

Styrelsemöte 2025-06-02  
(Diarienummer)

Handläggare: **Patrik Benrick**

Telefon: 0707-246883

E-post: patrik.benrick@portgot.se

## **Ärende: Hemställen till kommunfullmäktige gällande omDispositionering av medel inom ramen för tidigare beslut om farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn**

### **Förslag till beslut**

Styrelsen för Göteborgs Hamn AB, som en omDispositionering av medel i förhållande till tidigare beslut i kommunfullmäktige 2020-09-10 (§ 20 0959/20), beslutar

1. **att** bevilja Göteborgs Hamn AB att genomföra en omDispositionering av medel inom den av kommunfullmäktige<sup>1</sup> beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen, för att maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten; samt
2. **att** hemställa om kommunfullmäktiges ställningstagande avseende punkt 1 ovan

### **Sammanfattning**

Kommunfullmäktige Göteborgs Stad beslutade 2020-09-10 (§ 20 0959/20) att godkänna farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn (projekt Skandiaporten) inom följande ramar:

- Göteborgs Hamn AB ansvarar för *Grundutförande av Kajåtgärder*, med vilket avses förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta samt muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj, fram till överenskomna entreprenadgränsen 50 m från Skandiahamnens södra kaj.
- Trafikverket/Sjöfartsverket ansvarar för *Grundutförande av Farledsåtgärder*, med vilket avses muddring och sprängning i farleden och vändytan utanför överenskomna entreprenadgränsen 50 m från Skandiahamnens södra kaj.

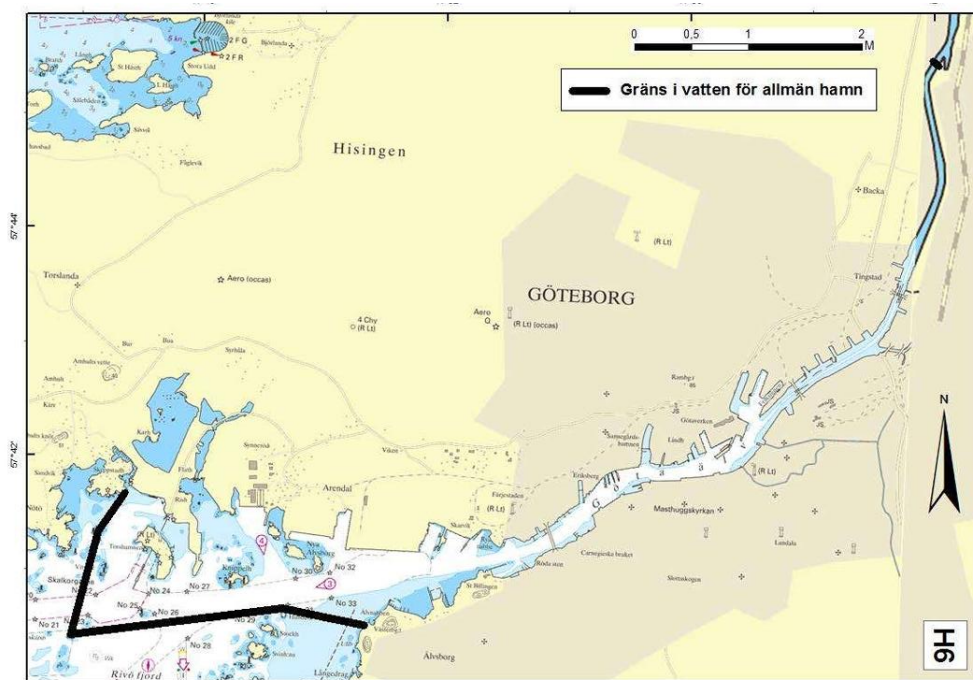
---

<sup>1</sup> (2020-09-10 (§ 20 0959/20))

- Med *Grundutförande* avses muddring och sprängning till ett fartygsdjupgående om minst 16,5 m. Parterna har dock som ambition, under förutsättning att respektive Parts budget medger detta, att i *Tillägg* till *Grundutförandet* muddra och spränga till ett maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m.
- Budgeten för respektive part Trafikverket/Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB uppgår till 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå. Efter beviljad avvikelse tillsköt Trafikverket under 2023 medel så att budgeten för *Farledsåtgärder* utökades till 1 555 mnkr i 2017 års prisnivå.

