar. Att en mindre uppgång skedde 2018 förändrar inte den långsiktiga bilden. Detta har skett samtidigt som den globala marknaden totalt har vuxit. 2017 var terminalens marknadsandelar i förhållande till andra svenska hamnar nästan 20% lägre jämfört med 2011.

Containerverksamheten har under flera år präglats av en arbetsmarknadskonflikt mellan operatören APMT och majoriteten av de anställda, organiserade i Hamnarbetarförbundet. Till skillnad från vad som ofta påstås är det inte de mycket begränsade stridsåtgärder som hamnarbetarna tagit till som är orsaken till den fleråriga negativa verksamhetsutvecklingen. Snarare bör antas att nedgången är en effekt av att APMT ser Göteborgs hamn som en perifer hamn i en större världsomspännande struktur, effekterna av konfliktåtgärder initierade av APMT själva samt en oklar och dålig ledning av arbetet.

Nedgången i volymer började dessutom flera år före konflikten med Hamnarbetarförbundet. Därför är det djupt olyckligt att använda containerhamnen som förevändning för att föreslå begränsningar av strejkrätten. En enskild arbetsgivares aggressiva personalpolitik har blivit en bricka i ett spel som riskerar att på djupet ändra styrkebalansen mellan arbetsgivare och arbetstagare på hela den svenska arbetsmarknaden. Tyvärr har Göteborgs stad spelat med i denna charad.

Den dramatiskt negativa utvecklingen i hamnen har med andra ord fått mycket stora konsekvenser för hela landet. Som ägare av hamnen har Göteborgs stad ett ansvar att agera. Staden har fortsatt det övergripande ansvaret för verksamhetsutvecklingen och infrastrukturen i hamnen. Enligt Göteborgs Hamns ägardirektiv, som godkänts i kommunfullmäktige, ska bolaget verka för att ”Hamnens roll som ledande export- och importhamn ska stärkas” och de avtal som sluts med leverantörer ”ska medverka till

kostnadseffektiva, konkurrenskraftiga, tillförlitliga och säkra hamn- och logistiktjänster för att möjliggöra fortsatt tillväxt”. Det är direktiv som förpliktigar och det är hög tid att staden tar ansvar för att säkerställa hamnens och industrins förutsättningar. Utvecklingen har hittills gått åt helt fel håll.

En välfungerande hamn är viktig för samhällsekonomin, industrin och påverkar många människors arbeten. En sammanhållen, kommunal, hamnverksamhet har bättre förutsättningar att se till att verksamheten utvecklas positivt och därmed att göteborgarnas pengar används klokt och effektivt. Nu vet vi vilka negativa konsekvenser privatiseringen av hamnen 2009 medförde. Det är därför dags för staden att återta ansvaret och att verksamheten i hamnen tas över av kommunen.

### **Kommunfullmäktige föreslår besluta**

- att kommunstyrelsen i samverkan med Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med förslag på hur ingångna koncessionsavtal med operatörer i Göteborgs hamn kan hävas.
- att kommunstyrelsen i samverkan med Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att återkomma med förslag till kommunfullmäktige på en genomförandeplan av kommunal drift av verksamheterna i Göteborgs hamn.

**Daniel Bernmar (V)**

**Ämne:** Remiss Dnr 0531/19 Motion av Daniel Bernmar (V) om att kommunalisera verksamheterna i Göteborgs Hamn

\*\*\*\*\* BEGÄRAN OM YTTRANDE \*\*\*\*\*

Diariernr: 0531/19

\*\*\*\*\*

**Ärende:**

Motion av Daniel Bernmar (V) om att kommunalisera verksamheterna i Göteborgs Hamn

**Remisstid:**

Svar senast: 2019-06-28

Bifogat ärende översänds till Göteborgs Stadshus AB och Göteborgs Hamn AB för yttrande.

