



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 5

2020-09-21

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



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 6

2020-09-21

Ärende – Ekonomisk rapportering (delårsbokslut, prognos 2, UR2)

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

Utdelning ur J. A. Hertz donationsfond

J. A. Hertz donationsfond utdelar årligen medel ur avkastningen från fondens kapital att användas till "stipendier eller reseunderstöd åt unge män", som i utlandet vilja tillägna sig mera djupgående kännedom och praktisk erfarenhet av sådana handelsförhållanden, vilka kunna vara av betydelse för vårt lands handel särskilt frihamnsanläggningar och liknande anläggningar. Handläggningen av ärenden avseende donationsfonden åvilar Hamnbolaget.

Kungörelse angående stipendium ur J. A. Hertz donationsfond har i sedvanlig ordning anslagits.

En (1) ansökning om stipendium har inkommit. Bolaget bedömer att denna ansökan inte uppfyller kriterierna för ett stipendium.

Att det är så få ansökningar i år relaterar vi till corona pandemin och att detta medfört att många som haft planerade praktiker och studier utomlands har ställts in.

Enligt uppgift från Stadsledningskontoret finns för utdelning år 2020 tillgängliga medel uppgående till 45 138 kr.

Med åberopande av vad ovan anförts föreslås att hamnstyrelsen fastställer beslut att för år 2020 inte tilldela några medel ur J. A. Hertz donationsfond. Årets medel uppgående till 45 138 kronor kvarstår därmed i fonden.

Göteborg 2020-09-10

GÖTEBORGS HAMN AB

Elvir Dzanic, VD



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 8

2020-09-21

Ärende – Hamntaxa 2021

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



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 9

2020-09-21

Ärende – Beslut investeringsbegäran – Elanslutning tankfartyg Skarvik

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

Datum 2020-09-21
GHAB 2020-0181

Handläggare: Edvard Molitor

Telefon: 031-368 76 20

E-post: edvard.molitor@portgot.se

Ärende: Svar på remiss på förslaget till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Fastställa Göteborgs Hamn AB:s yttrande på förslaget till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030.

Sammanfattning

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030. Förslaget har sänts på remiss och Göteborgs Hamn AB har tagit fram ett yttrande. Väsentliga delar av yttrandet har presenterats som information vid tidigare styrelsemöte (2020-06-15). Det fastställda yttrandet skall vara inskickat till Miljöförvaltningen före 2020-09-30.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Finansiella resurser och synen på kostnader för minskad klimatpåverkan är en viktig del av det föreslagna programmet. Samtidigt är det idag svårt att hitta enskilda investeringar som enkom syftar till att minska klimatpåverkan, då det ofta rör sig om delar av större investeringar som kan göras på olika sätt och därmed få olika miljöpåverkan. Den avgörande faktorn blir då att man gör rätt val vid rätt tillfälle, även om det i vissa fall kan innebära en större kostnad. Bolaget har en mängd åtgärder som kommer att på ett eller annat sätt bidra, men få eller ingen av dessa är uttryckligen framtagna för att nå just dessa mål. Dock är det uppenbart att omställningen för ett framtida hållbart samhälle kommer att kosta, och måste få kosta.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Hamn är en av världens mest hållbara hamnar och har sedan länge bedrivit ett mycket proaktivt miljöarbete. Genom att även i framtiden ligga i framkant ska hamnen fortsätta vara ett globalt föredöme. Göteborgs Hamn arbetar mycket aktivt med miljö- och hållbarhetsfrågor och låter dessa genomsyra hela verksamheten. Miljö- och hållbarhet är därför ett naturligt inslag i såväl affärsplan och verksamhetsplaner som process- och ledningssystem, som alla syftar till att gemensamt bidra till de mycket höga förväntningar som finns både internt och externt om ett proaktivt arbete.

Miljö- och klimatprogrammet från Göteborgs Stad innebär ett bra stöd och kan komplettera det sedan tidigare pågående och mycket omfattande arbetet med miljö- och klimatfrågor inom Göteborg Hamn.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Samverkan

Har inte bedömts relevant i detta ärende.

Bilagor

1. Följebrev remiss Miljö- och klimatprogram förvaltningar och bolag
2. Förslag till svar på remiss på Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030
3. Förslag till Bilaga 1 Svar på fråga 3 _Göteborgs Hamn AB

Ärendet

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030.

Beskrivning av ärendet

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030. Förslaget har sänts på remiss och Göteborgs Hamn AB har tagit fram ett yttrande. Väsentliga delar av yttrandet har presenterats som information vid tidigare styrelsemöte (2020-06-15). Det fastställda yttrandet skall vara inskickat till Miljöförvaltningen före 2020-09-30.

Risker

Den främsta risken med Göteborgs Stads nya miljöprogram är att man ställer höga krav utifrån lokala perspektiv. Göteborgs hamn hanterar stora mängder gods även från övriga Sverige och Skandinavien, och hamnens miljöpåverkan bör därför ses i ett större sammanhang än bara den lokala miljöpåverkan i Göteborg.

Bolagets bedömning

Bolagets bedömning är att det bilagda remissvaret är tillräckligt omfattande och att styrelsen bör ställa sig bakom det i sin helhet.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Edvard Molitor, Hållbarhetschef

Välkomna att lämna synpunkter på förslaget till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030

Miljöförvaltningen har i samverkan med stadsledningskontoret och med stöd från förvaltningar och bolag tagit fram ett förslag till *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030*. Förslaget innehåller miljömål med tillhörande delmål och strategier. I enlighet med stadens riktlinje för styrande dokument innehåller programmet inga åtgärder.

Nu är det dags för er att ge era synpunkter! Vi vill ha era svar senast den 30 september.

Remissen och tillhörande dialogmöten är en aktiv del av programmets utveckling med syfte att förankra och bearbeta förslaget till program ytterligare. Synpunkter på förslaget till program tas emot genom skriftliga remissvar som är nämnd- eller styrelsebehandlade.

Ytterligare ett syfte med remissen är att samla in underlag till en översiktlig ekonomisk bedömning av miljö- och klimatprogrammet. Bakgrunden till detta är att kommunfullmäktige har infört tydligare krav på beskrivning av ekonomiska konsekvenser vid beslut om nya styrande dokument i staden. Se fråga 6 nedan.

När miljö- och klimatprogrammet antas kommer följande styrande dokument inte längre vara giltiga:

- Göteborgs Stads miljöprogram 2013–2020 (med samtliga mål och delmål)
- Göteborgs Stads handlingsplan för miljön 2018–2020
- Klimatstrategiskt program för Göteborg
- Göteborgs Stads program för biologisk mångfald och ekosystemtjänster 2019–2025

Frågor att besvara

I ert remissvar vill vi att ni i första hand fokuserar på att besvara följande frågor:

1. Ger miljö- och klimatprogrammet den styrning och vägledning som ni behöver för att kunna göra ett bra miljöarbete?
2. Vilka övergripande synpunkter har ni på miljö- och klimatprogrammets innehåll och struktur?
3. Vilka detaljerade synpunkter har ni på miljömål, delmål och strategier? Som stöd kan ni använda mallen i bilaga 2.
4. Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att programmet ska leda till handling?
5. Samordningsansvariga och medansvariga pekas ut för strategierna. Saknar ni något i rollbeskrivningen som är avgörande för att kraftsamla för genomförande i Göteborgs Stad?

6. Vilka åtgärder ser ni att er nämnd/styrelse kommer att genomföra fram till 2030 för att bidra till att målen i programmet ska nås? Observera att de åtgärder ni anger inte är bindande. Ange vilka miljömål eller delmål åtgärderna syftar till att nå och dela upp dem i följande tre kategorier:
- Inom ram: Åtgärder som kan göras inom nuvarande ekonomisk ram utan att det får några betydande konsekvenser för verksamheten. Till exempel åtgärder som kan genomföras utan att resursbehoven ökar, åtgärder som redan är beslutade eller åtgärder som kommer att genomföras även om förslaget till miljö- och klimatprogram inte skulle beslutas.
 - Inom ram med konsekvenser: Åtgärder som kan göras inom nuvarande ekonomisk ram men som kräver omprioritering inom verksamheten. Beskriv vilka konsekvenser det skulle ge för verksamheten. Vad är det som skulle prioriteras bort?
 - Utökad ram: Åtgärder som ni ser att nämnden/styrelsen kommer behöva göra och som inte ryms inom nuvarande ekonomisk ram. Ange uppskattad kostnad för dessa. Som stöd kan ni använda mallen i bilaga 3.
7. Vilka behov och exempel på åtgärder som måste genomföras i samarbete mellan olika förvaltningar och bolag kan ni se, (utöver de åtgärder er egen nämnd eller styrelse behöver genomföra, se fråga 6)? Vilka utmaningar finns idag för att få till ett sådant samarbete?

Remissmöten och dialog

På grund av den rådande situationen med covid-19 kommer informationsmöten och dialog under remissperioden i första hand att hållas digitalt. För att kunna skicka kallelser och information ber vi er att så snart som möjligt meddela e-postadress till den kontaktperson i förvaltningen/bolaget som ansvarar för att svara på remissen till:

mathilda.edlund@miljo.goteborg.se

Vi erbjuder en digital infoträff där programmet presenteras och ni får möjlighet att ställa frågor. Välj ett av dessa datum:

19 maj kl 13:30-15

25 maj kl 9:00-10:30

Utöver detta kommer fördjupade dialoger att hållas för att diskutera miljömål, delmål, indikatorer och strategier. Kallelser kommer att skickas till er kontaktperson och andra berörda.

Om ni önskar så kan en tjänsteperson från miljöförvaltningen presentera programmet och svara på frågor vid nämnd-/styrelsemöten, ledningsgruppsmöten med mera. Skicka era önskemål till mathilda.edlund@miljo.goteborg.se

På temasidan *Miljöarbete i staden* på Göteborgs Stads intranät kommer vi att lägga upp tider för dialogmöten, powerpointpresentationer och svar på vanligt förekommande frågor kring remissen. Den hittar du på intranat.goteborg.se/miljoarbete

Skicka svaret senast 2020-09-30 till miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se märkt med diarienummer 2020-6095. Vi vill att ni bifogar protokollsutdrag samt tjänsteutlåtande. Tjänsteutlåtandet och ev. bilaga 2 ska vara i wordformat och ev. bilaga 3 i excelformat.