Respektive part ("Parterna"), Göteborgs Hamn AB och Trafikverket/Sjöfartsverkets åtaganden framgår av de av genomförandeavtal del I som tecknades i december 2021 och genomförandeavtal del II som tecknades i juni 2024. Avtalen bifogas denna hemställan, bilaga 1 och 2.

I genomförandeavtalen (som grundar sig i en frivillig överenskommelse mellan Göteborgs Hamn och Trafikverket/Sjöfartsverket) har Trafikverket/Sjöfartsverket åtagit sig att utföra åtgärder både innanför och utanför *Hamnområdesgränsen*, vilket motsvarar den gräns i vatten som avser allmän hamn (figur 1).



Figur 1: Gräns i vatten för allmän hamn enligt Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 2013:4.

Gränsdragningen, där Göteborgs Hamn AB:s ansvar sträcker sig 0–50 m från kaj, är en rent praktisk uppdelning kopplat till kajkonstruktionen och de arbeten som behöver göras där. Detta innebär att Trafikverket/Sjöfartsverket kommer att utföra åtgärder i både den statliga och kommunala anläggningen, där åtgärderna i den kommunala delen av farleden utgör en relativt sett större kostnadspost än de åtgärder som sker utanför detta område.

Sedan beslutet i kommunfullmäktige 2020 har Parterna erhållit ett beslut från EU-kommissionen om statsstöd, som sätter ett tak på hur mycket medel Trafikverket/Sjöfartsverket får tillskjuta i den del som utgör det kommunala hamnområdet, vilket enligt dagens ansvarsfördelning skulle kunna innebära att projektets nyttor inte fullt ut kan realiseras.

Göteborgs Hamn AB önskar med denna hemställan, som en justering till tidigare beviljat mandat, få genomföra omdisponering av medel (i storleksordningen 155–185 mnkr i 2017 års prisnivå) inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen för att maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten (se karta på sidan 7).

## Bedömning ur ekonomisk dimension

### Finansiering av projekt Skandiaporten och påverkan på ekonomin för Göteborgs Hamn AB

Projekt Skandiaporten finansieras till lika delar av staten, genom Trafikverket och Sjöfartsverket, och Göteborgs Hamn AB.

Finansieringen av *Kajåtgärder* sker i enlighet med beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20), till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå.

Finansieringen av *Farledsåtgärder* sker i enlighet med den av regeringen fastställda nationella planen för transportinfrastrukturplanen 2022–2033 (objekt SVA1801 *Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled*). I enlighet med beviljad avvikelse vid Trafikverkets Nationellt Revisionsmöte i juni 2023 tillsköt Trafikverket medel så att budgeten för *Farledsåtgärder* utökades till 1 555 mnkr i 2017 års prisnivå.

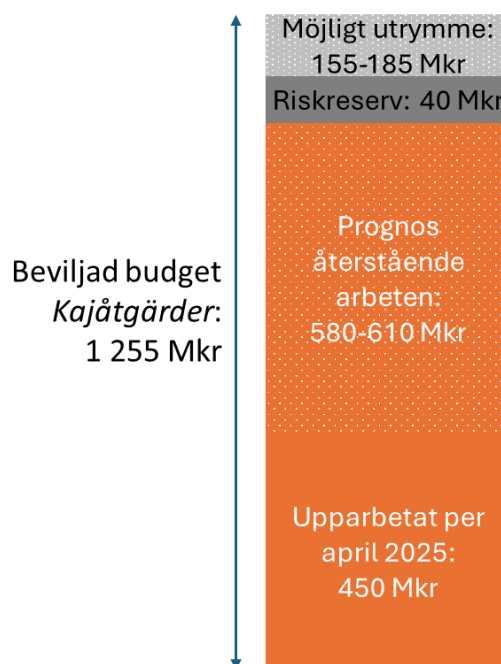
I samstämmighet med det beslutsunderlag som togs fram för beslut i kommunfullmäktige 2020 är det alltså Göteborgs Hamns AB:s bedömning att – givet en investeringskostnad om upp till 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå – bolaget klarar investeringen och övriga planerade åtaganden baserat på de poster som finns i bolagets 10-åriga investeringsplan. Detta med hänsyn tagen till de finansiella kriterier som finns uppställda i bolagets ägardirektiv, där ägaren ställer krav på koncernen Göteborgs Hamn AB att verksamhetens delar har en kapitalstruktur och ger en avkastning som står i paritet med andra jämförbara verksamheter.

