



**Diarienummer:** 0069/15

**Handläggare:** Mats Boogh  
Tel: 031 368 54 55  
E-post: mats.boogh@gshab.goteborg.se

## **Uppföljning av handlingsplan ägardialog Göteborgs Hamn AB – Underlag för farledsfördjupning samt utveckling av verksamheten i containerhamnen**

### **Förslag till beslut i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB**

1. Anteckna rapporterna från Göteborgs Hamn AB som information i enlighet med beslutad handlingsplan.

### **Sammanfattning**

Styrelserna i Göteborgs Stadshus AB (nedan Stadshus AB) och Göteborgs Hamn AB genomförde i oktober 2015 en ägardialog. Aktiviteter i handlingsplanen utgjordes bland annat av att styrelsen i Göteborgs Hamn AB fick i uppdrag att mot bakgrund av utvecklingen i branschen fördjupa en analys av behovet av farledsfördjupning samt att redovisa en analys av utvecklingen i containerverksamheten.

Styrelsen i Göteborgs Hamn AB beslutade i april 2016 om en återrapportering av de ovan nämnda aktiviteterna.

Under tiden som APM Terminals varit verksam i Göteborgs hamn har styrelsen i Göteborgs Hamn AB erfarit negativa trender inom viktiga områden. Dialog har fokuserats med APM Terminals på olika nivåer samt med kunder och deras organisationer. Kundundersökningar genomförs i syfte att få underlag för förnyade diskussioner.

Avseende behovet av farledsfördjupning har Göteborgs Hamn AB tillsammans med Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie som avses att fördjupas i ett ytterligare steg. Det bedöms av styrelsen i Göteborgs Hamn AB som kritiskt att säkerställa att projektet kommer in i den nationella planen och att det därför är viktigt med politiskt stöd på såväl lokal som regional nivå.

Stadshus AB gör bedömningen att rapporten utgör ett underlag för kommande ägardialog. Båda områdena kommer fortsatt vara angelägna att följa.



### **Ekonomiska konsekvenser**

Ärendet bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser.

### **Olika Perspektiv**

#### **Barnperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom barnperspektivet.

#### **Jämställdhetsperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom jämställdhetsperspektivet.

#### **Mångfaldsperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom mångfaldsperspektivet.

#### **Miljöperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom miljöperspektivet.

#### **Omvärldsperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom omvärldsperspektivet.



## Bakgrund

Av ”Riktlinjer och direktiv för Göteborgs Stads bolag” framgår att Stadshus AB ska genomföra ägardialog med moderbolagen och de interna bolagen minst en gång per år. Stadshus AB ska också genomföra ägardialog med BoPlats Göteborg AB och de regionala bolagen, i nära samverkan med övriga ägare.

Ägardialogen ska ta sin utgångspunkt i möten där styrelse möter styrelse i syfte att stärka och tydliggöra den politiska styrningen av bolagen. I uppdraget att företräda ägaren ligger också att vid behov tydliggöra ägarens mål med verksamheten och att stödja bolagen i genomförandet.

Efter genomförd ägardialog fastställer Stadshus AB en handlingsplan utifrån vad som framkommit under dialogen. Av handlingsplanen framgår vilka aktiviteter som ägardialogen gett upphov till och vilken återrapportering som förväntas ske.

## Ärendet

Styrelsen i Stadshus AB genomförde den 5 oktober 2015 en ägardialog med styrelsen för Göteborgs Hamn AB. Under dialogen diskuterades bland annat utvecklingen i branschen och behovet av farledsfördjupning samt den senaste tidens utveckling i containerterminalen.

Med anledning av diskussionen beslutade styrelsen i Stadshus AB att i handlingsplanen efter ägardialogen uppdra åt Göteborgs Hamn AB att återkomma till Stadshus AB med en redovisning och information avseende dessa områden.

