

Årsredovisning för räkenskapsåret 2020

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning.

Innehåll	Sida
- förvaltningsberättelse	2
- resultaträkning	7
- balansräkning	8
- förändringar i eget kapital	10
- kassaflödesanalys	11
- noter	12

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Förvaltningsberättelse

Information om verksamheten

Göteborgs Hamn AB har till uppgift att skapa förutsättningar för ett starkt, effektivt och hållbart skandinaviskt godsnav i Göteborg. Detta innebär att Göteborgs Hamn AB ansvarar för att förvalta och utveckla hamnens mark, fastigheter och vattenområden så att dessa används på ett optimalt sätt utifrån ett tillväxt- och lönsamhetsperspektiv.

Göteborgs Hamn AB upplåter, via koncessions- och arrendeavtal, en del av sin mark och sina anläggningar för hamnoperation till externa operatörer. Göteborgs Hamn AB utövar tillsyn och trafikledning inom hamnområdet samt svarar för övergripande säkerhetsfrågor i hamnområdet i nära samarbete med berörda myndigheter.

Göteborgs Hamn AB samordnar och marknadsför godsnavet Göteborg, vårdar varumärket Göteborgs hamn och verkar för rätta förutsättningar för en långsiktig och hållbar tillväxt av godsnavet. Bolaget är moderföretag i en koncern omfattande tre dotterbolag varav två är vilande. Göteborgs Hamn AB och dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB utvecklar logistikmarken nära hamnen för kommande nya lager- och logistikbyggnader.

Göteborgs Hamn AB har sitt säte i Göteborg.

Styrelsen och den verkställande direktören bedömer att verksamheten är i linje med kommunens ändamål med sitt ägande av bolaget och att bolaget har följt de principer som framgår av 3 § i Bolagsordningen.

Flerårsjämförelse

Bolagets ekonomiska utveckling i sammandrag.

		2020	2019	2018	2017	2016
Nettoomsättning	Mkr	790	763	755	751	742
Rörelseresultat (1)	Mkr	265	217	276	248	255
Resultat efter finansiella poster (1)	Mkr	239	189	245	214	218
Balansomslutning	Mkr	3 469	3 246	3 167	3 221	3 016
Medelantal anställda	st	135	123	116	120	114
Soliditet (1)	%	55	55	53	49	49
Avkastning på eget kapital (1)	%	13	11	15	14	15
Avkastning på totalt kapital (1)	%	8	7	9	8	9

Nyckeltalsdefinitioner framgår av not 1.

Viktiga förhållanden och väsentliga händelser

Ägarförhållanden

Göteborgs Hamn AB är ett helägt dotterföretag till Göteborgs Stadshus AB, org nr 556537-0888 som ägs till 100 % av Göteborgs kommun.

Offentligt ägt bolag och ägarstyrning

Göteborgs Hamn AB påverkas på flera områden av att vara ett offentligt ägt bolag.

Som offentligt ägt bolag finns specifik lagstiftning att följa såsom till exempel kommunallagen, lagen om offentlig upphandling och lagen om offentlighet och sekretess. Utöver dessa lagstiftningar så har ägaren Göteborgs stad upprättat ett antal policies som omfattar alla stadens bolag och nämnder. Exempel på policies är inköpspolicy, försäkringspolicy, säkerhetspolicy, representationspolicy och kommunikationspolicy.

Göteborgs Stads syfte med att bedriva hamnverksamhet beskrivs i bolagsordningen och förtydligas i ägardirektivet. Göteborgs hamn ska utgöra det självklara godsnävet för sjötransporter i Skandinavien och därigenom skapa förutsättningar för tillväxt, handel, sysselsättning och hållbar utveckling.

Under 2020 har Stadshus AB reviderat bolagets ägardirektiv efter nya riktlinjer för ägarstyrning. Utgångspunkten har varit tydighet och struktur vilken innebär att det finns några generella kapitel som gäller alla kommunala bolag och en specifik del som avser Göteborgs Hamn AB. I den generella delen har en skrivning om mål- och inriktningsdokument i stället ersatts med generell skrivning i enlighet med KF:s beslut. Därmed utgår styrelsens mål- och inriktningsdokument. Den specifika delen av ägardirektivet innehåller ett avkastningskrav. Den ekonomiska styrningen inriktas mot en soliditet lika med eller överstigande 30 procent och en avkastning på totalt kapital i intervallet 4,0 – 7,0 procent. Bolagets ekonomiska avkastningskrav skall återkommande värderas och följas så att kraven står i paritet med branschens lönsamhet.

Volymutveckling i godsnävet Göteborgs hamn

Hamnens totala godshantering 2020 mätt i ton uppgick till 37,9 miljoner ton. Antal anlöp var 5 300 st med en sammanlagd bruttovikt uppgående till 127 miljoner ton. Hanterad godsmängd minskar ca 3 %, antalet anlöp med 16% och fartygens sammanlagda bruttovikt med 14%.

Påverkan av pandemin 2020

Göteborgs Hamn AB har haft ett tätt samarbete med smittskyddsläkare och införde obligatoriska hälsodeklarationen för fartyg redan i februari, vilket skapade stor trygghet och minskad smittspridning. Bolaget var tidigt ute med att införa personalrotation med fokus på medarbetares säkerhet och på att hålla Godsnävet öppet.

Pandemin har under året inneburit stor påverkan på några av Göteborgs Hamn AB verksamhetsområden såsom Kryssning, RoRo, Biltransporter och Passagerartrafik. Segmentet Container har haft en stabil utveckling under hela året liksom segmentet Energis utveckling som har bidragit till det starkta resultatet. Utöver nämnda segment har bolagets fastighetsdel också klarat sig stabilt genom pandemin hittills. Bolaget fortsätter att noga följa utvecklingen i Godsnävet vad avser pandemins påverkan.