Aktuell hemställan innebär inte en begäran om mer medel till projektet, utan enbart en omdisponering av tidigare beslutad ekonomisk ram.

### Nuläge och prognos för projekt Skandiaporten

För Göteborgs Hamn AB har arbetet med projekt Skandiaporten pågått i flera år, med avseende på förstudier, tillståndsansökan och projektering. Byggstart för *Kajåtgärder* skedde i februari 2024 och planerat färdigställande sker till våren 2028.

Figur 2 illustrerar det ekonomiska läget i projektet per april 2025, med alla värden i 2017 års prisnivå. Sedan projektstarten är i dagsläget drygt 450 mnkr upparbetade, vilket motsvarar 36 % av



Figur 2. Illustration över ekonomiskt nuläge och prognos för projekt Skandiaporten.

den totala budgeten. Prognosen för återstående arbeten är 580–610 mnkr. Till detta har Göteborgs Hamn AB beslutat avsätta 40 mnkr till en riskreserv. Riskreserven avser att kunna hantera oförutsedda händelser under återstoden av projektets genomförande. I nuläget är drygt 1/3 av projektets budget och genomförandetid upparbetade. För återstående genomförandetid återstår i huvudsak två större osäkerheter att hantera:

- Upphandling av entreprenör för muddring 0–50 m från kaj. Detta ingår som del av Sjöfartsverkets upphandling och utfallet blir känt i september 2025.
- Gjutning av kranbalk. Dessa arbeten sker som del av den upphandlade totalentreprenörens ansvar. Arbetena påbörjas hösten 2025 och kommer att pågå fram till omkring hösten 2027.

Med beaktande av att en tillräcklig riskreserv avsätts för att kunna slutföra det ursprungliga åtagandet *Kajåtgärder*, till 17,5 m maximalt fartygsdjupgående, bedömer Göteborgs Hamn AB att det sammantaget finns ett möjligt utrymme på 155–185 mnkr att omdisponera inom befintlig budget. Att detta utrymme för omdisposition finns, i jämförelse med fastlagd budget, har på ett övergripande plan sin förklaring i att:

- Gynnsamma förhållanden avseende de geotekniska förutsättningarna och tillhörande beräkningsprinciper som gällde vid fördjupningen 2003–2005, och som låg till grund för de inledande kostnadsbedömningarna.
- Projekteringen har genomförts i samverkan/partnering enligt en modell som Göteborgs Hamn AB har utvecklat under många år. Arbetssättet har tack vare hög transparens i projekteringsarbetet, mellan Göteborgs Hamn AB och den upphandlade totalentreprenören NCC, resulterat i en gemensam riskdelning som har fördelats på ett sätt som varit gynnsamt för projektets totala ekonomi.
- Den incitamentsmodell som Göteborgs Hamn AB introducerat i sin samverkansmodell för entreprenaden, visar sig nu i genomförandefasen leda till ytterligare kostnadsbesparingar.