Yttrandet ska vara nämnd-/styrelsebehandlat och tydligt uttrycka om nämnden/styrelsen tillstyrker, avstyrker eller inte tar ställning till förslagen. Yrkanden, skiljaktiga meningar, reservationer, särskilda yttranden m m från nämnd-/styrelsebehandlingen ska alltid bifogas. Om ärendet avser en motion ska den inte skickas med som bilaga.

Följande perspektiv ska alltid kommenteras:

- Ekonomiska perspektivet
- Barnperspektivet (FN:s barnkonvention)
- Jämställdhetsperspektivet
- Mångfaldsperspektivet
- Miljöperspektivet
- Omvärldsperspektivet

Protokollsutdraget och tjänsteutlåtandet/yttrandet ska alltid returneras i wordformat till förvaltningsbrevlådan på Stadsledningskontoret (Stadsledningskontoret/Stadsledningskontoret/GBGStad; [stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se](mailto:stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se)).



**Ärende:**

**Remissvar angående samråd av Ny översiktsplan för Göteborg,  
Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg och  
Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo-Frölunda med Dag  
Hammarskjöldsleden**

**Förslag till beslut**

Styrelsen beslöt fastställa förslag till remissvar.



Datum: 2019-04-23  
Referens GHAB: Fredrik Ternström  
Dnr GHAB: 2019-0140, 2019-0006, 2019-0007  
Ert dnr: 0199/17, 0609/16, 0896/16

Byggnadsnämnden  
Göteborgs Stad  
Box 2554  
403 17 Göteborg

## **Remissvar angående samråd av Ny översiktsplan för Göteborg, Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg och Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden**

### **Allmänt om Göteborgs hamn**

Göteborgs hamn är Skandinaviens största hamn och porten till världen för stora delar av svensk industri. Totalt passerar nära 30 procent av Sveriges utrikeshandel via Göteborgs hamn. I Göteborg finns Skandinaviens klart största containerhamn där cirka 60 procent av Sveriges containerhandel hanteras. Energihamnen i Göteborg är Sveriges klart största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet. Depåverksamheten i Energihamnen försörjer hela Västsverige samt stora delar av övriga Sverige med bensin och diesel.

I Göteborgs hamn finns terminaler för container, roro, bilar, passagerare samt olja och andra energi-produkter. Exporten består mestadels av stål, fordon samt skogsprodukter som papper, pappersmassa och trävaror. Importen består främst av konsumtionsvaror som kläder, möbler, livsmedel, elektronik med mera. Balansen mellan import och export är jämn - 50/50. En av Göteborgs hamns främsta styrkor är det breda linjeutbudet med bland annat direktlinjer till destinationer i Europa, Asien, Mellanöstern, Afrika och Nordamerika. Förutom direkttrafiken går det från hamnen frekventa avgångar till de stora omlastningsnaven på kontinenten samt en daglig intraeuropeisk fartygstrafik.

Göteborgs hamn är starkt förknippad med tågtrafiken. Varje dag trafikeras tågspåren vid hamnen av cirka 70 godståg. 25 av dessa är dagliga containerpendlar som förbinder städer runt om i hela Sverige och Norge med Göteborgs Hamn. Den täta tågtrafiken gör det möjligt för företag runt om i Skandinavien att använda sig av Göteborgs Hamns linjeutbud för att nå sina marknader.

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad. Bolaget ansvarar för att underhålla, utveckla och marknadsföra hela godsnavet. Själva godshanteringen sköts av specialiserade terminaloperatörer.

Göteborgs hamn, både befintliga terminaler som framtida utvecklingsområden, är utpekade som riksintresse för kommunikation, sjöfart. EU pekade 2011 ut 83 europeiska hamnar som "corehamnar", dvs kärnhamnar, i nätverket TEN-T som är ett övergripande europeiskt nät med nio huvudsakliga korridorer med viktiga nav. Göteborg är en av fem utpekade svenska hamnar. Utpekandet visar att Göteborgs hamn är av största vikt i det europeiska perspektivet.