Investeringar

Totalt uppgår årets investeringsutgifter till 380 mkr (varav 12 i Scandinavian Distripoint) att jämföra med 275 mkr (varav 28 i Scandinavian Distripoint) föregående år. Väsentliga investeringar under 2020 var fortsatta anläggningsarbeten för ny hamnterminal i Arendal, färdigställandet av ny omlastningsterminal, nya betongkonstruktioner och reparationer vid tre kajplatser i Skandiahamnen samt ombyggnation av nya verkstaden.

Andra väsentliga händelser

Farledsfördjupning - Under 2020 har, i samverkan med Sjöfartsverket, förstudien avslutats. Resultatet av förstudien ledde till att kostnadskalkylen för projektet kunde uppdateras med en besparing på 1,3 miljarder. Det innebar också att fördjupningens utformning har kunnat fastställas, med ökad precision kring muddervolymer och ny bedömning av förstärkningsåtgärderna för kaj och terminalområden. Avtal för totalentreprenaden slöts,

efter upphandling, med NCC i juli och tillståndsansökan enligt miljöbalken lämnades in i december. Årets kostnader som belastat resultatet uppgår till 7,5 mkr.

Sveaterminalen - Omlastningsterminalen, Sveaterminalen, driftsattes under hösten 2020 och kommer ytterligare öka järnvägsvolymerna i hamnen tack vare de nya ytorna och omlastningsmöjligheterna. Terminalytan rymmer världens största lagertält vilket innebär att omlastning kan ske väderskyddat.

Byggnation av ny hamnterminal i Arendal – För att skapa utrymme för framtida godsvolymer byggs nu en helt ny hamnterminal. Nya Arendal utgör det största hamnutvecklingsprojektet på 40 år i hamnen. Byggnationen av terminalen är indelad i flera delar och är planerade att pågå mellan 2016 och 2023. Under 2020 har byggnationen av nya hamndelen, vars yta blir 140 000 kvadratmeter, fortlöpt. Arbetet med att fylla det invallade området med mundermassor från underhållsmuddringen i hamnområdet påbörjades. Årets investeringskostnad har uppgått till 169 mkr.

Logistikfastigheter – Scandinavian Distripoint AB

Att äga och drifta logistikfastigheter är sedan 2019 inskrivet i bolagets ägardirektiv och stärker godsnavet Göteborg genom att komplettera och skapa synergier med torrlastsegmenten samt leder till ökad konkurrenskraft i godsnavet. Ägande av den detaljplanerad marken på Halvorsäng som avses för logistiketablering ligger i dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB. Arbetet med att fullfölja logistiketableringen fortsätter under 2021.

Göteborgs Hamn föreslog under våren 2020 att de fem tomterna på Halvorsäng utvecklas i den för var tomt mest passande formen (arrende, äga & förvalta, joint venture). Genom ett beslut i Stadshus AB i april 2020 fick Göteborgs Hamn i uppdrag att göra fördjupade utredningar för respektive tomt för att utröna hur utvecklingen bäst ska genomföras. Utredningen kommer presenteras under våren 2021.

Förväntad framtida utveckling och väsentliga riskfaktorer

Göteborgs Hamn AB har arbetat strukturerat med riskhantering och intern kontroll i flera år och området utvecklas kontinuerligt. Riskhantering utgör en integrerad del i styrningen och ledningen av bolaget och är en naturlig del i beslutsfattandet på olika nivåer i bolaget vid prioritering och val av olika handlingsalternativ för att uppnå verksamhetens mål eller säkerställa verksamhetens förmåga att utföra sitt uppdrag.

I samband med framtagande av budget/affärsplan fastställs riskhanteringen för olika riskområden till en samlad riskbild för bolagets som helhet. Den samlade riskbilden beskriver vilka riskreducerande åtgärder/kontroller som har införts för att minska risken och vilka åtgärder som kommer att vidtas (åtgärdsplan). Utifrån den samlade riskbilden och som en del av arbetet med att förbättra verksamheten väljs ett antal områden/processer ut som särskilt ska granskas under kommande verksamhetsår för att verifiera att de riskreducerande åtgärderna/kontrollaktiviteterna fungerar på ett tillfredsställande sätt (intern kontrollplan).

Arbetet med riskåtgärder har medfört en betydande minskning av bolagets riskvärdet och därmed minskat antalet väsentliga risker. Detta är effekten av nära samverkan och styrning internt och externt.

Stadsutvecklingen och expansion hos kunder samt nya behov har medfört risk för brist på kajlägen. Plan för Färjelokalisering är viktig samt att få rådighet över fler kajlägen. Det pågår arbete med att koordinera och säkerställa att bolaget täcker så många behov som möjligt.

Hotbilden vad gäller IT säkerhet i samhället har ökat och cyberattacker har inträffat i bolagets närhet och försök till intrång i IT-miljö har avstyrtts. Ökad digitalisering och digital exponering har medfört ökad beredskap och förebyggande arbete inom dessa områden på företaget. Bolaget lägger stor vikt på att förhindra avbrott i hamnverksamheten.

Pandemin har lett till snabba förändringar av logistikflöden och minskade volymer. Nedstängd produktion, stängda gränser och svårigheter att bemanna kan förhindra flöden av import och export och i förlängningen leda till att Godsnavet inte kan hållas öppet eller ge kraftigt försämrad service, frekvens och tillgänglighet för intressenter i hamnområdet. Snabb omställning och samverkan med godsnavets aktörer har hittills begränsat påverkan i Göteborgs hamn.

Miljölagstiftningen och förväntningarna på att bolaget ska agera proaktivt och kraftfullt ökar. Göteborgs Hamn AB arbetar långsiktigt och aktivt för att minimera miljöpåverkan från den egna verksamheten samt sjö- och landtransporter. Bolaget planerar miljöinvesteringar i större utsträckning än tidigare i samband med

Göteborgs Hamn AB Org nr 556008 - 2553

vidareutveckling av hamnen. Bolaget verkar för en effektiv miljörabatt för fartyg samt fler elanslutningar. Därtill arbetar bolaget tillsammans med kunder för att tillhandahålla alternativa bränslen med mindre miljöpåverkan, exempelvis deltar bolaget i en innovativ förstudie med syfte att undersöka möjligheten att, på sikt, mellanlägra och transportera två miljoner ton infångad koldioxid per år från anläggning till kajkant.