### **Redovisningsmässiga effekter**

Bolagets bedömning avseende de redovisningsmässiga förutsättningarna är att hemställa innebär att Göteborgs Hamn AB utökar omfattningen av den muddring som redan är planerad inom ramen för genomförandavtal del I och II. Därmed är bolagets bedömning att åtgärder vid kaj, och tillhörande muddring, är att betrakta som markanläggning som kan anläggningsföras och därmed redovisas som en tillgång där enbart avskrivningen påverkar bolagets utdelningsbara resultat. Exakt livslängd för avskrivning definieras först när exakta åtgärder kan beskrivas men förväntas vara mellan 10–20 år. Livslängden kan påverka 10-årsplanen då nuvarande avskrivning för hela projektet är beräknad till 50 år.

### **Bedömd lönsamhet för projekt Skandiaporten**

När det gäller den ekonomiska lönsamheten för projektet Skandiaporten, har EU-kommissionen inom ramen för notifieringsprocessen om statsstöd genomfört en rigorös granskning av projektet. I underlaget som EU-kommissionen utgått ifrån för sitt beslut om godkännande av statsstöd (SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023), framgår att den reala avkastningsnivån för projektet bedöms till 3,4 %.

Nuvärdesberäknat över projektets ekonomiska livslängd på 50 år, och i en jämförelse mellan ett scenario där investeringen genomförs kontra inte genomförs, bedöms projekt Skandiaporten för Göteborg Hamn AB:s del generera intäkter motsvarande 2 134 mnkr (i prisnivå september 2023). De ökade intäkterna beräknas uppstå från koncessionsavgifter dels inom befintligt avtal, dels vid kommande konkurrensutsättning när befintligt avtal går ut år 2037, och kan härledas till fyra kategorier:

- Ökade rörliga (anlöpsbaserade) fartygshamnsavgifter: 457 mnkr
- Ökade rörliga (godsvolymbaserade) koncessionsintäkter: 834 mnkr
- Ökat marknadsvärde vid ny koncessionsupphandling (engångsbelopp 2037): 547 mnkr
- Ökad fast koncessionsavgift för nytt koncessionsavtal (efter 2037): 296 mnkr

Intäktsanalysen är baserad på att projekt Skandiaporten genomförs till ett maxdjupgående på 17,5 m. Nyttorna för projektet är relaterade till vilket djupgående som projektet genomförs för. Den uppdaterade analysen av de transoceana containerfartygens utveckling (se sidan 8) stärker bolagets tidigare bedömning att ett projekt för ett maximalt djupgående på 16,5 m är att betrakta som en relevant miniminivå, att ett maximalt djupgående på 17,5 m rekommenderas och att varje decimeter djupare än 16,5 m ökar konkurrenskraften för Göteborgs hamn mot andra nordeuropeiska hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor.

Avkastningsnivån för investeringen på 3,4 % ligger något under den nivå som anges i bolagets ägardirektiv. Kravet i ägardirektivet är dock ställt på koncernen Göteborgs Hamn AB som helhet och inte på enskilda investeringar.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Utöver vad som beskrivits i tidigare ärende är det relevant att nämna att sedan beslutet i kommunfullmäktige i september 2020, har mark- och miljödomstolen i Vänersborg beviljat miljötillstånd enligt miljöbalken för projekt Skandiaportens respektive delar *Kajåtgärder* och *Farledsåtgärder*. Tillståndet gäller dels tillstånd till vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken) för fördjupning och breddning av farled samt ändrad farledsutmärkning, dels dispens för dumpning av muddermassor (15 kap. miljöbalken) på utpekad plats utanför Vinga.

Efter den huvudförhandling i målet som hölls i juni 2022, erhöll Göteborgs Hamn AB miljödom i oktober 2022 och Sjöfartsverket i mars 2023. I miljödomarna anges de villkor som gäller för de tillståndspliktiga arbetena, bland annat gällande muddring och dumpning.