### **Synpunkter ny översiktsplan för Göteborg**

Det är positivt att Översiktsplanen värnar om Göteborgs hamn och dess utveckling samt ska främja godstransporter på fartyg. Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser dock att samrådsversionen av den nya översiktsplanen inte har något större fokus på näringslivet utan har lagt stor vikt på att vara en vision för hur staden Göteborg ska utvecklas boendemässigt. Göteborgs hamn tar stor fysisk plats i kommunen och har en mycket stor och viktig roll som Skandnaviens godsnav nummer 1 för näringslivet i Sverige och Norge. Detta behöver ta större plats i översiktsplan för Göteborg, vilket det har gjorts i tidigare versioner av översiktsplanen. I GHAB:s ägardirektiv, beslutat av Kommunfullmäktige, ska Göteborgs hamn vara det självklara godsnavet för sjötransporter i Skandinavien och att Göteborgsregionen ska vara ett nationellt logistiskt centrum. Enligt EU:s till och med försiktiga prognoser om ekonomisk tillväxt väntas hamnarnas lastvolym öka med 60 procent fram till 2030. Den fysiska utvecklingen som behövs för att kunna genomföra detta behöver få större plats i översiktsplanen än i samrådsversionen. Detta inkluderar även transportvägar till och från hamnen på landsidan. Konsekvenserna och fördelarna av att Skandnaviens största hamn finns inom kommunen behöver beskrivas.

Färjeterminalerna vid Masthuggskajen och Majnabbe är utpekade som riksintresse för kommunikation, sjöfart. För närvarande finns det inga ersättningsalternativ. Ersättningslägen måste skapas innan terminalerna kan flyttas. Det är viktigt att Göteborgs Stad (Staden) tar sitt ansvar vad det gäller att tillskapa rådighet av mark- och vattenområden, planläggning osv. för att kunna realisera en flytt av färjeterminalerna. Denna flytt måste vara genomförd innan en exploatering av Masthuggskajen och Majnabbe kan påbörjas. Detsamma gäller för Masthuggsterminalen om Lindholmsförbindelsen ska vara en bro över Göta älv. Masthuggsterminalen som huserar Stena Lines danmarkstrafik utgör även en del av E45 och länkar samman E45 mellan Sverige och Danmark. En eventuell flytt av Masthuggsterminalen innebär följaktligen en omdragning av europavägen och tillfartsvägar till terminalen, en fråga som också behöver behandlas inom översiktsplanen.

Nyckel för att flytta över lastbilar till järnväg är att det finns ett för näringslivet tilltalande alternativ. Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar och helt avgörande för godsets möjligheter till och från Göteborgs hamn. Kapacitetsutnyttjandet på Västra stambanan är idag högt, vilket leder till bristande punktlighet och svårighet att möta en ökad efterfrågan på tågtrafik. Västra Stambanan är inte ett av de prioriterade infrastrukturstråken för utbyggnad i Översiktsplanen. Med tanke på den betydelse Västra Stambanan har för såväl person- som godstrafik samt den kapacitetsbrist som finns på stambanan är det viktigt att behovet av en utbyggnad av Västra Stambanan tas upp i Översiktsplanen.

Precis som det står i översiktsplanen så behövs det fram till 2035 tillkomma 3-5 miljoner kvadratmeter ny mark för logistik och industri i Göteborgsregionen. Det är viktigt att Översiktsplanen tillgodoser behovet. Det är även viktigt att Översiktsplanen tar höjd för att det behövs ytterligare ca 4 miljoner kvadratmeter för verksamheter som behöver omlokaliseras vid markomvandling av befintliga områden. Det är därför positivt med nya områden för verksamheter vid Säve och att Staden fortsätter med utveckling av nya verksamhetsområden längs Hisingsleden och Norrleden. Översiktsplanen har ett stort område av riksintresse för industriell produktion med koppling till Göteborgs hamn tagits bort. Området är utpekad i Länsstyrelsens precisering av riksintresset Göteborgs hamn. Motiven till detta behöver tydligare framgå, speciellt med tanke på det stora behovet av ny mark för logistik och industri.