För att utveckla hamnen och skapa tillväxt är samarbetet med terminaloperatörerna av största betydelse. I koncessionsavtalet regleras samarbetet inom områdena miljö, säkerhet, järnväg och teknik genom så kallade Consulting Boards.

Risker för större katastrofer hanteras genom att riskanalyser och övningar genomförs. Kontinuitetsplan finns för hantering av råolja i Torshamnen och även för hantering i Skarvikshamnen.

Användning av finansiella instrument

Finansiella risker såsom ränterisk och valutarisk hanteras utifrån Göteborgs Stads finanspolicy och innebär att nettoexponering i räntebärande tillgångar och skulder är begränsad genom avtal om räntederivat och valutasäkring. Bolagets ägare Göteborgs Stad har övertagit rollen att finansiera stadens alla bolag vilket innebär att nära extern finansiering löper ut så ersätts den med koncernintern.

Övriga upplysningar om finansiella instrument lämnas i not 1 Redovisningsprinciper samt not 12 Finansiella instrument.

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Inga väsentliga händelser har ägt rum efter räkenskapsårets utgång.

Hållbarhetsrapport

I enlighet med ÅRL 6 kap 11§ har Göteborgs Hamn AB valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapporten har överlämnats till revisor samtidigt som årsredovisningen. Hållbarhetsrapporten finns tillgänglig på bolagets hemsida www.goteborgshamn.se/dokument.

Tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken

Verksamhetens påverkan på den yttre miljön

Göteborgs Hamn AB arbetar aktivt och långsiktigt för att minimera verksamhetens miljöpåverkan och för att bidra till hållbara transporter. Bolagets stora utmaning framöver är att nå våra tillväxtambitioner med så liten miljöpåverkan som möjligt. Hamnens miljöarbete baseras på Göteborgs Stads miljöprogram och detta utgör grunden till bolagets interna miljö- och klimatstrategi. Bolagets mål är att minska klimatpåverkan med 70 % till 2030, där sjofarten, terminaler, väg- och tågtrafik till och från hamnen inkluderas. Flera nyckeltal följer miljöprestandan kopplat till vatten, buller, utsläpp till luft, energi, biologisk mångfald och avfall.

En stor del av verksamhetens miljöpåverkan utgörs av fartygens utsläpp till luft. För att hjälpa kunderna att minska sin miljöpåverkan arbetar bolaget med en rad olika verktyg, däribland rabatt på hamntaxan till miljöklassade fartyg och extra rabatt till de som använder sig av LNG (flytande naturgas) och LBG (flytande biogas) som bränsle. Göteborgs Hamn AB samarbetar också med hamnens terminaloperatörer i miljöfrågor och är även aktiva internationellt.

Tillstånd

Enligt de upprättade koncessionsavtalet mellan Göteborgs Hamn AB och terminaloperatörerna klargörs att operatörerna har fullt ansvar för efterlevnad enligt tillämpliga lagar och villkor. I dessa avtal åläggs även terminalerna att säkerställa att verksamheterna bedrivs med strävan att främja en hållbar utveckling med höga miljöambitioner. Tillstånd att bedriva verksamhet i Skandia-, Älvborgs- och Arendalshamnen erhölls 2010 och 2013 erhölls de slutliga villkoren för buller. Tillståndet har därefter delats upp mellan de fyra bolagen APM Terminals Gothenburg AB, Gothenburg Ro/Ro Terminal AB, Logent Ports & Terminals AB och Göteborgs Hamn AB.

Tillstånd för att bedriva verksamhet i Energihamnen erhölls 2011 vilket medger verksamhet i Torshamnen, Skandiahamnen och i Skarviks- och Ryahamnarna. Tillståndet anger inga volymbegränsningar, och 2014 erhölls kompletterande ändring i befintligt tillstånd för etablering för LNG-hantering i Skarvik.

Göteborgs Hamn AB
Org nr 556008 - 2553

Tillstånd att transitlagra åtta miljoner ton råolja per år i bergrum 3 i Syrhåla erhölls 2008, och Scandinavian Tank Storage AB bedriver lagringsverksamheten inom ramen för detta tillstånd. Tillstånd för råoljelagring i bergrum 1 i Syrhåla erhölls 2013.

Tillstånd för att bedriva verksamhet vid vissa mindre kajer inom innerhamnområdet (Stigbergskajen, Stenpiren, Marieholm, Eriksberg, Lindholmen, Skeppsbrokajen samt Packhuskajen) erhölls 2011.

2013 erhölls dispens från det generella förbudet mot dumpning att tippa muddermassor i ett allmänt vattenområde SSV Vinga och 2015 fastslags slutligen villkoren i dispensen. 2015 gavs slutligt tillstånd att utföra sluttäckning av deponin i södra bassängen i Torsviken, med syfte att skapa ett vad hav. Bolaget har även tillstånd från 2009 att lägga upp förorenade muddermassor i Lundbyhamnen.

Tillstånd erhölls 2015 för utbyggnad av hamnområdet vid Arendal vilket inkluderar uppläggning av muddermassor, vattenverksamhet samt tillstånd för hamnverksamhet.

Dispens enligt artskyddsförordningen för att genomföra detaljplan för industri-och logistikverksamhet på Halvorsäng meddelades 2015.

Inga tillstånd eller dispenser kommer att förfalla eller omprövas under 2021.