När det gällde utvecklingen av verksamheten i containerhamnen fick bolaget i uppdrag *”att redovisa en analys av utvecklingen i containerverksamheten samt information om vilka åtgärder som vidtagits/planeras.”*

Vad gäller behovet av farledsfördjupning beskrevs uppdraget enligt följande: *”Gemensamt konstaterades under dialogen att det finns ett behov av samlat agerande i Göteborgs Stad när det gäller större strategiska projekt. Bolaget får i uppdrag att ta fram ett fördjupat och konkretiserat underlag avseende behov av farledsfördjupning bland annat baserad på relevanta omvärldsfaktorer.”*

Uppdragen i handlingsplanen var planerade att återredovisas till styrelsen i Stadshus AB i mars 2016. Styrelsen i Göteborgs Hamn ser båda rapporterna som delrapporter till Stadshus AB och att områdena bör finnas med vid kommande ägardialoger.

## Utvecklingen i containerverksamheten

Terminaloperatören APM Terminals har varit verksam som operatör sedan 2012. Under tiden som APM Terminals varit verksam i Göteborgs hamn har styrelsen i Göteborgs Hamn AB erfarit negativa trender inom viktiga områden. Inom vissa områden har det den senaste tiden noterats en positiv utveckling. Dialog har fokuserats med APM Terminals på olika nivåer samt med kunder



och deras organisationer. Kundundersökningar genomförs i syfte att få underlag för förnyade diskussioner.

### **Farledsfördjupning**

Styrelsen i Göteborgs Hamn AB har beslutat att tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket ta fram en åtgärdsvalsstudie. Den första delen har avrapporterats och styrelsen noterar att studien visar att det är nationalekonomiskt riktigt att fördjupa farleden och därför gå vidare med en fördjupad studie. Det fortsatta arbetet kommer att närmare belysa nyttorna och de tekniska förutsättningarna samt fastställa det djup man ska planera efter.

Styrelsen bedömer det som kritiskt att säkerställa att projektet kommer in i den nationella planen och det bedöms viktigt med ett politiskt stöd på såväl lokal som regional nivå.

### **Stadshus ABs synpunkter**

Stadshus AB gör bedömningen att rapporten utgör ett underlag för fortsatt dialog mellan styrelserna i Göteborgs Hamn AB och Stadshus AB. Båda områdena kommer att fortsatt vara angelägna att utveckla och fördjupa.

### **Expedieras**

1. Kommunstyrelsen
2. Göteborg Hamn AB

### **Bilagor**

1. Rapport från Göteborgs Hamn AB – Återrapport till Stadshus om utestående frågor från ägardialogen

**Utdrag ur protokoll från Göteborgs Hamn AB styrelsesammanträde 2016-04-25****14. Beslut återrapport till Stadshus AB om utestående frågor från ägardialogen**

Magnus Kårestedt redogjorde, i enlighet med till sammanträdet utsänt material för de frågor som varit utestående från ägardialogen i oktober 2015 och vilka skulle diskuteras vidare av styrelsen.

**Styrelsen beslutade:**

**att** godkänna framlagt förslag till återrapportering till Stadshus om utestående frågor från ägardialogen med följande korrigering på s. 1 i förslaget:

”Terminaloperatören APM Terminals har varit verksam som operatör sedan 2012”.

Intygar härmed att utdraget överensstämmer med originalet.

Göteborg 2016-05-16

GÖTEBORGS HAMN AB  
VD-stab

  
Ingvor Ingman

## **Beslutsunderlag**

### **Återrapport till Stadshus om utestående frågor från ägardialogen**

#### **Förslag till beslut**

Styrelsen beslöt godkänna framlagt förslag till återrapportering till Stadshus om utestående frågor från ägardialogen.

#### **Frågeställningar**

Under ägardialogen 2015-10-05 kom upp ett par frågor som skulle diskuteras i hamnstyrelsen och sedan återrapporteras till stadshus ABs styrelse. Dessa frågor var;

- 1) strategi för kryssning, här pågår utredning ihop med Gbg & CO, återrapport sker efter sommaren.
- 2) Strategi för att hantera problem med terminaloperatörer i Containerterminalen.  
Återrapporteras i detta dokument.
- 3) Strateg för att utreda farledsdjupsfrågan. Återrapporteras här

#### **Problem terminaloperatör i containerterminal**

##### Frågeställning

Terminaloperatören APM Terminals har varit verksam som operatör sedan 2013. Under denna tid har hamnens kunder visat större och större missnöje i hamnbolagets kundundersökningar och i kontakter med bolaget. Operatören har även tvärt emot vad som utlovades under budprocessen höjt priserna kraftigt. Hamnen/terminalen har även under denna period tappat marknadsandelar inom containersegmentet till andra svenska hamnar. Hamnbolaget har även noterat att någon internationell marknadsföring av hamnen inte sker. Under en längre period när man uppgraderat terminalen har det även varit mycket stora produktionsstörningar på både sjö- och landsidan. Styrelsen har regelbundet diskuterat åtgärder för att komma till rätta med problemet.