Bilagor

Bilaga 1	Remissinstanser Göteborgs Stad
Bilaga 2	Mall för svar på fråga 3, detaljerade synpunkter
Bilaga 3	Mall för svar på fråga 6, uppskattade kostnader för åtgärder som kräver utökad ekonomisk ram

Bilaga 1 Remissinstanser Göteborgs Stad

Business Region Göteborg AB
Byggnadsnämnden
Fastighetsnämnden
Framtiden Byggutveckling AB
Förvaltning Framtiden AB
Förvaltnings AB GöteborgsLokaler
Förskolenämnden
GREFAB
Got Event AB
Grundskolenämnden
Göteborgs & Co AB
Gryyab AB
Göteborg Energi AB
Göteborgs Hamn AB
Göteborgs spårvägar AB
Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB
Göteborgs Stads Leasing AB
Göteborgs Stads Parkering AB
Göteborgs Stadshus AB
Higab AB
Idrott- och föreningsnämnden
Inköp och upphandling
Johanneberg Science Park AB
Nämnden för arbetsmarknad och vuxenutbildning
Nämnden för Intraservice
Nämnden för Konsument och medborgarservice
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lindholmen Science Park AB
Liseberg AB
Lokalnämnden
Park och naturnämnden
Renova AB
Räddningstjänsten Storgöteborg
Sahlgrenska Science Park AB
Social resursnämnd
SDN Askim Frölunda Högsbo
SDN Majorna Linné
SDN Västra Göteborg
SDN Östra Göteborg
Trafiknämnden
Ungdomsfullmäktige
Utbildningsnämnden
Älvstranden utveckling AB

Datum: 2020-09-21
Referens GHAB: Edvard Molitor
Dnr GHAB: GHAB2020-0181
Ert dnr: 2020-6095

Miljöförvaltningen
Box 7012
402 31 Göteborg

Svar på remiss på förslaget till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030

Göteborgs Hamn AB (Hamnbolaget) lämnar följande synpunkter om förslaget till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 (dnr 2020-6095):

- 1. Ger miljö- och klimatprogrammet den styrning och vägledning som ni behöver för att kunna göra ett bra miljöarbete?*

Göteborgs Hamn är en av världens mest hållbara hamnar och har sedan länge bedrivit ett mycket proaktivt miljöarbete. Genom att även i framtiden ligga i framkant ska hamnen fortsätta vara ett globalt föredöme. Göteborgs Hamn arbetar mycket aktivt med miljö- och hållbarhetsfrågor och låter dessa genomsyra hela verksamheten. Miljö- och hållbarhet är därför ett naturligt inslag i såväl affärsplan och verksamhetsplaner som process- och ledningssystem, som alla syftar till att gemensamt bidra till de mycket höga förväntningar som finns både internt och externt om ett proaktivt arbete.

Hamnbolaget har också det övergripande ansvaret för att säkerställa de miljötillstånd som är en förutsättning för hamnens fortsatta verksamhet och utgör en viktig del av hamnens strategiska utveckling. Genom att ligga i framkant med miljöarbetet och visa på en tillförlitlighet, kan hamnbolaget upprätthålla en god relation till myndigheter och tillsyn, vilket bidrar till att skapa ett handlingsutrymme för framtida expansion och tillväxt. I detta arbete är det även av yttersta vikt att vi har en god samverkan med övriga intressenter i hamnen, inte minst med koncessionstagarna. Utöver det lokala och regionala arbetet så har hamnbolaget också uppdraget från staden att bidra till att göra Göteborg till en internationell förebild inom miljö och hållbarhet. Samtidigt finns en stor efterfrågan på ett aktivt deltagande i olika hamnforum på både nationell och internationell nivå, där Göteborgs Hamn också ofta företräder övriga Sverige, inom både EU och gentemot FN. För att uppnå en trovärdig nivå på detta arbete är det viktigt att både bibehålla en hög nivå på det egna miljö- och hållbarhetsarbetet, och samtidigt underhålla och utveckla de möjligheter som miljöarbetet ger till utökad samverkan med betydelsefulla aktörer på global nivå.

Miljö- och klimatprogrammet från Göteborgs Stad innebär ett bra stöd och kan komplettera det sedan tidigare pågående och mycket omfattande arbetet med miljö- och klimatfrågor inom Göteborg Hamn.

- 2. Vilka övergripande synpunkter har ni på miljö- och klimatprogrammets innehåll och struktur?*

Miljö- och klimatprogrammets innehåll och struktur ger en rimlig och god överblick över arbetet inom Göteborgs Stad. För de enskilda bolagen så är dock verksamheten mer specifik till sitt innehåll och inriktning, och stora delar av programmet blir därför mindre relevant för det enskilda

bolaget. Det är därför viktigt att det framgår med önskvärd tydlighet att alla bolag inom staden inte kan förväntas delta och bidra till samtliga delar av miljö- och klimatprogrammet. Den förhållandevis breda och generella ansats som tagits inom miljö- och klimatprogrammet passar därför väldigt bra som ett kompletterande stöd, och det uppskattas att programmet inte framhävs som det i alla lägen styrande, då detta i vissa fall annars kan verka hämmande för det redan pågående arbetet. En stor del av det miljö- och klimatarbete som bedrivs inom Göteborgs Hamn syftar i första hand till en förbättring på nationell och global nivå snarare än att enkom täcka in Göteborg. Detta gäller även för hamnen som sådan; Göteborgs Hamn är en hamn för hela Sverige och Skandinavien, och inte bara för Göteborg. Kraven och förväntningarna bör också ställas därefter.

3. *Vilka detaljerade synpunkter har ni på miljömål, delmål och strategier? Som stöd kan ni använda mallen i bilaga 2.*

Se **Bilaga 1: Svar på fråga 3, detaljerade synpunkter** (word-dokument "Bilaga 1 Svar på fråga 3 _Göteborgs Hamn AB").

4. *Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att programmet ska leda till handling?*

Den enkom viktigaste faktorn är finansiella resurser och synen på kostnader för minskad klimatpåverkan. Samtidigt är det idag svårt att hitta enskilda investeringar som enkom syftar till att minska klimatpåverkan, då det ofta rör sig om delar av större investeringar som kan göras på olika sätt och därmed få olika miljöpåverkan. Den avgörande faktorn blir då att man gör rätt val vid rätt tillfälle, även om det i vissa fall kan innebära en större kostnad.

5. *Samordningsansvariga och medansvariga pekas ut för strategierna. Saknar ni något i rollbeskrivningen som är avgörande för att kraftsamla för genomförande i Göteborgs Stad?*

Såvitt vi kan bedöma är rollbeskrivningarna korrekta och strategiernas indelning av ansvariga bör vara tillräckliga i sin omfattning.

6. *Vilka åtgärder ser ni att er nämnd/styrelse kommer att genomföra fram till 2030 för att bidra till att målen i programmet ska nås? Observera att de åtgärder ni anger inte är bindande. Ange vilka miljömål eller delmål åtgärderna syftar till att nå och dela upp dem i följande tre kategorier:*
- *Inom ram: Åtgärder som kan göras inom nuvarande ekonomisk ram utan att det får några betydande konsekvenser för verksamheten. Till exempel åtgärder som kan genomföras utan att resursbehoven ökar, åtgärder som redan är beslutade eller åtgärder som kommer att genomföras även om förslaget till miljö- och klimatprogram inte skulle beslutas.*
 - *Inom ram med konsekvenser: Åtgärder som kan göras inom nuvarande ekonomisk ram men som kräver omprioritering inom verksamheten. Beskriv vilka konsekvenser det skulle ge för verksamheten. Vad är det som skulle prioriteras bort?*
 - *Utökad ram: Åtgärder som ni ser att nämnden/styrelsen kommer behöva göra och som inte ryms inom nuvarande ekonomisk ram. Ange uppskattad kostnad för dessa. Som stöd kan ni använda mallen i bilaga 3.*

Som nämnt under fråga 4, så är det svårt att hitta enskilda investeringar som enkom syftar till att minska klimatpåverkan, då det ofta rör sig om delar av större investeringar som kan göras på olika sätt och därmed få olika miljöpåverkan. Det blir därför mycket svårt att ta fram ett så omfattande underlag som det som beskrivs ovan på denna korta tid. Vi har en mängd åtgärder som kommer att på ett eller annat sätt bidra, men få eller ingen av dessa är uttryckligen framtagna för att nå just dessa mål.

7. *Vilka behov och exempel på åtgärder som måste genomföras i samarbete mellan olika förvaltningar och bolag kan ni se, (utöver de åtgärder er egen nämnd eller styrelse behöver genomföra, se fråga 6)? Vilka utmaningar finns idag för att få till ett sådant samarbete?*

En viktig pusselbit i att minska klimatpåverkan från transporter är en ökad elektrifiering, och i detta är samverkan med Göteborg Energi av stor vikt. Vi ser dock inte att detta skulle innebära några svårigheter eller utmaningar i sig.

Samverkan med övriga aktörer kring effektivisering av godstransporter inom Göteborgsområdet, är en viktig och kontinuerlig del av vårt arbete och sker redan idag.

Hamnbolagets styrelse har fastställt yttrandet 2020-09-21.

Frågor ställs till Edvard Molitor på tfn 031-368 76 20, e-post edvard.molitor@portgot.se.

Med vänliga hälsningar

Göteborgs Hamn AB

Bilaga 1: Svar på fråga 3, detaljerade synpunkter

Miljömål/Delmål	Synpunkter per miljömål och delmål
Miljömål för naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald	Göteborgs Hamn stödjer målet i den övergripande inriktningen.
<i>Delmål 1 Naturen:</i> Göteborgs Stad sköter och skyddar arters livsmiljöer så att naturvärdena utvecklas	Att påbörja målarbetet med en omfattande inventering och skyddsbedömning är rimligt utifrån de rådande förutsättningarna.
<i>Delmål 2 Naturen:</i> Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag	Göteborgs Hamn stödjer målet i den övergripande inriktningen, men det bör samtidigt påpekas att en målnivå på 100 procent kan vara svår att uppnå i vissa fall. Med ett så omfattande osäkerhetsintervall så bör man vara försiktig med att sätta målnivåer som kräver en fullständig uppfyllnad, och lämna utrymme för en viss kvarvarande påverkan som kanske inte kan undkommas till en rimlig kostnad. Således bör målnivån antingen sänkas något, alternativt kompletteras med en proportionalitets- eller rimlighetsbedömning av nödvändiga kontra möjliga åtgärder.
<i>Delmål 3 Naturen:</i> Göteborgs Stad ökar den biologiska mångfalden i stadsmiljön	Göteborgs Hamn stödjer målet.
<i>Delmål 4 Naturen:</i> Göteborgs Stad minskar vår påverkan från inköp på biologisk mångfald	Göteborgs Hamn stödjer målet.
Miljömål för klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll	Göteborgs Hamn stödjer målet i den övergripande inriktningen, men vill samtidigt understryka att de utsläpp som kan härledas till hamnens verksamhet är en del av hela Sveriges import och export. Utsläppen sker onekligen inom