Miljöcertifiering

Hela bolagets verksamhet var certifierad enligt ISO 14001 fram till 31 maj 2020. Bolagets ledningssystem är fortsatt ISO baserat, enligt ISO 14001, men är inte certifierat. Från och med 2021 kommer bolaget ingå i Göteborgs stads miljöledningssystem.

Förslag till Vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel i kronor:

Balanserade vinstmedel	1 328 927 368
Årets vinst	37 684 389
	<hr/> Kronor 1 366 611 757

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att

till aktieägarna utdelas	0
i ny räkning överförs	1 366 611 757
	<hr/> Kronor 1 366 611 757

Styrelsens yttrande över den föreslagna vinstdelningen

Enligt årsredovisningen framgår att koncernbidrag, under förutsättning av årsstämmans godkännande, har lämnats till Göteborgs Stadshus AB, org nr 556537-0888 med 190 200 tkr samt erhållits från Scandinavian Distrifpoint AB, org 556206-1645 med 794 tkr.

Styrelsens uppfattning är att det föreslagna koncernbidraget, i kombination med det avisrade aktieägartillskottet på 70 500 tkr, ej hindrar bolaget från att fullgöra sina förpliktelser på kort och lång sikt, ej heller att fullgöra erforderliga investeringar. Det föreslagna koncernbidraget kan däremed försvaras med hänsyn till vad som anförs i ABL. 17 kap 3 § 2-3 st. (försiktighetsregeln).

Resultaträkning

	Not	2020	2019
Nettoomsättning	3, 6	789 656	763 477
Aktiverat arbete för egen räkning		6 049	4 084
Övriga rörelseintäkter	3	3 951	489
		799 656	768 050
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	5, 6	-259 766	-256 219
Personalkostnader	7	-135 513	-146 040
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	1	-139 725	-148 593
Summa rörelsens kostnader		-535 004	-550 852
Rörelseresultat		264 652	217 198
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	8	1 628	1 223
Räntekostnader och liknande resultatposter	9	-26 890	-29 217
Summa resultat från finansiella poster		-25 262	-27 994
Resultat efter finansiella poster		239 390	189 204
Bokslutsdispositioner	10	-191 113	-129 903
Skatt på årets resultat	11	-10 593	-12 456
Årets vinst		37 684	46 845

Balansräkning

Not 2020-12-31 2019-12-31

Tillgångar	12		
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Hyresrätter och liknande rättigheter	13	19 271	20 352
		19 271	20 352
Materiella anläggningstillgångar			
Rörelsefastigheter	14	105 079	125 186
Förvaltningsfastigheter	14	112 364	124 546
Mark	14	420 130	422 455
Markanläggningar	15	1 390 645	1 423 355
Maskiner och andra tekniska anläggningar	16	8	16
Inventarier, verktyg och installationer	17	448 612	455 861
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	18	<u>696 624</u>	<u>396 844</u>
		3 173 462	2 948 263
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	20	109 460	109 460
Uppskjutna skattefordringar	19	3 105	13 681
Andra långfristiga fordringar		<u>420</u>	<u>420</u>
		112 985	123 561
Summa anläggningstillgångar		3 305 718	3 092 176
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Material och reservdelar		<u>309</u>	<u>339</u>
		309	339
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		79 933	76 829
Fordringar hos koncernföretag		1 692	3 972
Aktuella skattefordringar		8 298	6 212
Övriga kortfristiga fordringar		36 518	40 706
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	36 290	25 312
		162 731	153 031
Kassa och bank	25	<u>0</u>	<u>0</u>
Summa omsättningstillgångar		163 040	153 370
Summa tillgångar		3 468 758	3 245 546

Balansräkning

Not 2020-12-31 2019-12-31

Eget kapital och skulder

Eget kapital

Bundet eget kapital

Aktiekapital	224 000	224 000
Reservfond	48 944	48 944
	272 944	272 944

Fritt eget kapital

Balanserad vinst eller förlust	1 328 928	1 211 582
Årets vinst	37 684	46 845
	1 366 612	1 258 427

Summa eget kapital	1 639 556	1 531 371
---------------------------	------------------	------------------

Obeskattade reserver	22	334 192	332 485
-----------------------------	-----------	----------------	----------------

Avsättningar

Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser	23	392 588	399 625
Övriga avsättningar	24	7 391	10 681
Summa avsättningar		399 979	410 306

Långfristiga skulder	25		
Skulder till Göteborgs Stad		685 241	710 238
Skulder till koncernföretag		831	831
Summa långfristiga skulder		686 072	711 069

Kortfristiga skulder

Skulder till kreditinstitut		-	25 000
Skulder till Göteborgs Stad	25	50 000	-
Leverantörsskulder		107 307	70 472
Skulder till koncernföretag		126 415	71 484
Övriga skulder		2 325	2 151
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	26	122 912	91 208
Summa kortfristiga skulder		408 959	260 315

Summa eget kapital och skulder	3 468 758	3 245 546
---------------------------------------	------------------	------------------

Förändringar i eget kapital

	Not	Aktie- kapital	Reserv- fond	Övrigt fritt eget kapital	Summa eget kapital
Eget kapital 2019-01-01		224 000	48 944	1 172 682	1 445 626
Årets resultat		-	-	46 845	46 845
Lämnad utdelning		-	-	-6 500	-6 500
Mottagna ovillkorade tillskott		-	-	45 400	45 400
Eget kapital 2019-12-31		224 000	48 944	1 258 427	1 531 371
Eget kapital 2020-01-01		224 000	48 944	1 258 427	1 531 371
Årets resultat		-	-	37 684	37 684
Lämnad utdelning		-	-	-	-
Mottagna ovillkorade tillskott		-	-	70 500	70 500
Eget kapital 2020-12-31	27	224 000	48 944	1 366 612	1 639 556

Aktiekapitalet består av 2 240 000 aktier med kvotvärde 100 kronor.