## Bedömning ur social dimension

*Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension utöver vad som beskrivits i tidigare ärende.*

## Samverkan

*Samverkan är inte aktuellt.*

## Bilagor

1. Genomförandeavtal del I
2. Genomförandeavtal del II
3. Europeiska kommissionens beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023

## Beskrivning av ärendet

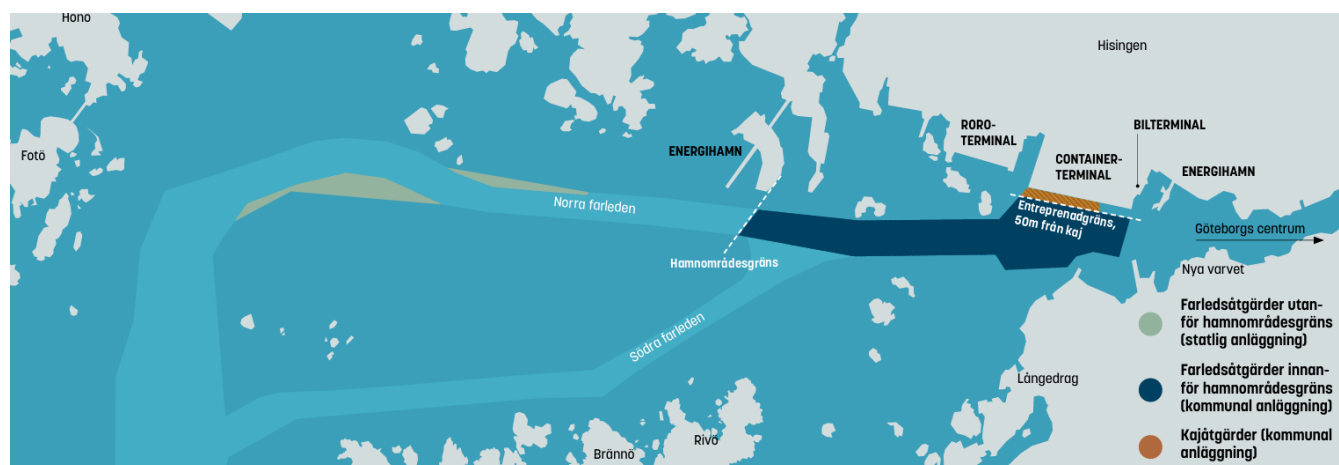
### Bakgrund

Trafikverket, i samverkan med Göteborgs Hamn AB och Sjöfartsverket, genomförde under 2014 en åtgärdsvalsstudie, angående behovet av att fördjupa farleden till containerterminalen i Göteborgs hamn. Trafikverket ansvarade för studien. I nationell plan 2018 beviljades projektet statliga medel för perioden 2024–2029, vilket gjorde det möjligt för Trafikverket/Sjöfartsverket att finansiera hälften av projektet där Göteborgs Hamn AB finansierar den andra hälften.

Parterna har därefter tecknat två avsiktsförklaringar samt två genomförandeavtal, i takt med att projektstudierna och förståelsen för de ekonomiska förutsättningarna har fördjupats.

I genomförandeavtal del II framgår att *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*, som minimum, ska genomföras till ett *Grundutförande* avseende ett fartygsdjupgående på 16,5 m. Ambitionsnivån är dock att genomföra ett *Tillägg* gällande *Farledsåtgärder* samt *Kajåtgärder* för att uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m.

Parternas ansvarsfördelning illustreras i figur 3 nedan, där den kommunala delen av farleden motsvaras av den mörkblå ytan i illustrationen. I genomförandeavtalen har ansvarsfördelningen för detta projekt dock fördelats på så sätt att respektive part står för sina risker; Göteborgs Hamn AB för kajåtgärder inklusive muddring och arbeten i vatten 0–50 m från kaj (området markerat i orange färg på illustrationen) och Trafikverket/Sjöfartsverket för farledsåtgärder inklusive vändyta längre ut än 50 m från kaj (mörkblå samt ljusgrön färgmarkering). Trafikverket/Sjöfartsverket har därmed i detta projekt åtagit sig ett finansieringsansvar såväl inom den statliga som den kommunala anläggningen.



Figur 3: Principiell ansvarsfördelning mellan Trafikverket/Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB. Notera att kartan kommer att uppdateras med marginella förändringar.