	Göteborg och det är därför även fortsatt Göteborgs Hamns ansvar och intention att minska utsläppen så långt möjligt. Samtidigt arbetar Göteborgs Hamn kontinuerligt för att samla än en större andel av Sveriges import och export till just Göteborg, i syfte att än mer kunna effektivisera och optimera godsflöden till och från Sverige. Detta kan i förlängningen leda till en situation där högre lokala utsläpp i Göteborg samtidigt ger mindre totala utsläpp i Sverige. Detta är och förblir Göteborgs Hamns ansvar som Sveriges största hamn.
<i>Delmål 1 Klimatet:</i> Göteborgs Stad halverar energianvändningen per invånare	Göteborgs Hamn stödjer målet.
<i>Delmål 2 Klimatet:</i> Göteborgs Stad producerar enbart energi av förnybara källor	Göteborgs Hamn stödjer målet.
<i>Delmål 3 Klimatet:</i> Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter	Göteborgs Hamn stödjer målet, men vill samtidigt uppmärksamma det pågående arbetet med hamnens egna klimatmål. Under 2019 antog hamnen ett nytt ambitiöst klimatmål om en 70% minskning av klimatpåverkan till 2030 (räknat i koldioxidekvivalenter, och med basåret 2010). Målet innefattar inte bara hamnens egen verksamhet, utan även de transporter inom Göteborgsområdet som hamnens verksamhet ger upphov till; både sjöfart, väg-, och järnvägstrafik. Den största utmaningen i detta mål är att de stora utsläppen inom den avgränsning som valts kommer från sjöfarten, och dess utsläpp ligger formellt utanför hamnens ansvarsområde. Hamnen kan därför inte direkt reglera hur fartygen drivs, utan har att förhålla sig till internationella regelverk för sjöfart som Sverige förbundit sig till via den internationella sjöfartsorganisationen IMO, som är en del av FN. Hamnen arbetar därför främst med olika typer av stöttande incitament och samverkansprojekt, vilket är ett pågående och omfattande arbete. Detta kan innefatta bland annat att hamnen underlättar tillgången till alternativa bränslen, erbjuder en miljödifferenterad hamntaxa, samt verkar för fler elanslutningar av fartyg. Det bör dock understrykas att även om Göteborgs Hamn ligger långt fram i detta arbete, så är

	vi beroende av att också den internationella utvecklingen går i rätt riktning, för att detta mål ska kunna uppfyllas. Vidare så arbetar hamnen aktivt med att flytta en större andel av Sveriges import och export via sjö och järnväg. Detta är ett viktigt mål i Sveriges strategi och vårt bidrag till detta mål är betydande. En högre andel gods som flyttas via järnväg och sjöfart innebär dock även en större andel gods som måste passera knutpunkter i järnvägsnätet samt större hamnar, och inte minst hamnar som liksom Göteborgs Hamn hanterar en stor andel järnväg. I förlängningen innebär alltså denna del av målet en mer intensiv och omfattande verksamhet i hamnen, och därav ser vi stora svårigheter med att uppnå en större minskning än de 70% vi redan åtagit oss. Göteborgs Hamn arbetar aktivt för att hela transportkedjan ska gå över till fossilfria bränslen och/eller elektrifiering. Det bör dock påpekas att när utsläppen beräknas ur livscykelperspektiv så har även dessa energikällor en påverkan. Även om hela transportkedjan ställer om till fossilfri drift, så uppnås inte en större sänkning än ca 85%, vilket gör det mycket tufft eller rentav omöjligt att sätta mål på 90% sänkning, såvida man inte även avser en minskad omfattning på verksamheten. Detta skulle dock, som tidigare nämnts, direkt motverka målen om en ökad överflyttning till sjöfart och järnväg, samt försvåra Göteborgs möjlighet att bidra till Sveriges uppfyllnad av de nationella och internationella klimatmålen.
<i>Delmål 4 Klimatet:</i> Göteborgs Stad minskar vår klimatpåverkan från konsumtion med 90%	Göteborgs Hamn stödjer målet, men vill samtidigt uppmärksamma det pågående arbetet med hamnens egna klimatmål. Av samma skäl som anges ovan, så finns ett nationellt behov av en större överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. För att möjliggöra denna överflyttning krävs dock en del investeringar, exploateringar, samt löpande underhåll av transportinfrastrukturen. Skall Göteborgs Hamn kunna ta ansvar gentemot Sverige och den nationella målsättningen så kommer de föreslagna målnivåerna om uppemot 90% minskning att vara mycket svåra att nå. Göteborgs Hamn anser därför att hamnens verksamhet i första hand bör ställas i relation till Sveriges totala utsläpp och de minskningar vi kan bidra till på nationell nivå, snarare än att inkluderas enkom i ett Göteborgsperspektiv. Detta bör gälla både den operativa driften av hamnen, men även de nödvändiga investeringarna och byggnationerna som kan komma att krävas framöver.

	Ett exempel som kan ställa en sådan avvägning på sin spets är de planer på CCS (Carbon Capture and Storage) som inkluderar att hamnen kan hantera transportutmaningen i förflyttningen av den uppsamlade koldioxiden. För hamnens del innebär detta en investering och en omfattande byggnation av nödvändig infrastruktur för att hantera lossning och lastning av uppfångad koldioxid, vilket kommer att öka hamnens lokala utsläpp, medan det bidrar till en avsevärd förbättring och minskning av samhällets utsläpp i ett bredare perspektiv.
<i>Delmål 5 Klimatet:</i> Göteborgs Stad serverar 100 procent miljömåltider	Göteborgs Hamn stödjer målet.
Miljömål för människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö	Göteborgs Hamn stödjer målet i den övergripande inriktningen.
<i>Delmål 1 Människan:</i> Göteborgs Stad slutar använda skadliga ämnen	Göteborgs Hamn arbetar kontinuerligt med att fasa ut skadliga ämnen ur verksamheten. En del produkter har dock visat sig vara kritiska till verksamheten, och den nämnda möjligheten till undantag för ett fåtal produkter är därför nödvändig. Ett kvarstående behov är att även inkludera produkter som används i entreprenader, vilket i dag inte görs i tillräcklig omfattning. Har finns ett fortsatt behov av än mer samverkan och utbyte av erfarenheter i stadens gemensamma kemikalienätverk. Utöver att vissa produkter kan anses nödvändiga så bör det också noteras att halten av ett visst ämne i en viss produkt spelar roll. Här bör man eventuellt klargöra om det är en nolltolerans eller ett begränsningsvärde av halten av ett ämne i en produkt som avses.
<i>Delmål 2 Människan:</i> Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna	Göteborgs Hamn stödjer målet men vill samtidigt lyfta att på samma sätt som för klimatmålet så finns en problematik i kopplingen till vägtrafiken, då denna inte alltid står under stadens ansvar. En stor del av de relevanta utsläppen för Göteborgs luftkvalitet härrör från statliga vägar och i dessa fall har staden en mer begränsad möjlighet att påverka.

<i>Delmål 3 Människan:</i> Göteborgs Stad säkrar en god ljudmiljö för göteborgarna	Göteborgs Hamn stödjer målet.
<i>Delmål 4 Människan:</i> Göteborgs Stad säkrar närheten till grönområden och nyttjar ekosystemtjänster	Göteborgs Hamn stödjer målet.

Strategier	Synpunkter per strategi
<i>Strategi:</i> Vi agerar som föregångare	Göteborgs Hamn AB har omfattande kontakter med andra hamnar och aktörer inom transportkedjan, och har en väl etablerad roll som proaktiv föregångare inom miljöområdet. Till följd av Göteborgs hamns ställning internationellt kring proaktivt miljöarbete har hamnbolaget engagemang i ett flertal sammanhang; På svensk nivå är Göteborg samordnande för miljönätverket inom Sveriges Hamnar, inom European Sea Ports Organisation (ESPO) är Göteborg (som företrädare för Sveriges Hamnar) ordförande för dess Sustainable Development Committée, och på internationell nivå är Göteborgs Hamn medlem i International Association of Ports and Harbours (IAPH). Dessa olika forum ger hamnbolaget mycket goda möjligheter att påverka kommande lagstiftning och direktiv från EU och IMO, och ger Göteborgs Hamn ett betydande inflytande i hur hamnar och sjöfart utvecklas på ett hållbart sätt.
<i>Strategi:</i> Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart	Göteborgs Hamn AB ser att detta är en viktig strategi för staden som helhet, men ser inte att området är specifikt prioriterat och/eller relevant för hamnbolaget.
<i>Strategi:</i> Vi driver på utvecklingen av cirkulär ekonomi	Göteborgs Hamn AB ser att detta är en viktig strategi för staden som helhet, men ser inte att området är specifikt prioriterat och/eller relevant för hamnbolaget.
<i>Strategi:</i> Vi arbetar strategiskt med finansiering för ökad takt i omställningen	Som en betydande aktör i transportkedjan för en mycket stor andel av Sveriges export och import så har Göteborgs Hamn AB en viktig roll i omställningen, och

	vi arbetar aktivt med att både söka egen finansiering för olika utvecklings- och omställningsprojekt samt stödja andra aktörer med att erhålla finansiering. I detta sammanhang bör det även påpekas att Göteborgs Hamns roll i omställningen bör ses ur ett nationellt och globalt perspektiv.
<i>Strategi:</i> Vi driver på utvecklingen för hållbart byggande	Göteborgs Hamn eftersträvar alltid att hitta de mest hållbara lösningarna i byggnation och ser positivt på staden tar ett samlat grepp i detta. Här kan finnas utrymme för än mer samverkan i form av nya eller utökade nätverk inom staden.
<i>Strategi:</i> Vi planerar för en grön och robust stad	Göteborgs Hamn ser ekosystemtjänster som en naturlig aspekt att ta hänsyn till i både planering, byggande och förvaltning. Att staden som helhet ska kunna ses som grön och robust är en självklarhet, men det bör även finnas en förståelse för att intensiv och omfattande verksamhet av den typ som Göteborgs Hamn bedriver, svårligen kan kombineras med integrerad grönska och ekosystemtjänster. Det främsta fokuset för hamnens verksamhet bör därför vara att säkerställa en robust verksamhet som är förberedd för framtida förändringar.
<i>Strategi:</i> Vi driver på utvecklingen av hållbara resor och transporter	Göteborgs Hamn stödjer målet, men vill samtidigt uppmärksamma det pågående arbetet med att utveckla hur hållbara godstransporter sker i hamnen. Göteborgs Hamn är sedan många år tillbaka en proaktiv aktör inom miljö och klimat, som driver utvecklingen framåt inom området hållbara godstransporter. Fokus är dels att minska miljö- och klimatpåverkan från de transporter som sker genom Göteborgs Hamn, men även att attrahera så stor andel som möjligt av Sveriges import och export till Göteborg, eftersom det ger dels en ökad effektivitet till följd av skalfördelar, men även leder till en ökad överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. En viktig del av Göteborgs Hamns arbete är också att agera föregångare och sprida den kunskap och erfarenhet som byggts upp till andra delar av världen. Mot bakgrund av att sjöfarten är internationell så har detta arbete kommit att bidra till en klimatomställning inte bara i närområdet och norra Europa, utan även i övriga delar av världen. Det är idag lika naturligt för Göteborgs Hamn att samverka med hamnar i Asien och Nordamerika, som att samverka med hamnar i Norden.



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 11

2020-09-21

Ärende – Statusrapport Måluppföljning 2020

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



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 12

2020-09-21

Ärende – Statusrapport Risker 2020

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

Styrelsemöte 202-09-21

Handläggare Arvid Guthed
E-post: arvid.guthed@portgot.se

Ärende:

Sveas-kulle, nedtagning av byggnad och berg samt etablering av terminalyta.

Sammanfattning

Göteborgs Hamn är beroende av ytor för att de verksamheterna som bedrivs i hamnområdet skall kunna utvecklas. Detta gäller såväl kajnära ytor som ytor i hamnens bakland. För att vara kostnadseffektivt samt begränsa inverkan på övriga intressen (ex natur och kultur) är det prioriterat att yt-effektivisera inom hamnområdet genom att identifiera mark i anslutning till befintlig verksamhet.