Kassaflödesanalys

	Not	2020	2019
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat före finansiella poster		264 652	217 197
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, mm	28	130 813	150 874
Erhållen ränta		1 628	1 223
Erlagd ränta		-26 890	-29 042
Betald inkomstskatt		-16 324	-1 694
		353 879	338 558
Ökning/minskning varulager		30	-43
Ökning/minskning av fordringar		7 420	3 607
Ökning/minskning av skulder		65 288	-10 236
Kassaflöde från den löpande verksamheten		426 617	331 886
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-375 794	-245 674
Ersättning sålda materiella anläggningstillgångar		1 433	5 834
Erhållet bidrag		12 640	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-361 721	-239 840
Finansieringsverksamheten			
Utbetalt koncernbidrag		-110 300	-103 826
Erhållet aktieägartillskott		45 400	-
Utbetald Utdelning		-	-6 500
Minskning/ökning av kortfristiga finansiella skulder		-25 000	-25 000
Minskning/ökning av långfristiga finansiella skulder	25	25 004	41 906
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-64 896	-93 420
Årets kassaflöde		0	-1 374
Likvida medel vid årets början		0	1 374
Likvida medel vid årets slut	25	0	0

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Företagets årsredovisning har upprättats enligt årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Års- och koncernredovisning (K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

Moderföretag i den koncernen där Göteborgs Hamn AB är dotterföretag till är det av Göteborgs kommun helägda bolaget Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537-0888, med säte i Göteborg i vilket koncernredovisning upprättas. Ingen koncernredovisning har upprättats av Göteborgs Hamn AB med stöd av Årsredovisningslagen 7 kap. 2§ punkt 1.

Intäktsredovisning

Göteborgs Hamn ABs intäkter består huvudsakligen av fartygshamnsavgifter, varuhamnsavgifter, koncessionsavgifter samt hyror och arrenden. Intäkter redovisas till det verkliga värdet av den ersättning som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för mervärdesskatt, rabatter, returer och liknande avdrag.

Utdelningsintäkter redovisas när ägarens rätt att erhålla betalning har fastställts. Ränteintäkter redovisas fördelat över löptiden med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektiv-räntan är den ränta som gör att nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindnings-tiden blir lika med det redovisade värdet av fordran.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Lämnade respektive erhållna koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen. Erhållna aktieägartillskott och lämnade utdelningar redovisas direkt mot eget kapital.

Inkomstskatter

Skattekostnaden utgörs av summan av aktuell skatt och uppskjuten skatt.

Aktuell skatt - Aktuell skatt beräknas på det skattepliktiga resultatet för perioden. Skattepliktigt resultat skiljer sig från det redovisade resultatet i resultaträkningen då det har justerats för ej skattepliktiga intäkter och ej avdragsgilla kostnader samt för intäkter och kostnader som är skattepliktiga eller avdragsgilla i andra perioder. Aktuell skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som gäller per balansdagen.

Uppskjuten skatt - Uppskjuten skatt redovisas på temporära skillnader mellan det redovisade värdet på tillgångar och skulder i de finansiella rapporterna och det skattemässiga värdet som används vid beräkning av skattepliktigt resultat. Uppskjuten skatt redovisas enligt den s k balansräkningsmetoden. Uppskjutna skatteskulder redovisas för i princip alla skattepliktiga temporära skillnader, och uppskjutna skattefordringar redovisas i princip för alla avdragsgilla temporära skillnader i den omfattning det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Obeskattade reserver redovisas inklusive uppskjuten skatteskuld.

Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar omprövas varje balansdag och reduceras till den del det inte längre är sannolikt att tillräckliga skattepliktiga resultat kommer att finnas tillgängliga för att utnyttjas, helt eller delvis, mot den uppskjutna skattefordran. Värderingen av uppskjuten skatt baseras på hur företaget, per balansdagen, förväntar sig att återvinna det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller reglera det redovisade värdet för motsvarande skuld. Uppskjuten skatt beräknas baserat på de skattesatser och skatteregler som har beslutats före balansdagen.

Aktuell och uppskjuten skatt för perioden - Aktuell och uppskjuten skatt redovisas som en kostnad eller intäkt i resultaträkningen, utom när skatten är hänförlig till transaktioner som redovisats direkt mot eget kapital. I sådana fall ska även skatten redovisas direkt mot eget kapital.

Fordringar

Fordringar upptas till det belopp som efter bedömning beräknas bli betalt.

Utländska valutor

Företagets redovisningsvaluta är svenska kronor (SEK).

Omräkning av poster i utländsk valuta - Vid varje balansdag räknas monetära poster i utländsk valuta om till balansdagens kurs. Icke-monetära poster, som värderas till historiskt anskaffningsvärde i en utländsk valuta, räknas inte om. Valutakursdifferenser redovisas i rörelseresultatet eller som finansiell post utifrån den underliggande affärshändelsen, i den period de uppstår, med undantag för transaktioner som utgör säkring och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning av kassaflöden eller av nettoinvesteringar.

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar består framförallt av nyttjanderätt av två st. bergrum men även mindre tomträdder. Nyttjanderätterna skrivs av på 20 år från och med att bergrummen tas i bruk och tomträdderna skrivs av på en 5 års period. För närvarande används enbart det ena bergrummet. Båda bergrummen kommer att kunna nyttjas för uppläggning av förörenade muddermassor i framtiden och kommer att skrivas av under den period som bergrummen kan nyttjas för det ändamålet.