##### Övervägande

Styrelsen har diskuterat om det föreligger avtalsbrott. Man har kommit till konklusionen att det troligen inte gör det i juridisk mening, även om man bryter de löften som gavs till kommunen i samband med ackvisitionen. Dessa löften togs av projektledningen aldrig med i avtalet. Styrelsen har därför kommit till konklusionen att det gäller att försöka påverka operatören att agera efter den tänkta planen.

### Utveckling av frågeställningen

Styrelsen upplever att de akuta produktionsstörningarna orsakade av ombyggnationen av hamnen har minskat då investeringarna i huvudsak är slutförda.

Prishöjningar har fortsatt och missnöjet upplevs fortsatt stort.

Informationen från terminalen till kunderna har förbättrats men är inte bra nivå.

Kundundersökningen som genomfördes under jan- mars 2016 visar på en förbättring men ingen tillfredsställande nivå.

### Beslut om aktiviteter

Styrelsen har beslutat att ta kontakt på alla nivåer inom APMT-koncernen.

VD och Affärsområdeschefen och avtalsansvarig har efter det haft ett stort antal möten med den lokala ledningen. Man har även mött dess styrelse och koncernchefen.

Styrelsens ordförande och VD har haft möte med koncernledningen. Vid detta möte lovades vissa möten med internationella säljorganisationen och förbättringar.

Hamnens ledning har även haft ett stort antal möten med ett stort antal kunder och deras organisationer för att gemensamt påverka operatören.

Styrelsen har bjudit in bolagets juridiska ombud för att diskutera frågan till mötet i april, då skall även den lokala chefen lägga fram sin syn på läget.

En kundersökning skall göras under mars månad för att mäta kundernas aktuella syn

### Beslut

Styrelsen har beslutat att noga följa frågan och har givit VD i uppdrag att vid varje styrelsemöte avrapportera läget.

Styrelsen har även beslutat att om man inte ser några förbättringar skall man försöka öka trycket på operatören, även om det inte finns några juridiska möjligheter.

Styrelsen skall noga gå igenom resultatet av den kundundersökning som nu genomförs och därefter ta en förnyad diskussion om åtgärder.

## **Utredning av farledsfördjupningsfrågan.**

### Frågeställning

Fartygen som anlöper Göteborgs hamn har under en tid blivit större och större. De största fartygen som anlöper hamnen har nu ett djupgående av 16m när de är fullastade. Hamnen har idag ett farledsdjup som klarar drygt 13m djupgående. Det innebär att det redan idag blir begränsningar på de fartyg som anlöper hamnen. Utvecklingen är oklar om det kommer ännu större och djupare fartyg.

### Övervägande

Styrelsen har haft strategiska diskussioner och fastslagit att det är viktigt att fortsatt satsa på oceangående direktsjöfart. Detta för att kunna erbjuda svensk industri och handel bra förutsättningar för kontakt med sina marknader.

Man hade kunna tänka sig att nöja sig med nuvarande trafiksituation och därmed riskera att gå miste om en ev ny generations fartyg, vilket bedömts kunna skada industrins förutsättningar.

I styrelsens övervägande har även funnits med att hamnen är utpekad av EU som en del i det europeiska godsnätverket och är klassad som ett nationellt intresse med ett ökat ansvar.

### Beslut om aktiviteter

Styrelsen har beslutat att tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket ta fram en åtgärdsvalsstudie.

Den första delen har avrapporterats till styrelsen och en sammanfattning ligger som bilaga till detta PM. Styrelsen har noterat att studien visade att det är nationalekonomiskt riktigt att fördjupa farleden och att studien rekommenderar att gå vidare med en fördjupad studie. Styrelsen har därför beslutat att göra en fördjupad studie med Trafikverket där man närmare belyser nyttorna och de tekniska förutsättningarna, samt fastställer det djup man skall planera efter.