En viktig aspekt som behöver utvecklas ytterligare på ett övergripande plan i översiktsplanen med koppling till mark för logistik och industri, både befintlig och ny, samt i synnerhet Göteborgs hamn är behovet av tillförlitliga och robusta transportvägar till dessa områden. Både industri- och logistik-områden är beroende av funktionella infrastrukturkopplingar för att fungera på samma sätt som bostadsområden är beroende av kollektivtrafik och ett vägnät för att vara funktionella. Detta är något som generellt inte belyses på ett tillfredställande sätt i översiktsplanen och riskerar både skapa konfliktytor och felinformerade planeringsbeslut. Därför krävs en tydligare analys betydelsen av rådande godsstråk och behovet av utveckling av de samma samt nya, speciellt när vissa av stråken ifrågasätts, se även första stycket under "Synpunkter Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg".

Natura 2000-området vid Torsviken är i Översiktsplanen ifrågasatt som riksintresse för kommunikation, sjöfart. Området är utpekad som riksintresse för att om det i framtiden skulle bli aktuellt att omvärdera Natura 2000-området på grund av att det nuvarande naturskyddet i väsentlig utsträckning ändras och markanvändningen därmed blir omprövad, är det naturligt att hamn- och hamnanknutna verksamheter prioriteras framför annan markanvändning utgående från områdets strategiska läge och närhet till befintlig hamn. GHAB har förståelse för att Staden vill ha en buffertzon mellan bostäder och hamnområdet. Då utveckling av hamnen endast kan ske mellan Älvsborgsbron och Torshamnen är det dock viktigt att riksintresset kvarstår i dess nuvarande omfattning då det kan bli aktuellt att nyttja delar av området för hamnutveckling om ovanstående scenario inträffar.

I Översiktsplan är den gamla mudderdeponi i Torsviken utpekad som ett område med särskilt stora värden. Vadhavet är under uppbyggnad och kommer vara klart och driftsatt 2019/20. GHAB anser att det är alldeles för tidigt att peka ut området som ett område med särskilt stora värden innan det har utvärderas.

Som nämns ovan kan Göteborgs hamn endast utvecklas mellan Älvsborgsbron och Torshamnen. Dessutom ifrågasätts hamnområdena öster om Älvsborgsbron. Det är därför viktigt att området avsätts för hamn och hamnutveckling och att dessa funktioner har prioritet i avvägning mellan olika intressen. Det är därför positivt att området mellan Risholmen och Stora Aspholmen i Översiktsplanen avsätts för hamnutveckling. Att kunna utveckla Göteborgs hamn vid Risholmen har också en viktig funktion för att kunna ta hand om muddar som inte kan hanteras vid Vinga nu när mudderdeponin i Lundbyhamnen är avslutad.

Översiktsplanen har ett utredningsområde för skyddsportar vid Ryahamnen. Det kommer naturligtvis få konsekvenser för hamnverksamheten i området. Konsekvenserna för hamnverksamheten behöver belysas och eventuella ersättningsalternativ presenteras. GHAB anser att Staden ska överväga att även ha med ett utredningsområde för skyddsportar längre väster ut, mellan Nötö, Rivö och Saltholmen för att skydda Ytterhamnarna.

### **Synpunkter Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg**

Likt Översiktsplan för Göteborg ligger stor vikt även i Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg på att vara en vision för hur staden Göteborg ska utvecklas boendemässigt. GHAB anser att de två viktigaste infrastrukturstråken på land för transporter till och från Göteborgs hamn, Lundbyleden och Hamnbanan, ifrågasätts utan att realistiska alternativ för dessa presenteras. Hamnbanan har och kommer att byggas ut enligt tidigare beslut gemensamt fattade av Trafikverket och Göteborgs Stad. Utveckling i Ytterhamnarna, t.ex. utbyggnad av Halvorsäng och ombyggnad av Väg 155, har genomförts med hänsyn till ovanstående beslut. Det medför att det förslag som redovisas i Översiktsplan för Göteborg för