Förvärvade immateriella tillgångar redovisas till anskaffningsvärde. Efter första redovisningstillfället redovisas immateriella anläggningstillgångar till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Avskrivning påbörjas när tillgången kan användas. En immateriell anläggningstillgång tas bort från balansräkningen vid utrangering eller avyttring eller när inte några framtida ekonomiska fördelar väntas från användning eller utrangering/avyttring av tillgången. Den vinst eller förlust som uppkommer när en immateriell anläggningstillgång tas bort från balansräkningen är skillnaden mellan vad som eventuellt erhålls, efter avdrag för direkta försäljningskostnader, och tillgångens redovisade värde. Detta redovisas i resultaträkningen som en övrig rörelseintäkt eller övrig rörelsekostnad.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet består av inköpspriset och utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet för att bringa den på plats och i skick att användas. Tillkommande utgifter inkluderas endast i tillgången eller redovisas som en separat tillgång, när det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med posten kommer att tillfalla företaget och att anskaffningsvärdet för densamma kan mätas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga kostnader för reparationer och underhåll samt tillkommande utgifter redovisas i resultaträkningen i den period då de uppkommer.

Då skillnaden i förbrukningen av en materiell anläggningstillgångs betydande komponenter bedöms vara väsentlig, delas tillgången upp på dessa komponenter. Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar kostnadsförs så att tillgångens anskaffningsvärde, eventuellt minskat med beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut, skrivs av linjärt över dess bedömda nyttjandeperiod. Om en tillgång har delats upp på olika komponenter skrivs respektive komponent av separat över dess nyttjandeperiod. Avskrivning påbörjas när den materiella anläggningstillgången kan tas i bruk. Materiella anläggningstillgångars nyttjandeperioder uppskattas till:

Byggnader och dess komponenter	20-35 år
Markanläggningar (inkl. kajanläggningar och dess komponenter)	10-70 år
Drifts-/Byggnadsinventarier	5-20 år
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5-7 år
Motorfordon	5 år
Båtar och flytande redskap	17 år
Kontorsinventarier	5 år

Bedömda nyttjandeperioder och avskrivningsmetoder omprövas om det finns indikationer på att förväntad förbrukning har förändrats väsentligt jämfört med uppskattningen vid föregående balansdag. Då företaget ändrar bedömning av nyttjandeperioder, omprövas även tillgångens eventuella restvärde. Effekten av dessa ändringar redovisas framåtriktat.

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort från balansräkningen vid utrangering eller avyttring, eller när inte några framtida ekonomiska fördelar väntas från användning eller utrangering/avyttring av tillgången eller komponenten. Den vinst eller förlust som uppkommer när en materiell anläggningstillgång eller en komponent tas bort från balansräkningen är skillnaden mellan vad som eventuellt erhålls, efter avdrag för direkta försäljningskostnader, och tillgångens redovisade värde. Den realisationsvinst eller realisationsförlust som uppkommer när en materiell anläggningstillgång eller en komponent tas bort från balansräkningen redovisas i resultaträkningen som en övrig rörelseintäkt eller övrig rörelsekostnad.

Förvaltningsfastigheter

Förvaltningsfastigheter består av fastigheter (mark eller en byggnad) som innehålls i syfte att erhålla hyresinkomster eller värdestegring eller en kombination av dessa. Förvaltningsfastigheter redovisas vid förvärvet till anskaffningsvärde, inkluderat direkt hämförbara transaktionskostnader. Tillkommande utgifter läggs till det redovisade värdet för fastigheten om det är sannolikt att den ekonomiska nyttan som är förknippad med fastigheten förbättras i förhållande till den nivå som gällde då den ursprungligen anskaffades. Alla andra tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer. Efter anskaffningstillfället redovisas förvaltningsfastigheten till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning samt med tillägg för eventuell uppskrivning. Utgifter för reparationer och löpande underhåll kostnadsförs i den period de uppkommer.

Redovisning av bidrag till infrastrukturella investeringar

Göteborgs Hamn AB tecknar ibland avtal om att delfinansiera investeringar som gynnar utvecklingen av hamnens verksamhet, men den uppkomna tillgången ägs och förvaltas av den som gör investeringen. Den tillgång som bidraget avser att finansiera kontrolleras därmed inte av Göteborgs Hamn AB, varför den inte uppfyller kriterierna för tillgång som ska redovisas i balansräkningen. Bidraget kostnadsförs i resultaträkningen i den period som avtal tecknas och åtagandet uppstår.

Statliga stöd och erhållna bidrag

Statliga stöd som härför sig till förväntade kostnader redovisas som förutbetalda intäkter, stödet intäktsförs i den period då de kostnader uppkommer som det statliga stödet avser att kompensera. Statliga stöd för anskaffning av materiella anläggningstillgångar reducerar tillgångens redovisade värde.

Nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar och immateriella tillgångar

Företaget analyserar regelbundet de redovisade värdena för materiella anläggningstillgångar och immateriella tillgångar för att fastställa om det finns någon indikation på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om så är fallet, beräknas tillgångens återvinningsvärde för att kunna fastställa värdet av en eventuell nedskrivning. Där det inte är möjligt att beräkna återvinningsvärdet för en enskild tillgång, beräknas återvinningsvärdet för den kassagenererande enhet till vilken tillgången hör.

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader är det pris som företaget beräknar kunna erhålla vid en försäljning mellan kunniga, av varandra oberoende parter, och som har ett intresse av att transaktionen genomförs, med avdrag för sådana kostnader som är direkt hämförliga till försäljningen. Vid beräkning av nyttjandevärde diskonteras uppskattat framtida kassaflöde till nuvärde med en diskonteringsränta före skatt som återspeglar aktuell marknadsbedömning av pengars tidsvärde och de risker som förknippas med tillgången. För att beräkna de framtida kassaflödena har företaget använt budget och prognoser för de kommande fem åren.

Om återvinningsvärdet för en tillgång (eller kassagenererande enhet) fastställs till ett lägre värde än det redovisade värdet, skrivs det redovisade värdet på tillgången (eller den kassagenererande enheten) ned till återvinningsvärdet. En nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen.

Vid varje balansdag gör företaget en bedömning om den tidigare nedskrivningen inte längre är motiverad. Om så är fallet återförs nedskrivningen delvis eller helt. Då en nedskrivning återförs, ökar tillgångens (den kassagenererande enhetens) redovisade värde. Det redovisade värdet efter återföring av nedskrivning får inte överskrida det redovisade värdet som skulle fastställts om ingen nedskrivning gjorts av tillgången (den kassagenererande enheten) under tidigare år. En återföring av en nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen.