## **Inför genomförandeavtal del III och beslutet om slutgiltigt maximalt fartygsdjupgående**

I genomförandeavtal del II framgår att slutgiltig nivå, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, för *Farledsåtgärder*, ska beslutas i genomförandeavtal del III, i ett skede när anbud inkommit från muddrings-entreprenörerna i Sjöfartsverkets upphandling.

Sjöfartsverket genomför för närvarande upphandling av muddringsentreprenör. Anbudsöppning planeras ske i början av september, med ambitionen att teckna kontrakt med vald muddringsentreprenör inom två månader därefter (början av november). Ingen fakturering ska ske mellan Parterna utan den upphandlade muddringsentreprenören fakturerar respektive Part sin del av projektet enligt det kommande genomförandeavtalet del III.

I Sjöfartsverkets upphandling av muddringsentreprenör för *Farledsåtgärder* ska anbudsgivarna dels uppge pris för *Grundutförandet*, dels, som en option, pris för tilläggsutförandet.

Inför det skede där anbud från Sjöfartsverkets upphandling öppnas (början av september), behöver Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB förbereda sig på att i dialog kunna avgöra eventuella förändringar gällande projekt Skandiaportens innehåll och/eller finansiering.

Parternas ambition är att som senast i november 2025 kunna teckna genomförandeavtal del III, i vilket det slutgiltiga innehållet och tillhörande ekonomiska fördelningen för *Farledsåtgärder* fastslås. I genomförandeavtalet behöver den statliga investeringen innanför hamnområdesgränsen ske i enlighet med EU-kommissionens beslut avseende statligt stöd, se nedan.

Beroende på utfallet av Sjöfartsverkets upphandling, behöver Parterna vara förberedda för att hantera de ekonomiska förutsättningarna för projektets genomförande och samtidigt maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten.

### **EU kommissionens beslut om statsstöd**

Europeiska kommissionen godkände i beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023, bilaga 3 ett statligt stöd upp till maximalt 1 675 000 000 kronor för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns* (den kommunala anläggningen). Det angivna beloppet är enligt beslutet ett fast belopp och kan inte indexuppräknas. Det statliga stödet innebär ingen utbetalning av medel till Göteborgs Hamn AB utan att Trafikverket/Sjöfartsverket tar direkta kostnader för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns*. Dessa kostnader får dock inte överstiga beloppet som anges ovan.

Parterna har förbundit sig att genomföra projekt Skandiaporten på ett sådant sätt att det uppfyller de krav och villkor som varit en förutsättning för EU-kommissionens beslut och att inte äventyra förenligheten med statsstödsreglerna.

Detta är en ny, styrande, förutsättning jämfört med det som var känt vid framtagandet av den avsiktsförklaring del II som godkändes i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20).

## Uppdaterad analys av de transoceana containerfartygens utveckling

Dagens maximala fartygsdjupgående vid containerterminalen i Skandiahamnen är 13,5 m.

I beslutsunderlaget till beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) framgår att ett maximalt djupgående under 16,5 m är inte relevant om Göteborgs hamn skall bevara och utveckla sin marknadsposition som ett nordiskt logistikcentrum och godsnav i allmänhet och den transoceana containersjöfarten i synnerhet. Ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m beskrivs som enligt alla studier önskvärt för att säkra konkurrenskraften på lång sikt.

I genomförandavtal del II framgår att *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*, som minimum, ska genomföras till ett *Grundutförande* avseende ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m. Ambitionsnivån är dock att genomföra ett *Tillägg* gällande *Farledsåtgärder* samt *Kajåtgärder* för uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m.

Baserat på bedömningen att åtgärderna i kajanläggningen endast kan ske vid ett tillfälle, och att det inte är tekniskt möjligt att i ett framtida läge ytterligare fördjupa vid befintlig kajanläggning, har Göteborgs Hamn AB beslutat att åtgärderna inom ramen för *Kajåtgärder* ska genomföras för ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m.