Sveas-kulle är belägen mellan befintlig container- och ro-ro terminal och har historiskt varit ett område för färjeterminal och senast bolagets huvudkontor innan flytten till Amerikaskjulet.

Byggnaden är avskriven och är tom sånär som en temporär lokalisering av en av bolagets verkstäder i väntan på flytt till ny samlokalisering under 2020.

Området har sedan 2016 en ny detaljplan som tillåter hamnverksamhet.

Avsikten är att ta ned byggnad och berg för att tillskapa terminalyta om drygt 20 000 m².

Ytan är aktuell för verksamhet kopplad till

- Svea-terminalen som färdigställs hösten 2020
- Containerterminalen
- Ro-ro terminalen

I ett kortare perspektiv kan ytan användas för entreprenaden kopplad till farledsfördjupningen 2022-2026.

Investeringsbegäran kommer på oktober mötet 2020.

Styrelsemöte 2020-09-21
Dnr: GHAB 2020-0308

Handläggare: Fredrik Ternström
Telefon: 031-368 76 79
E-post: fredrik.ternstrom@portgot.se

Ärende: Remiss Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Lägga informationen till handlingarna. Beslut om remissvar på kommande styrelsemöte den 23 oktober.

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har skickat ut förslag till Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken (FÖP Västra Arendal och Torsviken) på granskning. Planförslaget var på samråd 2015. Planförslaget tar höjd för hamnutveckling i området både på kort som lång sikt. Arendal nämns som lämplig plats för omlokalisering av färjor. Lämplig avgränsning för kommunalt naturreservat föreslås.

Information av ärendet sker på styrelsemötet den 21 september 2020 för beslut om remissvar på kommande styrelsemöte den 23 oktober 2020.

Nedanstående ska ses som ett utkast till remissvar.

Området mellan Risholmen och Arendal är ett av få möjliga utvecklingsområden för hamnverksamhet i Göteborg. Det är viktigt att Staden prioriterar området för hamnutveckling även om det finns andra intressen i området. Naturligtvis ska det göras med hänsyn till övriga intressen men viss påverkan på såväl naturintressen som kulturmiljöintressen kommer att behöva göras för att kunna utveckla Göteborgs hamn. Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser att planförslaget till stora delar tar hänsyn till just hamnutveckling. Det är bra att översiktsplaneringen anpassas till de fysiska möjligheterna till utveckling av området.

GHAB anser att det är bra att FÖPEN tar höjd för färjor i Arendal genom att området söder om Arendals Allé avgränsas som ett omvandlingsområde för hamnverksamhet. GHAB stödjer trafiklösningen med bro över Arendalsviken vid trafikintensiv användning. GHAB anser fortfarande att det är mycket olämpligt att dra ny väg och järnväg genom befintliga hamnterminaler så som Arendalshamnen och Älvsborgshamnen.

GHAB har förståelse för att Staden vill ha en buffertzona mellan bostäder och hamnområdet och stödjer att området vid Karholmsbassängen blir naturreservat. Att gränsen för ett kommunalt naturreservat går vid bullervallarna väster om Hjärtholmsvägen känns som en rimlig avvägning då området öster om Hjärtholmsvägen är starkt påverkat av de verksamheter som finns i området.

GHAB anser att FÖPEN är allt för begränsad vad det gäller hamnutveckling på kort sikt. Det är korrekt uppfattat att Skarvikshamnen är fullt utnyttjad med mycket begränsade utvecklingsmöjligheter och att det därför behövs mark för expansion av energihamn om behov uppstår men GHAB anser att användningen på kort sikt behöver vara mer flexibelt än bara energihamn vid Risholmen dock med låg trafikmängd. GHAB önskar att utvecklingen på kort sikt benämns hamnverksamhet med lågintensiv landbaserad trafik för att inte hindra lämpliga utvecklingsmöjligheter.

GHAB anser att den riskanalys som tagits fram är bra och att slutsatserna även känns hanterbara för GHAB även i genomförandefasen. GHAB har under processen att ta fram en granskningshandling haft en hel del synpunkter på kulturmiljöutredningen. Den bedömning som görs i FÖPEN anser GHAB dock känns rimlig.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att bygga hamn är mycket dyrt. Nya hamnområden/-terminaler kommer att byggas där det idag är hav. GHAB kommer troligen att ansvara för tillskapandet av nya landområden, byggnation av övergripande infrastruktur samt kajer. Lagrings- och/eller tillverkningsanläggningar kommer att byggas av kommande verksamhetsutövare. Om Göteborgs hamn inte kan fortsätta att utvecklas som hamn så kommer det att medför stora negativa samhällsekonomiska konsekvenser. Godset kommer att gå till någon annan hamn, möjligheterna för utveckling av raffinaderierna i Göteborg kommer att påverkas negativt. Göteborgs Stad kommer att tappa skatteintäkter osv.

Idag äger GHAB inte alla de fastigheter som kommer att beröras av hamnutveckling i området. Fastighetsfrågor måste lösas efterhand via såväl köp som rådighetsavtal.

Bedömning ur ekologisk dimension

Byggnation i vatten genom utfyllnad och muddring kommer att påverka vattenmiljön i och i närheten av utbyggnadsområdet. Hänsyn ska tas till Natur 2000-området i Torsviken och ålgräsängsmiljöer i områdets närhet och därmed är bedömningen att det inte kommer att bli någon negativt betydande påverkan på marina miljöer med höga naturvärden.

Påverkan på kulturmiljöer kommer att ske. Dessa negativa konsekvenser bedöms dock inte som betydande.

Att bygga verksamheter med låg landbaserad trafik innebär att påverkan från buller på fåglar i Torsviken minimeras. Även samlat som kommer bullernivåerna i Natura 2000-området inte att öka även om det blir fler fartygsanlöp då en del störande verksamheter har försvunnit från området.

Att göra områdena runt Karholmsbassängen till kommunalt naturreservat stärker förhoppningsvis naturvärdena i området.

Bedömning ur social dimension

Stärkning av naturvärdena i Torsviken genom att göra det till ett kommunalt naturreservat kommer förhoppningsvis att göra att flera besöker området. Angöringen till området måste dock förstärkas då tillgängligheten till området för gående och cyklister är bristfällig.

Antalet arbetstillfällen kommer att öka om hamnen utvecklas. Får inte hamnen utvecklas riskerar etableringar att flytta utomlands med negativa konsekvenser för arbetstillfällen.

Samverkan

Göteborgs Hamn AB har varit med i projektgruppen i framtagandet av FÖPEN.

Bilagor

1. Utställningsaffisch 1
2. Utställningsaffisch 2
3. Sammanfattning från granskningshandlingen

Samtliga granskningshandlingar finns att läsa på finns på Göteborgs Stads hemsida
www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Ärendet

Stadsbyggnadskontoret har skickat ut förslag till Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken (FÖP Västra Arendal och Torsviken) på granskning. Planförslaget var på samråd 2015. Planförslaget tar höjd för hamnutveckling i området både på kort som lång sikt. Arendal nämns som lämplig plats för omlokalisering av färjor. Lämplig avgränsning för kommunalt naturreservat föreslås.

Nedanstående ska ses som ett utkast till remissvar.

Beskrivning av ärendet

I en fördjupad översiktsplan föreslår Stadsbyggnadskontoret vad som är den mest lämpade mark- och vattenanvändningen. GHAB är måna att alla verksamheter som har koppling till Göteborgs hamn ska kunna utvecklas och göra det tillsammans. Området öster om Risholmen är ett av få utvecklingsområden för hamnverksamhet och därför är det viktigt att GHAB bevakar möjligheter för hamnen att utvecklas i området. En fördjupad översiktsplan ger inga juridiska rättigheter att utveckla ett område utan ska ses mer som en viljeyttring vad som ska vara land respektive vatten och ett övergripande ställningstagande vilka typer av verksamheter som man ser lämpliga att bedriva i området. Utbyggnad av en ny hamn kräver detaljplan enligt plan- och bygglagen samt tillstånd för verksamhet och utbyggnad i vatten enligt miljöbalken. Ett noggrannare underlag än vad som redovisas i FÖPEN, kommer att krävas i tillståndsprövning och detaljplanering av hamnen. Först i nästa skede, detaljplane- och tillståndsskedet, måste markanvändning specificeras osv.

Risker

Området öster om Risholmen är ett av få utvecklingsområden för hamnverksamhet. Om Göteborgs hamn inte kan fortsätta att utvecklas som hamn så kommer det att medför stora negativa samhällsekonomiska konsekvenser. Godset kommer att gå till någon annan hamn, möjligheterna för utveckling av raffinaderierna i Göteborg kommer att påverkas negativt.

Bolagets bedömning

Området mellan Risholmen och Arendal är ett av få möjliga utvecklingsområden för hamnverksamhet i Göteborg. Staten genom Trafikverket har därför pekat ut området som riksintresse. Det är viktigt att även Göteborgs Stad prioriterar området för hamnutveckling även om det finns andra intressen i området. Naturligtvis ska det göras med hänsyn till övriga intressen men viss påverkan på såväl naturintressen som kulturmiljöintressen kommer att behöva göras för att kunna utveckla Göteborgs hamn. GHAB anser att planförslaget till stora delar tar hänsyn till just hamnutveckling. Det är bra att översiktsplaneringen anpassas till de fysiska möjligheterna till utveckling av området så som hänsyn till bergrum och geotekniska förhållanden.

GHAB anser att det är bra att FÖPEN tar höjd för färjor i Arendal genom att området söder om Arendals Allé avgränsas som ett omvandlingsområde för hamnverksamhet. Det är dock viktigt att Göteborgs Stad tar sitt ansvar vad det gäller att tillskapa rådighet av mark- och vattenområden, planläggning osv. för att kunna realisera en flytt av färjeterminalerna.

Natura 2000-området vid Torsviken är i Stadens översiktsplanering 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 buffertzona mellan bostäder och hamnområdet och stödjer att området vid Karholmsbassängen blir naturreservat. Att gränsen för ett kommunalt naturreservat går vid bullervallarna väster om Hjärtholmsvägen känns som en rimlig avvägning då området öster om Hjärtholmsvägen är starkt påverkat av de verksamheter som finns i området. 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.

Utbyggnad av hamn vid Risholmen syftar i slutändan till att tillskapa ytor för hamnverksamhet utifrån ett bedömt behov. Utbyggnad kan komma att göras av mudd som inte kan hanteras vid havsdeponi för rena muddermassor sydväst om Vinga.

Risholmen kan i ett inledningsskede komma att nyttjas som energihamn dock inte för fossila bränslen utan för andra icke fossila bränslen. Omställningen till mer biobaserade produkter kan innebära att det behövs fler cisterner då det blir flera produktkvaliteter att hantera. Även teknikutveckling kan medföra behov av nya ytor, exempelvis för utskeppning av koldioxid eller tillverkning av flytande vätgas. GHAB anser att dock FÖPEN är allt för begränsad vad det gäller typ av verksamhet för hamnutveckling på kort sikt. Det är korrekt uppfattat att Skarvikshamnen är fullt utnyttjad med mycket begränsade utvecklingsmöjligheter och att det därför behövs mark för expansion av energihamn om behov uppstår men GHAB anser att användningen på kort sikt behöver vara mer flexibelt än bara energihamn vid Risholmen dock med låg trafikmängd. GHAB önskar att utvecklingen på kort sikt benämns hamnverksamhet med lågintensiv landbaserad trafik för att inte hindra lämpliga utvecklingsmöjligheter.