Styrelsen har beslutat att försöka få in fördjupningen i den nationella planen.

Styrelsen kommer att under hösten arbeta igenom frågan för att fastställa hur man kan ställa sig till finansieringsfrågorna, djup och de tekniska lösningarna.

Styrelsen kommer löpande att följa frågan på styrelsemötena.

### Samverkan med staden

Då det kommer att vara kritiskt att säkerställa att projektet kommer in i den nationella planen som kommer att beslutas till våren är det viktigt med ett politiskt stöd från våra lokala politiker likväl som från regional nivå.

### **Sammanfattning**

Styrelsen ser denna rapport som en delrapport till stadshus AB, då alla frågorna är fortsatt aktuella. En avrapportering kommer att göras till Stadshus AB:s styrelse vid den kommande ägardialogen.

Styrelsen följer frågorna ovan på varje möte.

# Åtgärdsvalsstudie

Kapacitetshöjning av farled och hamn  
- Göteborg

Diarienummer: Trafikverket 2014/73014



Ett samarbete mellan:



Dokumenttitel: Kapacitetshöjning av farled och hamn - Göteborg

Författare: Kristoffer Persson och Patrik Benrick, WSP Analys & Strategi

Dokumentdatum: 2015-06-15

Ärendenummer: Trafikverket 2014/73014

Kontaktperson: Bertil Hallman, Långsiktig planerare, Samhällsplanering Storgöteborg

E-post: [bertil.hallman@trafikverket.se](mailto:bertil.hallman@trafikverket.se), telefon: 010-123 5958

***Ytterhamnarna i Göteborgs hamn***

**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

## Sammanfattning

Av svenska hamnar är Göteborgs hamn det enskilda godsnav som hanterar den klart största andelen av svensk utrikeshandel (cirka 30 %). I Skandiahamnen passerar knappt 60 % av det totala antalet containers som hanteras i svenska hamnar och det är i dagsläget den enda hamnen i Sverige som har direktanlöp av fartyg i transocean linjesjöfart. Göteborgs hamn har ett i praktiken rikstäckande upptagningsområde, inte minst genom det järnvägspendelsystem som systematiskt har byggts upp sedan 1998 samt formaliserat via bildandet av Railport Scandinavia 2002. Vidare är Göteborgs hamn Skandinaviens största hamn, utpekat Riksintresse och Core-hamn inom EU Ten-T.

Under åren 2000-2004 genomfördes, som ett samprojekt mellan Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, ett storskaligt muddringsprojekt där bland annat vattendjupet i Skandiahamnen fördjupades från 12 m till 14,2 m. Detta vattendjup medger ett maximalt djupgående för fartygen i Skandiahamnen till 13,5 m. Dock medges endast ett fartyg åt gången med detta djupgående vid kaj.

Prognoser visar på en global tillväxt inom containersegmentet på i storleksordningen 5 % per år. För Göteborgs hamn indikerar prognoser en årlig tillväxt på omkring 3,5 %. Med den ökningstakten kan containervolymer i Göteborgs hamn år 2030 uppgå till 1,5 miljoner teu, en ökning med omkring 70-75 % från dagens volymer.

Containersjöfarten är principiellt uppbyggd utefter transocean transportlingor som trafikerar av de största fartygstyperna respektive mindre containerfartyg, så kallade feederfartyg, för transport av containervolymer mellan de stora omlastningshamnarna (till exempel Rotterdam) och mindre hamnar (till exempel Gävle). Göteborgs hamn trafikerar av både transocean fartyg och feederfartyg. Inom containerflottan pågår en tydlig utveckling där fartygsstorleken ökar, såväl för de transocean fartygen som för feederfartygen. Detta innebär i praktiken att den genomsnittliga fartygsstorleken ökar, och därmed också djupgåendet.

Den förväntade volymtillväxten i Göteborgs hamn innebär att godsunderlaget för både direktanlöp och feedertrafik ökar, vilket ställer nya krav på kapacitet på sjösidan att kunna hantera en ökad trafikmängd. Detta med en fartygsflotta som förväntas öka i storlek och djupgående. Vidare är tillgången för svensk näringsliv till transocean direktanlöp betydelsefull, vilket innebär att hamnens framtida attraktivitet för transocean direktanlöp är viktig.