Under våren 2025 har Göteborgs Hamn AB låtit uppdatera analyserna (senast genomförd 2019) av den globala containersjöfarten och utvecklingen av de transoceana containerfartygen. Den uppdaterade analysen leder till bedömningen att:

- De striktare regler för minskade utsläpp av växthusgaser som beslutas inom EU och International Maritime Organisation (IMO) kommer leda till att containerfartygen blir mer fyrkantiga, med ett större djupgående, och kommer att segla långsammare. Den lägre hastigheten kompenseras med att rederierna sätter in större fartyg, som kan lasta en större godsvolym per transport, med en lägre bränsleförbrukning och därmed minskad miljöbelastning per transporterad container.
- Utifrån denna trend kommer de starkaste drivkrafterna vara att i första hand öka containerfartygens dimensioner på djupet, snarare än på längden eller bredden.
- Denna bedömning får starkt stöd i studier av det stora antalet Post-Panamaxfartyg – fartyg för stora för Panamakanalen och som oftast sätts in i trafik mellan Fjärran Östern och Nord/Nordvästeuropa – som byggts sedan 2016 eller som redan ligger i orderboken hos världens skeppsvarv och som kommer att byggas under åren 2025 till 2031.
- Av de 240 Post-Panamaxfartyg som redan ligger i orderböckerna för perioden fram till 2031, har 75 % ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m eller djupare och drygt 50 % 17,0 m eller djupare. Omkring 15 % av fartygen dimensioneras för ett maximalt djupgående på 17,5 m eller djupare. Bedömningen är att nya beställningar som görs under kommande år, i ökande omfattning kommer att avse fartyg med djupgående på 17,5 m eller mer, vilket kommer öka andelen i denna kategori.
- Den genomsnittliga livslängden för den här kategorin av fartyg är mellan 23 och 25 år. Det innebär att många av fartygen som är byggda fram till och med 2021 kommer att fasas ut innan 2050, medan merparten av de som byggs från och med 2022 bedöms finnas kvar efter 2050.



Sammantaget innebär den uppdaterade analysen för projekt Skandiaporten att ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m alltså är att betrakta som en relevant miniminivå. Den uppdaterade analysen stärker den tidigare bedömningen att 17,5 m djupgående rekommenderas och att varje decimeter djupare än 16,5 m ökar Göteborgs hamns konkurrenskraft mot andra nordeuropeiska hamnar och attraktionskraften för fartygsoperatörerna, både på kort och längre sikt. Vid behov bör Göteborgs Hamn AB prioritera att projekt Skandiahamnen utförs med fokus på fartygens djupgående, framför fartygens bredd och i sista hand fartygens längd.

### **Ekonomiska förutsättningar och störst nytta i förhållande till investeringskostnad**

Nyttorna för projektet är relaterade till vilket djupgående som projektet genomförs för. Ett större djupgående ökar konkurrenskraften för Göteborgs hamn mot andra hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor. Samtidigt måste tillkommande nyttor baserat på ett större djupgående vägas mot tillkommande investeringskostnader.

I denna avvägning behöver parterna hantera de ekonomiska förutsättningarna för projektets genomförande och samtidigt maximera nyttorna i relation till investeringskostnad. Viktiga ekonomiska förutsättningar är:

- EU-kommissionens beslut om att begränsa Trafikverket/Sjöfartsverkets investering i åtgärder innanför hamnområdesgränsen. Dessa åtgärder får maximalt uppgå till 1 675 mkr, som ett fast belopp som inte indexuppräknas.
- EU-kommissionens beslut är inte kopplat till vilket maxdjupgående som projektet genomförs för.
- Genomförandeavtal del II beskriver att i det fallet att Trafikverket/Sjöfartsverkets budget för *Farledsåtgärder* bedöms täcka ett utförande utöver miniminivån *Grundutförandet* (det vill säga utöver ett maximalt fartygsdjupgående 16,5 m) är utgångspunkten att Sjöfartsverket ska rapportera en innehållsförändring, i form av ett utökat maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m, i enlighet med Trafikverkets rutiner för avvikelser.
- Genomförandeavtal del II beskriver att Göteborgs Hamn AB har rättighet men ej skyldighet att (helt eller delvis) finansiera åtgärder i farleden för att i projektet uppnå *Grundutförandet* och/eller realisera ambitionen att (helt eller delvis) genomföra ett tillägg till grundutförandet upp till 17,5m.
- Beroende på farledens befintliga vattendjup och bredd sker de åtgärder som krävs för att uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m med en fördelning på omkring 35 % utanför hamnområdesgränsen och 65 % innanför. De tillkommande åtgärder som skulle behövas för att nå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m skulle uteslutande ske innanför hamnområdesgränsen, d.v.s. i den kommunala delen av farleden. Detta innebär att vid en fördjupning över 16,5 m så sker merkostnaden uteslutande inom de åtgärder (*Farledsåtgärder innanför hamnområdesgränsen*) som omfattas av EU-kommissionens beslut om statsstöd och således där Trafikverket/Sjöfartsverkets investering begränsas av statsstödsbeslutet.

Sammantaget innebär ovanstående punkter att Parterna kan komma att behöva revidera ansvarsfördelningen i genomförandeavtal del II, för att efterleva EU-kommissionens beslut och maximera nyttorna med projektet.

Det slutgiltiga innehållet och tillhörande ekonomiska ansvarsfördelningen för *Farledsåtgärder* ska fastslås i genomförandeavtal del III.

## **Bolagets bedömning**

Bolagets bedömning är att projekt Skandiaporten är avgörande för att Göteborgs hamn skall bevara och utveckla sin marknadsposition som ett nordiskt logistikcentrum och godsnav i allmänhet och för den transoceana containersjöfarten i synnerhet. Den uppdaterade analysen av containerfartygens utveckling visar att fartygens dimensioner i första hand utökas på djupet och att ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m fortsatt är att betrakta som en miniminivå. Vidare stärker den uppdaterade analysen tidigare bedömning att 17,5 m djupgående rekommenderas och att varje decimeter djupare än 16,5 m ökar Göteborgs hamns konkurrenskraft mot andra nordeuropeiska hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor.

En ny, styrande, förutsättning jämfört med det som var känt vid beslutet i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) är EU-kommissionens beslut om att begränsa Trafikverket/Sjöfartsverkets investering i åtgärder innanför hamnområdesgränsen, d.v.s. i den kommunala delen av farleden. EU-kommissionens beslut kan innebära att projektets nyttor inte kan realiseras fullt ut.

För att i ett avslutande genomförandeavtal del III, i samverkan med Trafikverket och Sjöfartsverket, kunna hantera projektets ekonomiska förutsättningar, söker Göteborgs Hamn AB mandat att genomföra en omDispositionering av medel inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen.

För förtydligandets skull kan nämnas att bolagets syfte med att kunna omDispositionera medel inom beviljad ekonomisk ram inte handlar om att subventionera Trafikverket/Sjöfartsverkets ekonomiska åtagande utan förutsätter att Trafikverket/Sjöfartsverket nyttjar hela sin beviljade budget, med EU-kommissionens beslut om statsstöd som enda begränsning för åtgärder innanför den kommunala hamnområdesgränsen.

Det är bolagets bedömning att omDispositioneringen av medel (cirka 155–185 mnkr) inom ramen för tidigare beviljad budget, inkluderat en tillräcklig riskreserv för att slutföra det ursprungliga åtagandet *Kajåtgärder*, är möjlig och nödvändig för att kunna maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten.

I ett eventuellt scenario att inkomna anbud är så pass höga att projekt Skandiaporten inte kan genomföras inom Parternas befintliga budgetar, finns mellan Parterna en handlingsplan med syftet att kunna minska projektets omfattning. I ett sådant fall kommer Göteborgs Hamn AB inom ramen för ordinarie rapportering hålla kommunfullmäktige informerad om projektets fortsatta utveckling.

Ärendet är av principiell beskaffenhet och av betydande ekonomiskt vikt, vilket innebär att ärendet ska prövas av kommunfullmäktige.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Patrik Benrick, Handläggare