Hamnbanan över Säve mer eller mindre inte är genomförbart såväl fysiskt som ekonomiskt, speciellt i de hamnnära områdena. Att i Översiktsplan presentera en ny sträckning av Hamnbanan utan att göra en analys om det är möjligt eller inte både fysisk och ekonomiskt samt anse att det inte kommer att få en betydande påverkan för det utpekade riksintresset Göteborgs hamn är inte acceptabelt. Lundbyleden är idag del av ringleden runt centrala Göteborg och det infrastrukturstråk som har störst betydelse för lastbilstrafiken till och från Ytterhamnsområdet. Den övergripande väg-infrastrukturen i Göteborg är uppbyggd så att det egentligen endast finns ett alternativ till Lundbyleden, nämligen Oscarleden/Götaleden. Om Lundbyleden inte ska vara till för genomfartstrafik måste ett realistiskt alternativ till detta presenteras. I varken Översiktsplan för Göteborg eller Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg presenteras något sådant alternativ.

GHAB har förståelse att Staden vill ha fler broar över Göta älv. GHAB ser dock att nya älvförbindelser i största möjliga mån sker med färjeskyttlar för gång- och cykeltrafik samt med tunnlar alternativt höga broar för spårväg- och vägtrafik för att säkerställa riksintresset för kommunikation, sjöfart på Göta älv. Göta älv är en av få inre vattenvägar som skulle kunna nyttjas för att avlasta väg- och järnvägsnätet. Ett större antal lågbroar kommer naturligtvis begränsa den möjligheten. Nya broar, som till exempel bro vid Stigberget över till Lindholmen, kommer att påverka befintliga hamnverksamhet och kommer att medföra att funktioner som vändytor och terminaler måste ersättas, vilket medför att dess konsekvenser kommer att förflyttas och då påverka andra områden.

Omlokalisering av färjeterminaler, se ovan under "Synpunkter ny översiktsplan för Göteborg".

### **Synpunkter Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden**

Söder- och Västerleden är en viktig transportled till Göteborgs hamn, speciellt för farligt gods då leden är en av få leder där farligt gods får transporteras. Om lastbilstrafiken genom den centrala staden ska minska kommer Söder- och Västerleden få en än viktigare betydelse för transporter till och från Göteborgs hamn. Det krävs dock åtgärder som gör att Söder- och Västerleden känns som den naturliga vägen att ta till Göteborgs hamn för flöden som kommer E6 söderifrån och Väg 40. För närvarande går flödena från Väg 40 via E6 och Lundbyleden till Göteborgs hamn, då vägsystemet i Göteborg har en uppbyggd struktur som pekar in mot den centrala staden. Att exploatera och förtäta i områden runt om Söder- och Västerleden kommer naturligtvis få konsekvenser för trafiken på leden. Exploateringen i närområdena till leden får inte medföra att framkomligheten för godstransporterna till/från Göteborgs hamn begränsas eller försvåras. GHAB anser att de åtgärder och alternativ som avlastar Söder- och Västerleden ska förordas. Säkerställandet av godstransporternas framkomlighet måste lösas innan den planerade exploateringen genomförs, dvs. att den övergripande infrastruktur som behövs för utveckling av området finns på plats innan förtätningen av området startar. Annars finns det en risk att Göteborgs hamns möjligheter till utveckling äventyras.

Bolagets styrelse har fastställt yttrandet 2019-04-23.

Frågor ställs till Arvid Guthed på tfn 031-368 75 82, e-post arvid.guthed@portgot.se, Jens Larsson på tfn 031-368 75 41, e-post jens.larsson@portgot.se eller Fredrik Ternström på tfn 031-368 76 79, e-post fredrik.ternstrom@portgot.se.