GHAB anser att den privatägda vägen mellan Syrhålamotet och Arendal, Hamneviksvägen, borde kunna få en högre utnyttjandegrad än idag, bland annat som huvudtrafikled för trafik till den norra delen av Arendal, speciellt med tanke på att både området och vägen ägs av samma fastighetsägare. Det är även viktigt för det övergripande vägnätet att Sörredsvägen förlängs ner till Arendal för att få spridning av trafiken som ska till Arendal/Ytterhamnarna, speciellt om färjor omlokaliseras till den södra delen av Arendal. Den övergripande trafikstrukturen blir mer robust genom ovanstående förändringar.

GHAB stödjer trafiklösningen med bro över Arendalsviken vid trafikintensiv användning. GHAB anser fortfarande att det är mycket olämpligt att dra ny väg och järnväg genom befintliga hamnterminaler så som Arendalshamnen och Älvsborgshamnen. GHAB anser att väg- och järnvägsstrafik till Risholmen på lång sikt lämpligen sker via Arendals Allé alternativt Terminalvägen med bro över Arendalsviken.

GHAB anser att den riskanalys som tagits fram är bra och att slutsatserna känns hanterbara för GHAB i genomförandefasen. GHAB har under processen att ta fram en granskningshandling haft en hel del synpunkter på kulturmiljöutredningen. GHAB anser att klassningen av Knippleholmarna inte kan likställas med Aspholmarna och att det saknas en gradering vad det gäller bedömningen av viktiga fria vattenytor, siktlinjer och vyer. GHAB anser dock att den bedömning som görs i FÖPEN angående påverkan på kulturmiljön känns rimlig.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Fredrik Ternström, Handläggare

Förslag till Översiktsplan för Göteborg

Fördjupad för Västra Arendal och Torsviken



Göteborgs
Stad

Förslaget finns också tillgänglig på vår webbplats:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Kontakt på stadsbyggnadskontor:

Sirpa Antti- Hilli 031-368 16 09
Alexander Danilovic 031-368 17 36

Kontakt på fastighetskontoret:

Ulf Täng 031-368 10 14

Vad är en utställning?

Detta är det slutliga förslaget på fördjupad översiktsplan för Västra Arendal och Torsviken.

Du som vill lämna synpunkter skall göra detta skriftligen senast i utställningsskedet.

Innehållet i en översiktsplan kan inte överklagas, däremot kan förfaringssättet vid upprättandet av planen överklagas.

Har du synpunkter?

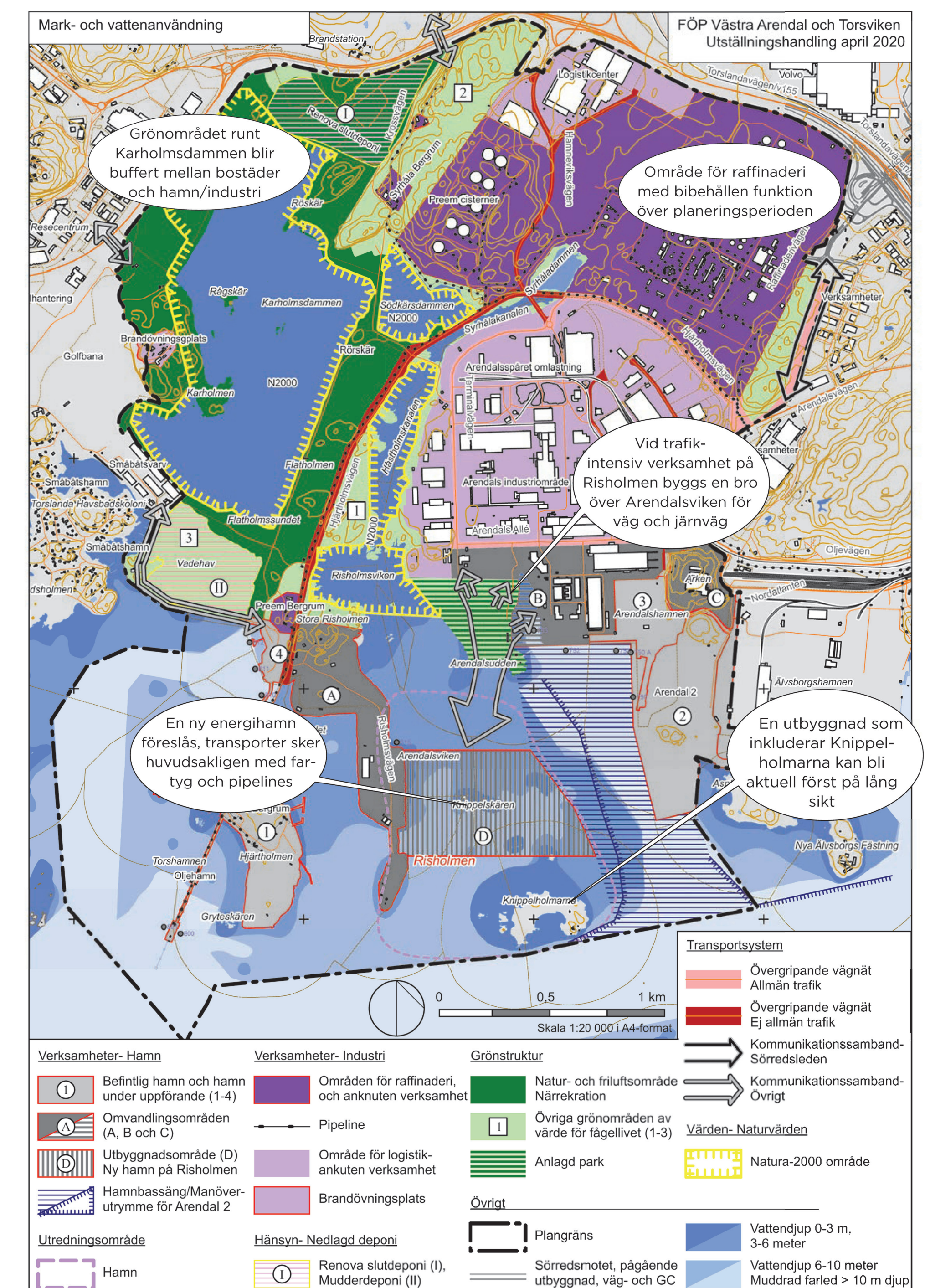
Skriv till Byggnadsnämnden, Box 2554,
403 17 Gbg, E-post: sbk@sbk.goteborg.se
eller på goteborg.se/planochbyggprojekt

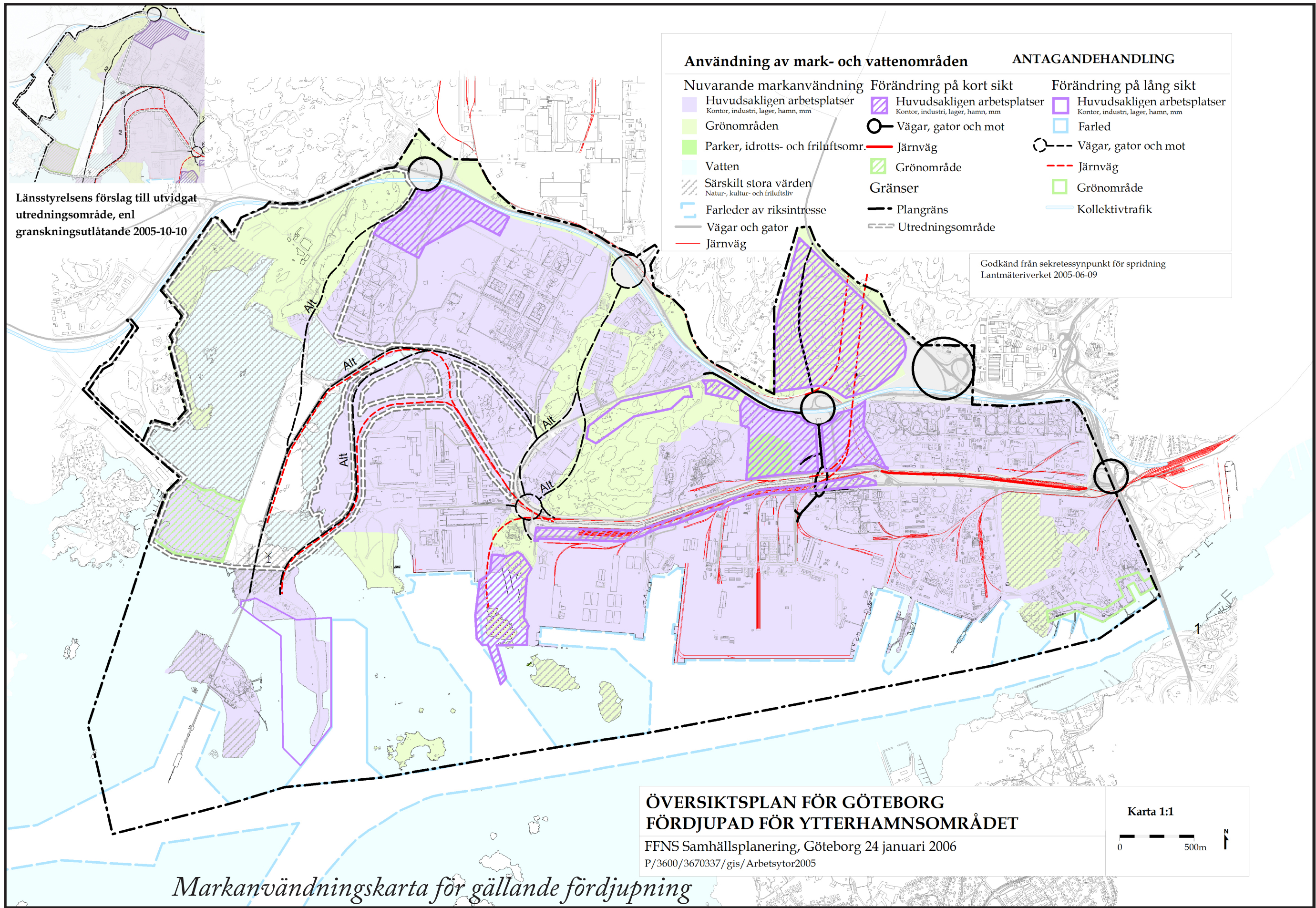
Ange diarienummer 0594/08
Senast 20 oktober 2020