Mot denna bakgrund kan bristsituationen beskrivas utifrån följande två komponenter:

- Kapacitetsbrist i farleden att kunna ta emot anlöp av de största containerfartygen med full last, det vill säga till maximalt djupgående.
- Kapacitetsbrist i hamnbassängen/kajen vid Skandiahamnens södra del att kunna ta emot samtidiga anlöp av större feederfartyg och transocean containerfartyg.

Övergripande syftar de åtgärdsalternativ som studerats inom denna Åtgärdsvalsstudie till att säkerställa en effektiv försörjningsfunktion för svensk utrikeshandel och därigenom bidra till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft.

Åtgärdsalternativen har bedömts utifrån huruvida de säkerställer tillräcklig kapacitet för framtida trafikvolymer i Göteborgs hamn.

De åtgärdsalternativ som studerats utöver nollalternativet innebär fördjupning längs hela södra kajen av Skandiahamnen samt i hela farleden inklusive utvidgning av vändplan. Åtgärdsalternativen är:

- 16,5 m djupgående. Kräver muddring och sprängning till 18,85 m i farled.
- 17,5 m djupgående. Kräver muddring och sprängning till 19,90 m i farled.

Utifrån det framtagna underlaget inom denna Åtgärdsvalsstudie är förslaget till beslut om fortsatt hantering att planera för åtgärder enligt åtgärdsalternativ 17,5 m, då detta alternativ bäst bedöms skapa framtidssäkring.

I Tabell 1 redovisas resultaten av beräkningarna av de samhällsekonomiska nyttorna och kostnaderna samt nettonuvärdeskvoten och lönsamhetsklassificeringen enligt ASEK 5 för det föreslagna åtgärdsalternativet. Nyttorna tillfaller i första hand svenskt näringsliv inom export och import.

Tabell 1 Resultat av förslaget åtgärdsalternativ

| Åtgärdsalternativ        | Kostnad (Mkr) | Nytta (Mkr) | NNK | Lönsamhet enligt ASEK 5 |
|--------------------------|---------------|-------------|-----|-------------------------|
| Åtgärdsalternativ 17,5 m | 3 900         | 11 300      | 1,9 | Hög                     |

Åtgärdsvalsstudiens huvudsakliga budskap i fem punkter:

1. Fördjupning av farled och hamnbassäng/kaj till Göteborgs hamn är av stor betydelse för att hamnen ska kunna hantera den förväntade framtida tillväxten i containervolymer.
2. Tillgång till transoceana direktanlöp är av betydande nytta för svenskt näringsliv. Direktanlöp innebär en lägre transportkostnad, kortare transporttid och färre omlastningsmoment, i första hand för godsvolymer vars start- och målpunkter ligger på de transoceana slingorna.
3. Om fördjupning av farled och hamnbassäng/kaj inte genomförs finns risk för att direktanlöpen minskar eller helt upphör, vilket skulle försämra tillgängligheten till kostnadseffektiva transportalternativ för svenskt näringsliv. Nollalternativet kan även innebära att genomförda och planerade kapacitetshöjande statliga väg- och järnvägsinvesteringar med riktning mot Göteborgs hamn inte får avsedd effekt, utan istället att ett investeringsbehov uppstår i anslutande land- och hamninfrastruktur till andra hamnar. Landinfrastrukturen till Göteborgs hamn är inte begränsande med de åtgärder som ligger i gällande infrastrukturplaner.
4. Frågan om fördjupning av farled och hamnbassäng/kaj i Göteborgs hamn kan inte isoleras till det lokala (Storgöteborg) eller regionala (Västra Götaland) näringslivet, utan bör betraktas som en angelägenhet för näringslivet i hela landet.
5. Båda åtgärdsalternativen har god samhällsekonomisk lönsamhet och hög måluppfyllelse. Den avgörande skillnaden ligger i värdet av att med bibehållen hög samhällsekonomisk lönsamhet kunna framtidssäkra tillgängligheten till transoceana direktanlöp för svenskt näringsliv. Merkostnaden bedöms till omkring 250 miljoner kronor. Framtidssäkringen bör ses i ljuset av att åtgärdens livslängd uppskattas till 60 år och att den åtgärd som genomfördes för drygt 10 år sedan redan i närtid visat sig otillräcklig.