Med vänlig hälsning

**Göteborgs Hamn AB**

Malin Collin  
Tf Verkställande Direktör



**PORT OF  
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

## **Bilaga 14**

**2019-04-23**

### **Ärende: Tilläggsbeslut Sametablering verkstäder**

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [diarie@portgot.se](mailto:diarie@portgot.se)



## Ärende:

### Slutrapport och efterkalkyl för projekt Kryssningskaj Stigbergskajen

#### Slutrapportering

Göteborgs Hamn AB överenskom med Älvstranden Utveckling AB att lämna kryssningsläget i Frihamnen efter kryssningssäsongen 2017. I Investeringsärende 2016-04-25 beslutades att ersätta Frihamnen med Stigbergskajen och att där bygga en mindre terminal i markplan på Amerikaskjulet. Amerikaterminalen/America Cruise Terminal var klar i tid till kryssningssäsongens första anlop den 13 april 2018. Kvarvarande anmärkningar färdigställdes under hösten.

Projektet har nått alla uppställda mål. Amerikaterminalen har försetts med en terminal om ca 200 m<sup>3</sup> som anpassats för att klara tillgängligheten för samtliga passagerare. Staket omger ISPS-området. En ny vändplats och uppställning för bussar har anordnats. Kajen har försetts med färskvatten och avloppshantering för att kunna ge den servicen till fartygen. Fartygssimuleringar medförde att större fartyg på upp till 228 m har kunnat trafikera kajen, jämfört de 200 m som beslutsärendet byggde på.

Vi har tills dags dato bara erhållit positiv feedback från rederierna som besökt oss.

#### Ekonomi

I beslutsärendet från 2016-04-25 angavs investeringen till [REDACTED] och med hänsyn enbart tagen till Göteborg Hamns intäkter det vill säga utan turistekonomisk omsättning ger investeringen en ränta på 7%. Efterkalkyl ger en ränta på 16% utifrån verkligt utfall av investeringskostnad och utfall/prognos på antalet/storlek på fartygen.

En Tilläggsbegäran godkändes 2017-04-24 där investeringen uppgavs uppgå till [REDACTED]

Utfallet vid projektets stängning är [REDACTED]

	Budget 2017-02-23	Utfall 2019-02
Förstudie totalt	[REDACTED]	[REDACTED]
Projektering totalt	[REDACTED]	[REDACTED]
Produktion totalt	[REDACTED]	[REDACTED]
Totalt	[REDACTED]	[REDACTED]

#### Huvudsakliga orsaker till ökade kostnader

- Avtal med Avarn kring utformningen av lokalen blev mer omfattande och dyrare än vi antagit.
- Säkerhetsaspekter, bl.a. ledsagning och krav på utformning vid arbete i Avarns säkerhetsklassade lokaler fanns ej med i budget.
- Den stränga vintern påverkade markarbetena genom förseningar och mer kostsamma produktionsmetoder.
- Byggherrekostnader såsom bygg- och projektledning har ökat pga. ökad omfattning.
- Projekteringskostnaderna blev dyrare pga. ökad omfattning och många ändringar under projekteringsarbetet.

#### **Erfarenheter**

- Projektet har haft tre projektledare varav två externa, varje byte innebär att vi tappar fart och risk finns att saker faller mellan stolarna. Vi behöver ha tillräckligt med egna projektledare anställda.
- Andra underhållsarbeten inom samma geografiska område har inneburit påverkan på tidplan och kostnader. Följdeffekter är svåra att hantera, om det går så ha mer tid mellan projekten. I detta fall fanns inte mer tid om vi skulle klara tidplanen till första anlöpet.
- Avtalshantering måste hanteras inom/samordnas med projektet.

Göteborgs Hamn AB

Malin Collin, Tf VD

Jill Söderwall





**PORT OF  
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

## **Bilaga 16**

**2019-04-23**

### **Ärende: Lägesrapport - järnvägsutlastning**

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [diarie@portgot.se](mailto:diarie@portgot.se)