Utställning 19 augusti – 20 oktober 2020

Planens innehåll

- Göteborgs hamn är Skandinavians största hamn och är av stor betydelse för näringslivet. Hamnen fungerar som ett logistiskt nav i Norden och ca en tredjedel av all utrikeshandel från Sverige går genom hamnen. Göteborgs hamn är ett riksintresse enligt miljöbalken och i översiktsplanen anges den strategiska frågan "Göteborg som Nordens logistikcentrum", som särskilt viktig för Göteborgs utveckling.
- Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att säkerställa möjligheten till framtida hamn på Risholmen med tillhörande väg- och järnvägsförbindelse samt att säkerställa Torsvikens natur- och friluftsvärden.
- Det aktuella området utgör ett utredningsområde, som inte fastställdes i gällande fördjupning av översiktsplanen för Ytterhamnsområdet. Anledningen till att området lämnades som utredningsområde var att det inte kunde fastställas hur Risholmen skulle transportförsörjas med tanke på hur Torsviken som Natura 2000-område och befintliga verksamheter inom västra Arendal skulle påverkas.
- I **samrådshandlingen** med MKB var utgångspunkten att utreda olika alternativa lösningar för väg och järnväg till en ny hamn på Risholmen. Samrådshandlingen var därför inriktad mot att konsekvensbedöma ett stort antal väg- och järnvägsalternativ utifrån funktionalitet, påverkan på Natura 2000-området och risker.
- I **utställningshandlingen** med MKB har en utvärdering av de i samrådet redovisade infrastrukturalternativen gjorts. De flesta alternativen har valts bort som inte genomförbara med hänsyn till de miljö- och riskkriterier som kan ställas. Efter samrådet har ställningstagandet gjorts att Risholmen ska i ett första skede nyttjas för energihamn. En energihamn för flytande energiprodukter kräver för sin funktion ingen utbyggd väg eller järnväg, eftersom de flesta transporter in och ut från hamnen sker med fartyg. Förslaget är därför att Hjärtholmsvägen kan användas i befintligt läge. Om ytterligare utbyggnad av Risholmenhamnen ska göras efter 2050 eller om hamnen på lång sikt får ett annat användningsområde med stort transportbehov, måste andra lösningar för transporter väljas. Förslaget är att Risholmen då ska försörjas med väg och järnväg genom Arendal och på bro till Risholmen från Arendal.
- I **utställningshandlingen** provas även möjligheten till färjeterminal i Arendal. I framtiden riskutredning har redovisats exempel på vilka krav och restriktioner som behöver genomföras för att en färjeterminal skall kunna kombineras med en energihamn.





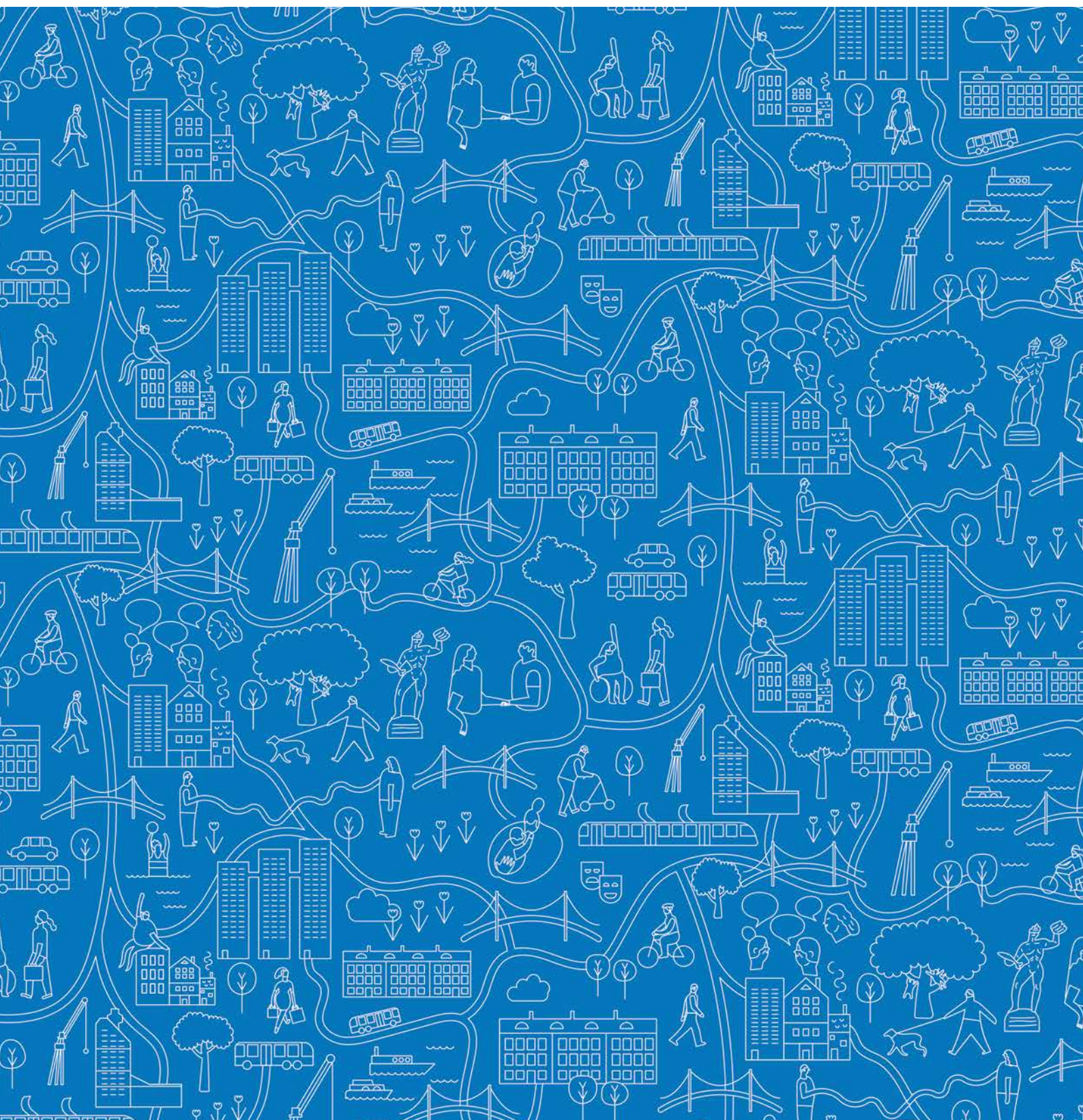
ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG



Göteborgs
Stad

FÖRDJUPAD FÖR VÄSTRA ARENDAL OCH TORSVIKEN

UTSTÄLLNINGSHANDLING APRIL 2020



MEDVERKANDE

Denna utställningshandling för den fördjupade översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken har tagits fram av:

Sirpa Anti-Hilli, projektledare, stadsbyggnadskontoret
Carin Trägårdh, Rådhuset Arkitekter AB
Johan Wahlström, Rådhuset Arkitekter AB

Projektgrupp: Alexander Danilovic strategiska avdelningen stadsbyggnadskontoret, Fredrik Ternström Göteborgs Hamn AB, David Palmqvist Trafikkontoret, Ulf Täng Fastighetskontoret

Utredningar som tagits fram under planarbetet och som utgör underlag för bedömningar i planen:

Trafik (framtagen inför samråd)

- Översiktlig studie av väg- och järnvägsanslutningar till ny hamn på Risholmen, 2014-03-25, Ramböll Sverige AB Göteborg

Risk (framtagen inför samråd)

- Riskutredning för väg- och järnvägsanslutningar till ny hamn på Risholmen, 2014-03-25, Ramböll Sverige AB

Risk (framtagen efter samråd)

- Riskutredning för ny hamn på Risholmen, COWI, Februari 2020

Naturvård (framtaget inför samråd)

- Naturvårdsunderlag: Väg och järnväg till Risholmen, Göteborgs hamn, Underlag för MKB för fördjupad översiktsplan, Naturcentrum AB, 2014-11-10
- Naturvärden förutom fåglar vid Torsviken och Västra Arendal, Naturcentrum AB 2012-04-23

Naturvård (framtagen efter samråd)

- Risholmen utfyllnad Hydrodynamisk modellering, DHI /Ramböll juli 2016
- Fågelinventering vid Knippenholmen Calluna 2015
- Fågellivet vid Risholmen – en genomgång av tidigare studier Jan Pettersson/JP Fågelvind 2015

Kulturmiljö och arkeologi (framtagen efter samråd)

- Nya Älvsborg – Aspholmen Kulturmiljöunderlag inför fördjupad översiktsplan för Västra Arendal och Torsviken, Göteborgs stadsmuseum, oktober 2015
- Arkeologisk utredning inför anläggandet av ny hamn vid Risholmen, Jens Lindström, Staffan von Arbin, Sjöhistoriska museet, rapport 2016:12

Buller (framtagen efter samråd)

- Göteborgs Hamn AB - Kartläggning av externt buller. År 2000, 20016, 2019 och framtid, ÅF-Infrastructure AB Ljud och Vibrationer, 2019-05-13

Geoteknik (framtagen inför samråd)

- Geoteknisk utredning för fördjupad översiktsplan för Torsviken och Västra Arendal, Tekniskt PM Geoteknik, Geosigma AB, 2011-09-05

Dagvatten (framtagen i samband med hamnens tillståndsprocess)

- Göteborgs hamn AB, MKB Risholmen, uppdragsnummer 1320007474, Ramböll, 2015-09-16

Kartor och kartillustrationer:
Johan Wahlström om inget annat anges

Fotografier:
Stadsbyggnadskontoret (flygfoton)
Göteborgs Hamn AB
Johan Wahlström, Carin Trägårdh och
Kajsa Björquist, Rådhuset Arkitekter AB

Layout: Jörgen Svensson, WSP

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING 4

Sammanfattning av planförslaget 5

1. UTGÅNGSPUNKTER 10

Uppdraget 11

Samrådet för FÖP:en 15

Översiktsplan för Göteborg 20

Fortsatt arbete 21

2. TEMATISKA INRIKTNINGAR 22

Området Västra Arendal och Torsviken 23

Göteborgs hamn 30

Infrastruktur i området 35

Hälsa och säkerhet 44

Tekniska system 58

Naturvärden 59

Områdets kulturvärden 71

3. GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR 74

Mark och vattenanvändning 75

4. RIKSINTRESSEN 88

Riksintressenas Behandling 89

5. HÅLLBARHETSBEDÖMNING 96

Sammanfattning 97

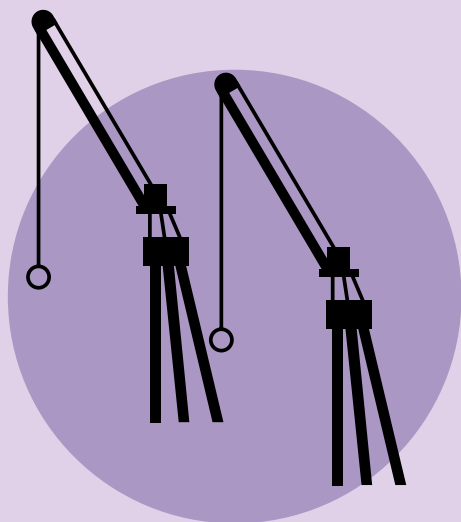
Miljökonsekvenser 98

Utbyggnad efter 2045 120

Sociala konsekvenser 122

Ekonomiska konsekvenser 125

Genomförande 127



SAMMANFATTNING

I detta kapitel görs en kort sammanfattning av planförslaget. De frågor som kom upp i samrådet och som har föranlett ändrad inriktning och andra ändringar och kompletteringar i förslaget beskrivs särskilt.

SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET

En ny fördjupning av översiktsplanen

Denna plan är en fördjupning av översiktsplanen för Göteborg, en s k FÖP, för områdena västra Arendal och Torsviken i Göteborgs ytterhamnsområde. Det finns sedan tidigare en gällande Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet som omfattar området från Älvsborgsbron till Torshamnen, där Torsviken med omgivning och ett område i Arendal undantogs från antagandet år 2006. Länsstyrelsen ansåg då att konflikterna mellan Torsviken som Natura 2000-område och hamnens försörjningsleder inte var lösta i planeringen, och var inte överens med staden på vilket sätt som de motstående riksintressena skulle kunna tillgodoses.

Planarbetet

I *Översiktsplan för Göteborg* från 2009 avgränsades ett utredningsområde som omfattar Torsviken och delar av Västra Arendal. Byggnadsnämnden beslöt att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en ny fördjupning av översiktsplanen för dessa delar.

Under den tid då FÖP- arbetet pågick kom en fråga från kommunen om massor från Västsvenska paketet skulle kunna nyttjas för utbyggnad av den nya hamnen på Risholmen. De delvis nya förutsättningarna för FÖP- arbetet medförde att byggnadsnämnden i mars 2014 tog beslut om att "utöka uppdraget för fördjupningen av översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken".

Parallellt med stadsbyggnadskontorets arbete med FÖP:ens samrådshandling arbetade Göteborgs Hamn AB (GHAB) med en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för en ny hamnanläggning öster om Risholmen. Göteborgs Hamn AB presenterade ett första utkast till ansökan *Risholmen- framtidens hållbara hamn*, som skickades ut för samråd i februari 2015. Samråd om FÖP:en enligt plan- och bygglagens regler genomfördes parallellt. Tidplanen för tillståndsansökan styrdes av de tidssatta utbyggnaderna i det Västsvenska paketet och behovet av att få avsättning för massorna. När de båda samråden genomförts kunde konstateras att tiden var för knapp för att få fram de tillstånd som krävdes för en påbörjad utbyggnad på Risholmen, och arbetena med tillståndsansökan och fördjupad översiktsplan avstannade därefter.

Under hösten 2018 återupptogs arbetet med en utställningshandling för den fördjupade översiktsplanen. Ett par nya frågor av betydelse för området som helhet behövde behandlas på en översiktlig plannivå.

Hamnen är störst i Skandinavien

Göteborgs hamn är Skandinavien största hamn och är av stor betydelse för näringslivet i Sverige och Norge. Göteborgs Hamn AB är en del av Göteborgs Stad. Enligt ägardirektivet ska "Hamnen utgöra det självklara godsnavet för sjötransporter i Skandinavien och därigenom skapa förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och hållbar utveckling i Göteborg". Cirka en tredjedel av all utrikeshandel från Sverige går genom hamnen. Hamnens betydelse nationellt uttrycks bl a i att hamnområdet med expansionsytor är av riksintresse enligt miljöbalken, och att staden i Översiktsplan för Göteborg angett den strategiska frågan "Göteborg som Nordens logistikcentrum" som särskilt viktig för Göteborgs utveckling. I ägardirektivet sägs vidare att "Hamnens roll som ledande export- och

Planering i Ytterhamnsområdet

- FÖP Ytterhamnsområdet antagen 2006, Torsviken och del av Arendal undantogs från antagande
- Uppdrag om ny FÖP 2009
- Utökat uppdrag 2014
- Samråd om FÖP och tillståndsansökan för "Risholmen - framtidens hållbara hamn" med VP-massor 2015
- Inte längre aktuellt med VP-massor, planarbetet lades vilande 2016
- Arbetet med FÖP återupptas 2018, nya frågor och förutsättningar
- Utställning av FÖP våren 2020



Torshamnen utgör gräns för hamnens möjliga expansion västerut. Foto Stadsbyggnadskontoret

importhamn ska stärkas. Bolaget ska ur ett långsiktigt perspektiv förvalta och utveckla mark- och vattenområden för hamnverksamhetens eget behov”.

Att hamnen kan utvecklas för att möta ökad efterfrågan på transporter till sjöss, är av stort allmänt intresse. All expansion måste ske i området utanför Älvsborgsbron, eftersom tung hamn- och industriverksamhet är svår att kombinera med stadens ambitioner att förtäta och bygga ut staden med centralt och vattennära belägna bostäder och centrumverksamheter.

Möjligheterna att expandera åt väster i ytterhamnsområdet är dock begränsade. Den ytterst belägna Torshamnen på Hjärtholmen utgör i princip gränsen åt väster. Risholmen med omgivande vattenområde samt Aspholmen vid Arendal är de sista hamndelar som kan byggas ut inom en överblickbar framtid. Området måste därför planeras väl och tas tillvara på ett för framtiden hållbart sätt.

Ändringar efter samrådet

Hamnen för stor och användningssättet otydligt

Samrådet

Samråden för FÖP:en och tillståndsansökan ledde till nya utgångspunkter och klargöranden för FÖP:en. Bland annat ansåg Länsstyrelsen att Göteborg Hamn AB inte kunnat motivera behovet av en så stor utbyggnad av Risholmenhamnen, som beskrivits i ansökan (och också i FÖP:en). Inte heller användningssättet var tydligt klarlagt i FÖP:en.

Utställningshandlingen

Efter samrådet har GHAB reviderat hamnanspråken vad gäller innehåll, omfattning och tidplan. Istället för den stora hamnanläggning som presenterades i ansökan om tillstånd, har anspråken ändrats till en mindre hamn med användningssättet ”Energihamn för flytande energiprodukter”. Transporterna till och från hamnen kommer huvudsakligen att ske med fartyg. Tidplanen för genomförandet är inte kopplad till den för VP- massorna, utan istället mer knuten till hamnens eget behov av att avyttra förorenade muddermassor i regelbundet återkommande kampanjer. En bedömning är att den nya energihamnen på Risholmen kan stå färdig i sin helhet 2045-2050.

Infrastrukturen

Samrådet

Huvuduppgiften i det ursprungliga uppdraget för FÖP:en har varit att utreda olika alternativa lösningar för väg och järnväg till en ny hamn på Risholmen. Samrådshandlingen var därför inriktad mot att konsekvensbedöma ett stort antal väg- och järnvägsalternativ utifrån funktionalitet, påverkan på Natura 2000-området och risker.

Utgångspunkten i den utredning av olika alternativ som togs fram inför samrådet var att den nya hamnen skulle ha ett flexibelt användningssätt för framtiden. Den mängd biltrafik och det antal tågrörelser per dygn som en hamnanläggning av antagen storlek och innehåll skulle ge upphov till blev därför en förutsättning för utredningen.

Utställningshandlingen

I denna utställningshandling har en utvärdering av de olika infrastrukturalternativen gjorts. De flesta alternativen har valts bort som inte genomförbara med hänsyn till de miljö- och riskkriterier som kan ställas.

Nya utgångspunkter efter samrådet

- Risholmenhamnen blir energihamn för flytande energiprodukter. Transporter ut och in sker huvudsakligen med fartyg.
 - Successiv utbyggnad av hamnen, färdigställd 2045-2050
 - Inga järnvägstransporter, begränsade transporter med bil. Hjärtholmsvägen kan användas som tillfart.
 - På mycket lång sikt: Fortsatt utbyggnad åt norr och/eller söder. Ändrat användningssätt till torrlast-oro. Väg och järnväg genom Arendal på bro över Arendalsviken.
-

En energihamn för flytande energiprodukter kräver för sin funktion ingen utbyggd väg eller järnväg, eftersom de flesta transporter in och ut från hamnen sker med fartyg. Förslaget är därför att Hjärtholmsvägen kan användas i befintligt läge.

Om ytterligare utbyggnad av Risholmenhamnen ska göras efter 2050 eller om hamnen på lång sikt får ett annat användningsområde med stort transportbehov, måste andra lösningar för transporter väljas. Förslaget är att Risholmen då ska försörjas med väg och järnväg genom Arendal och på bro till Risholmen från Arendal.

Samlad riskbild

Samrådet

Länsstyrelsen ansåg att riskerna med farligt gods, farliga verksamheter etc inte var tillräckligt väl beskrivna i samrådshandlingen. En bedömning av de samlade riskerna önskades – inte bara för infrastrukturen – utan också för de risker som förknippas med en ny hamnanläggning i anslutning till andra farliga verksamheter i området. Också riskerna för översvämning och höga vattenstånd behövde beskrivas bättre.

Utställningshandlingen

Inför utställningen har en ny riskutredning med syftet att belysa den samlade riskbilden med energihamn på Risholmen tagits fram. Slutsatserna i riskutredningen visar att de största riskerna är förknippade med hanteringen av farliga bränslen samt lastning och lossning i energihamnen. Av dessa är det den risk, som handlar om en brand i hamnbassängen vid ett lastarmsbrott, som kan få allvarligast följder.

I riskutredningen beskrivs också förhållandet mellan en energihamn på Risholmen och andra verksamheter och anläggningar i närområdet. Riskerna för att t ex föreslagen lagringsanläggning på norra Risholmen, Preem oljeraffinaderi, Aga gasanläggning, rörledningar-pipelines utefter Hjärtholmsvägen, Torsvikens Natura 2000- område och kontorsverksamheter i Arendal, ska påverkas eller skadas av verksamheten i energihamnen anses som små och hanterbara.