Leasingavtal

Ett finansiellt leasingavtal är ett avtal enligt vilket de ekonomiska risker och fördelar som förknippas med ägandet av en tillgång i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren. Övriga leasingavtal klassificeras som operationella leasingavtal. Samtliga leasingavtal redovisas enligt reglerna för operationell leasing.

Leasetagare - Leasingavgifter vid operationella leasingavtal kostnadsförs linjärt över leasingperioden, såvida inte ett annat systematiskt sätt bättre återspeglar användarens ekonomiska nytta över tiden.

Leasegivare - Leasingintäkter vid operationella leasingavtal intäktsförs linjärt över leasingperioden, såvida inte ett annat systematiskt sätt bättre återspeglar hur de ekonomiska fördelar som hänförs till objektet minskar över tiden.

Finansiella instrument

Finansiella instrument redovisas i enlighet med reglerna i K3 kapitel 11, vilket innebär att värdering sker utifrån anskaffningsvärde.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när företaget blir part till instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när den avtalsenliga rätten till kassaflödet från tillgången upphör, regleras eller när företaget förlorar kontrollen över den. En finansiell skuld, eller del av finansiell skuld, bokas bort från balansräkningen när den avtalade förpliktelserna fullgörs eller på annat sätt upphör. Vid det första redovisningstillfället värderas omsättningstillgångar och kortfristiga skulder till anskaffningsvärde. Långfristiga fordringar samt långfristiga skulder värderas vid det första redovisningstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Låneutgifter periodiseras som en del i lånets räntekostnad enligt effektivräntemetoden (se nedan).

Vid värdering efter det första redovisningstillfället värderas omsättningstillgångar enligt lägsta världets princip, dvs. det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Kortfristiga skulder värderas till nominellt belopp. Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första redovisningstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Med upplupet anskaffningsvärde avses det belopp till vilket tillgången eller skulden initialt redovisades med avdrag för amorteringar, tillägg eller avdrag för ackumulerad periodisering enligt effektivräntemetoden av den initiala skillnaden mellan erhållet/betalat belopp och belopp att betala/erhålla på förfallodagen samt med avdrag för nedskrivningar. Effektivräntan är den ränta som vid en diskontering av samtliga framtidiga förväntade kassaflöden över den förväntade löptiden resulterar i det initialt redovisade värdet för den finansiella tillgången eller den finansiella skulden.

Derivatinstrument - Företaget ingår derivattransaktioner med syfte att hantera valuta- och ränterisker. Derivatinstrument redovisas enligt lägsta världets princip. Värdeförändringar i den säkrade transaktionen ska motverkas av säkringsinstrumentet. Derivatinstrument med negativt värde värderas till det belopp som för företaget är mest förmånligt om förpliktelserna regleras eller överläts på balansdagen. Skulden redovisas på raden "Övriga kortfristiga skulder". Valutaterminskontrakt skyddar koncernen mot förändringar i valutakurser genom att fastställa den kurs till vilken en tillgång eller skuld i utländsk valuta kommer att realiseras. En ökning eller minskning av det belopp som krävs för att reglera tillgången eller skulden kompenseras av motsvarande värdeförändring av terminskontraktet. Dessa vinster och förluster kvittas därför och redovisas inte i de finansiella rapporterna.

Avtal avseende ränteswap skyddar koncernen mot ränteändringar. Ränteskilnader som erhålls eller erläggs på grund av dessa redovisas såsom kostnadsränta. Resultateffekter från derivat redovisas i samma period som de underliggande avtalet löper ut. Derivatinstrumenten redovisas inte i balansräkningen. Företaget tillämpar säkringsredovisning i syfte att minska fluktuationer i resultatet som en följd av säkring av ränte- och valutarisker.

Göteborgs Hamn AB Org nr 556008 - 2553

Omvärdering sker ej av den säkrade posten om det finns en motsatt värdeförändring på säkringsinstrumentet. För säkring av fordran eller skuld i utländsk valuta används valutaterminer. Den säkrade posten värderas till terminskurs. I de fall där skillnaden mellan terminskurs och avistakurs är väsentlig värderas fordran eller skulden till avistakurs och terminspremien periodiseras över terminskontraktets löptid. Företaget innehar ränteswappar för att säkra kassaflöden hänförligt till lån som löper med rörlig ränta. Vid kassaflödssäkring redovisas erlagd respektive erhållen ränta på säkringsinstrumentet i samma period som räntan på säkrade posten redovisas.

Varulager

Varulager värderas till det längsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Anskaffningsvärdet beräknas genom tillämpning av först-in-först-ut-metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet är försäljningsvärdet efter avdrag för beräknade kostnader som direkt kan hämföras till försäljningstransaktionen. I anskaffningsvärdet ingår utgifter för inköp och andra utgifter för att bringa varorna till deras aktuella plats och skick.

Avsättningar

Avsättningar redovisas när företaget har en befintlig förpliktelse (legal eller informell) som en följd av en inträffad händelse, det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktselns och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

En avsättning omprövas varje balansdag och justeras så att den återspeglar den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera den befintliga förpliktselns på balansdagen, med hänsyn tagen till risker och osäkerheter förknippade med förpliktselns. När en avsättning beräknas genom att uppskatta de utbetalningar som förväntas krävas för att reglera förpliktselns, motsvarar det redovisade värdet nuvärldet av dessa utbetalningar. Där en del av eller hela det belopp som krävs för att reglera en avsättning förväntas bli ersatt av en tredje part, ska gottgörelsen särredovisas som en tillgång i balansräkningen när det är så gott som säkert att den kommer att erhållas om företaget reglerar förpliktselns och beloppet kan beräknas tillförlitligt.