Natura 2000- området och naturmiljön

Samrådet

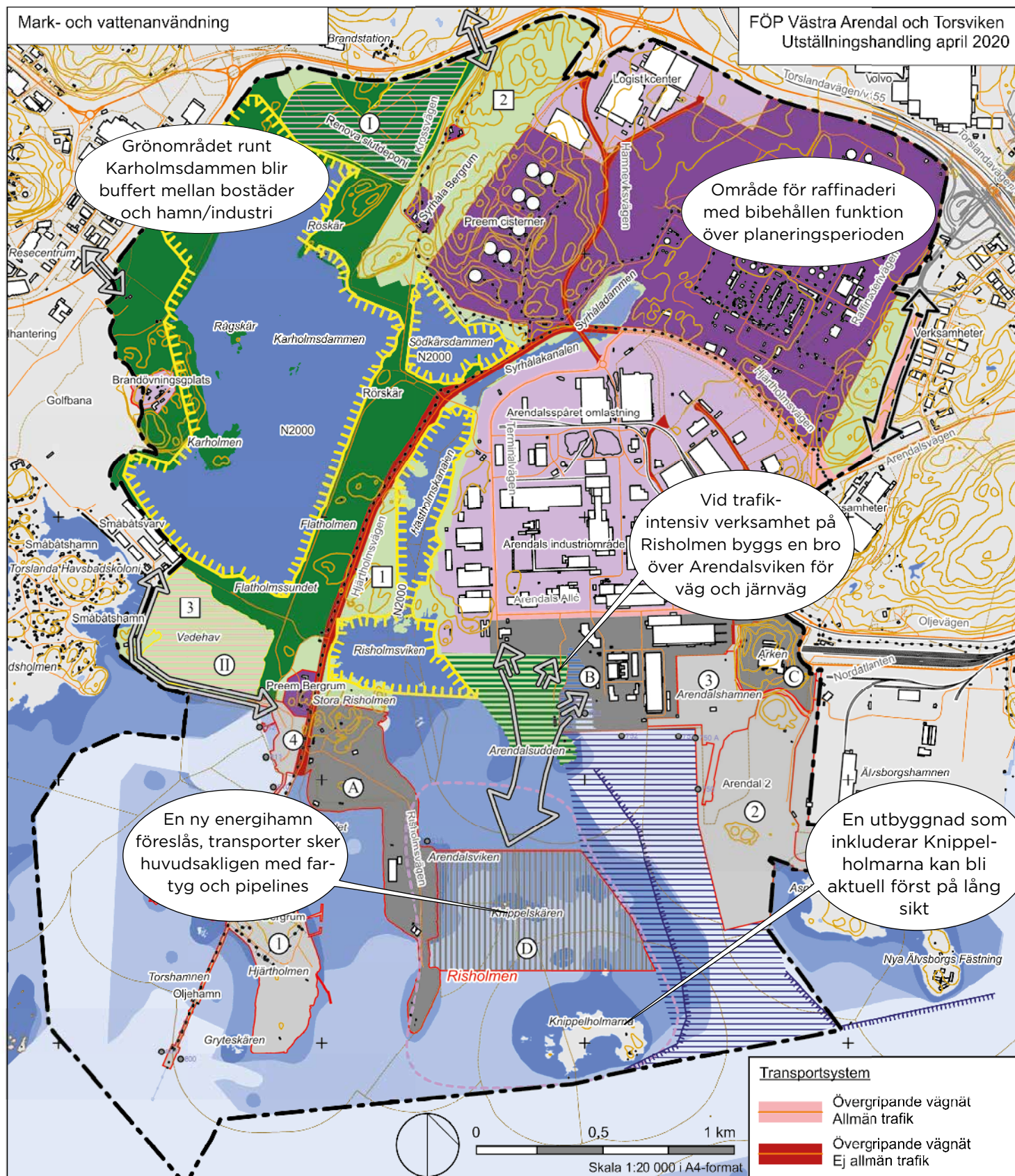
Länsstyrelsen ansåg att påverkan och eventuella skador på Natura 2000- området inte var tillräckligt väl belysta. I samrådshandlingen till FÖP:en hade fokus lagts på de olika infrastrukturalternativens påverkan och eventuella skador på Natura 2000- området genom bullerstörningar på fåglarna och fysiska ingrepp i dammarnas strandkanter. Vid utvärderingen av de olika infrastrukturalternativen, visade det sig att de flesta väg- och järnvägsalternativen innebar för stor bullerpåverkan för att kunna accepteras ur dessa aspekter.

Utställningshandlingen

Genom att Risholmenhamnen föreslås som energihamn, som inte kräver väg- och järnvägstransporter, kan skador på fågellivet förorsakade av trafikbuller undvikas. En ny bullerutredning, som biläggs utställningshandlingen, visar den totala bullernivån i Natura 2000- området och i kolonistugorna på Skeppstads- holmen. Utredningen redovisar bl a de beräknade ljudnivåerna år 2000, år 2019 och i en framtid då energihamnen har byggts ut. Resultatet visar en bild av att

Rekommendationer för utbyggnad av hamn på Risholmen

- Utbyggnad av en ny hamn på Risholmen ska föregås av prövning i detaljplan enligt plan- och bygglagen och av tillståndsprövning av verksamheten enligt miljöbalken.
 - Ett noggrannare underlag än vad som kan redovisas i denna översiktliga plan, kommer att krävas då det blir aktuellt med tillståndsprövning och detaljplanering av hamnen. Nya undersökningar av då aktuella förhållanden beträffande t ex geologi, marin miljö, natur, buller, risker etc behöver tas fram som underlag för miljökonsekvensbeskrivningar för miljötillstånd och detaljplan.
 - Tillstånd enligt MB 7 kap 28 a § (Särskilt skyddade områden) kan komma att krävas för projektet om åtgärderna på ett betydande sätt påverkar miljön i Natura 2000- området.
 - Tillstånd enligt MB 7 kap 29 a § (Regeringens tillåtlighetsprövning) kan komma att krävas om det visar sig att det finns risk för skada på Natura 2000- området och det saknas alternativa lösningar. I sådant fall måste kompensationsåtgärder vidtas för förlorade miljövärden.
-

Verksamheter- Hamn

- Befintlig hamn och hamn under uppförande (1-4)
- Omvandlingsområden (A, B och C)
- Utbyggnadsområde (D) Ny hamn på Risholmen
- Hamnbassäng/Manöverutrymme för Arendal 2

Utredningsområde

- Hamn

Verksamheter- Industri

- Områden för raffinaderi, och anknuten verksamhet
- Pipeline
- Område för logistik-anknuten verksamhet
- Brandövningsplats

Hänsyn- Nedlagd deponi

- Renova slutdeponi (I), Mudderdeponi (II)

Grönstruktur

- Natur- och friluftsområde Närrecreation
- Övriga grönområden av värde för fågellivet (1-3)
- Anlagd park

Övrigt

- Plangräns
- Sörredsnotet, pågående utbyggnad, väg- och GC

Transportsystem

- Övergripande vägnät Allmän trafik
- Övergripande vägnät Ej allmän trafik

- Kommunikationssamband- Sörredsleden
- Kommunikationssamband- Övrigt

Värden- Naturvärden

- Natura-2000 område

- Vattendjup 0-3 m, 3-6 meter

- Vattendjup 6-10 meter Muddrad farled > 10 m djup

de samlade ljudnivåerna med en energihamn i stort sett blir de samma som de som gällde år 2000. Utbyggnaden bör därför kunna ske utan att fåglarna i Natura 2000- området riskerar att skadas genom buller.

Kulturmiljön

Samrådet

I flera samrådssvar påpekades att kulturmiljön och riskerna för skador på riksintresset för kulturmiljövård behövde belysas bättre.

Utställningshandlingen

Göteborgs Stadsmuseum tog år 2015 på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret fram en kulturmiljöutredning. Syftet var att beskriva områdets kulturhistoriska värden utifrån den stora betydelse som älvmynningen med befästningar har för förståelsen av Göteborgs tillkomst och tillväxt som en befästningsstad av nationellt intresse. Ett annat syfte var att visa vilka värden som särskilt bör beaktas i planeringen så att den negativa påverkan på kulturmiljön och särskilt på riksintresset Nya Älvsborg blir så liten som möjligt och så att eventuella skador kan minimeras eller helt undvikas.

Det kan konstateras att även om direkta fysiska ingrepp undviks i de historiska lämningarna kommer en hamnutbyggnad på Risholmen att riskera negativ påverkan på den visuella upplevelsen av kulturmiljön och därmed också försvåra möjligheten att uppfatta och förstå det historiska sammanhanget.

Bedömningen är dock att även om Nya Älvsborg kan förlora något av sin betydelse som identitetsmarkör för staden Göteborg, kommer hamnverksamheten med kranar och fartyg, som också är viktiga delar av stadens identitet, att med den nya tidens landmärken komplettera bilden och förståelsen av Göteborgs framväxt och utveckling från befästningsstad till sjöfartsstad.

Nya frågor efter samrådet

Cisterner på Risholmen

Byggnadsnämnden har meddelat positivt planbesked på en ansökan från GHAB om att i detaljplan pröva en "tankpark" för lagring av flytande energiprodukter i cisterner på en del av befintlig yta på Risholmen.

Planarbetet ska genomföras parallellt med att en tillståndsansökan enligt miljöbalken arbetas fram. Frågan har behandlats i denna fördjupade översiktsplan, med rekommendationer om hur det fortsatta planarbetet ska bedrivas.

Färjeterminal

Under arbetet med utställningshandlingen har en fråga från kommunen till GHAB ställts om det går att anlägga en färjeterminal för persontrafik i Arendalshamnen. Kommunen har önskemål om att använda områdena för de befintliga centralt belägna färjeterminalerna för "stadsutveckling", i vilken färjeterminaler inte inryms. Frågan som utreds i den fördjupade översiktsplanen är om det bland annat ur risksynpunkt är lämpligt att kombinera persontrafik med lastning och lossning av energiprodukter i samma hamnbassäng.

I framtiden riskutredning om den samlade riskbilden har redovisats exempel på vilka krav och restriktioner som behöver genomföras för att en sådan kombination ska vara lämplig. Utredningen slår fast att om rimliga och erforderliga restriktioner kan fastställas för att minska riskerna, kan kombinationen vara möjlig. Ingen bedömning av kostnader och konsekvenser av föreslagna restriktioner har dock gjorts i utredningen.

Nya frågor efter samrådet

- Ett nytt område för cisterner ska prövas på den befintliga delen av Risholmen.
- Kan lastning och lossning av energiprodukter kombineras med färjetrafik i samma hamnbassäng?

Rekommendationer cisternområde

- Utbyggnad av ett område för cisterner på Risholmen ska föregås av prövning i detaljplan och av tillstånd enligt miljöbalken.
- Särskild hänsyn måste tas till de underliggande bergrummen för oljelagring, så att dessas funktion inte skadas vid förändringar av markförhållandena på och runt bergrummen.
- Tillstånd enligt MB 7 kap 28 a § (Särskilt skyddade områden) kan komma att krävas för projektet om åtgärderna på ett betydande sätt riskerar att påverka miljön i Natura 2000- området.



Illustration av en färjeterminal i Arendal. (Illustration GHAB) Gemensam hamnbassäng för persontrafik, torrlasttrafik och fartyg med flytande energiprodukter till Risholmen.

**KALENDARIUM för styrelsesammanträden, årsstämma
och övriga sammankomster 2021**

FÖRSLAG

Möte	Presidiemöten	Mötesdag
Styrelsemöte (Årsbokslut)	Tisdag 2 febr Kl.13-15.00	Fredag 12 februari Kl.12.00
Årsstämma Konstituerande möte	Tisdag 2 mars Kl.13-15.00	Fredag 12 mars Kl.15.00
Styrelsemöte	Tisdag 13 april Kl.13-15.00	Fredag 23 april Kl.12.00
Styrelseresa		Prel 5-7 maj
Styrelsemöte (Nytt – ej behov enl stadens uppföljningsprocess)	Tisdag 1 juni Kl.13-15.00	Måndag 14 juni Kl.12.00
Styrelsens Strategidag	Tisdag 10 aug Kl.13-15.00	Fredag 20 augusti Kl.08.00-16.30
Ägardialog med Stadshus styrelse		September?
Styrelsemöte	Torsdag 9 sept Kl.13-15.00	Måndag 20 september Kl.12.00
Styrelsemöte	Tisdag 12 okt Kl.13-15.00	Fredag 22 oktober Kl.12.00
Styrelsemöte	Tisdag 23 nov Kl.13-15.00	Måndag 6 december Kl.12.00