Förlustkontrakt - En avsättning för förlustkontrakt redovisas då de oundvikliga utgifterna för att uppfylla kontraktet överstiger de förväntade ekonomiska fördelarna.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda i form av löner, bonus, betald semester, betald sjukfrånvaro m m samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Beträffande pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras dessa som avgiftsbestämda eller förmånsbestämda pensionsplaner. Företaget har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner. Pensionsplanerna redovisas enligt förenklingsreglerna i K3 kap 28 punkt 18-22. Det finns inga övriga långfristiga ersättningar till anställda.

Avgiftsbestämda planer - För avgiftsbestämda planer betalar företaget fastställda avgifter till en separat oberoende juridisk enhet och har ingen förpliktelse att betala ytterligare avgifter. Företagets resultat belastas för kostnader i takt med att förmånerna intjänas vilket normalt sammanfaller med tidpunkten för när premier erläggs.

Förmånsbestämda planer - Göteborgs Hamn AB har förmånsbestämda pensionsplaner hos PRI och KPA som finansieras i egen regi. Pensionsskulderna redovisas som skuld utifrån erhållen beräkning från PRI och KPA.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar. Som likvida medel klassificeras företaget, förutom kassamedel, disponibla tillgodo havanden hos banker och andra kreditinstitut samt kortfristiga likvida placeringar som är noterade på en marknadsplats och har en kortare löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten. Förändringar i spärrade medel redovisas i investeringsverksamheten.

Obeskattade reserver

Obeskattade reserver redovisas med bruttobelopp i balansräkningen, inklusive den uppskjutna skatteskuld som är hänförlig till reserverna.

Bokslutsdispositioner

Förändringar av obeskattade reserver redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen. Koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner.

Aktier och andelar i dotterföretag

Aktier och andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Utdelning från dotterföretag redovisas som intäkt.

Likvida medel

Likvida medel inkluderar kassamedel och disponibla tillgodoavhavanden hos banker och andra kreditinstitut samt andra kortfristiga likvida placeringar som lätt kan omvandlas till kontanter och är föremål för en obetydlig risk för värdefluktuationer. För att klassificeras som likvida medel får löptiden inte överskrida tre månader från tidpunkten för förvärvet.

Företaget ingår i Göteborgs Stads kommunkontosystem och har en oåterkallelig rätt att inom befintlig kreditlimit refinansiera eller förlänga den förpliktelsen i form av utnyttjad kredit i minst 12 månader efter balansdagen. Posten klassificeras som långfristig skuld om bolaget inte planerar att reglera/amortera skulden inom de kommande tolv månaderna

Nyckeltalsdefinitioner

Soliditet

Eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt) i förhållande till balansomslutningen.

Avkastning på eget kapital

Resultat efter finansiella poster (justerat för jämförelsestörande poster) i förhållande till genomsnittligt eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt).

Avkastning på totalt kapital

Resultat före avdrag för räntekostnader (justerat för jämförelsestörande poster) i förhållande till balansomslutningen.

Not 2 Uppskattningar och bedömningar

Nedan redogörs för de viktigaste antagandena om framtiden, och andra viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar per balansdagen, som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästa räkenskapsår.

- Nyttjandeperioder materiella anläggningstillgångar
- Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar
- Aktivering eller kostnadsföring av underhållsprojekt, det vill säga värdehöjande förbättring eller ej
- Antaganden avseende ränta och livslängd vid beräkning av pensionsskulderna

Not 3 Intäkternas fördelning

	2020	2019
Nettoomsättningen fördelar sig på verksamhetsgrenar enligt följande:		
Koncession	299 584	289 542
Fartygshamn	191 186	214 155
Varuhamn	97 979	100 465
Hyror och arrenden	141 733	105 434
Övrig försäljning	59 174	53 881
Summa	789 656	763 477

I övriga rörelseintäkter ingår intäkter från:

Erhållna skadestånd	3 315	92
Försäkringsersättning	182	-
Övrigt	454	397
Summa	3 951	489

Not 4 Transaktioner med närliggande

		2020	2019
Nedan anges andelen av årets inköp och försäljning avseende koncernföretag.			
Inköp	(%)	4,5	4,8
Försäljning	(%)	0,4	0,3

Transaktioner mellan företaget och dess närliggande har skett på marknadsmässiga grunder.

Några transaktioner med ledande befattningshavare eller nyckelpersoner utöver lön och ersättningar (se not 7) har inte förekommit.

Not 5 Ersättning till revisorerna

		2020	2019
Ernst & Young AB			
Revisionsuppdraget		283	479
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget		33	26
Skatterådgivning		32	8
Övriga tjänster		70	53
Summa		418	566
Göteborgs Stad Lekmannarevisorer			
Revisionsuppdraget		153	470
Summa		153	470

Med revisionsuppdrag avses revisorernas ersättning för den lagstadgade revisionen. Arbetet innefattar granskningen av årsredovisningen och bokföringen, styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt arvode för revisionsrådgivning som lämnas i samband med revisionsuppdraget.

Not 6 Operationella Leasingavtal

	2020	2019
Leasegivare:		
Framtida intäkter avseende icke uppsägningsbara koncessionsavtal:		
Förfaller till betalning inom ett år	207 432	205 480
Förfaller till betalning senare än ett men inom 5 år	850 680	842 258
Förfaller till betalning senare än fem år	<u>2 311 561</u>	<u>2 527 416</u>
	3 369 673	3 575 154

Variabla avgifter för leasingavtalet uppgår 2020 till 93 990 tkr (89 752 tkr).

	2020	2019
Leasetagare:		
Framtida minimileaseavgifter, som ska erläggas avseende icke uppsägningsbara leasingavtal:		
Förfaller till betalning inom ett år	8 271	9 128
Förfaller till betalning senare än ett men inom 5 år	11 107	16 047
Förfaller till betalning senare än fem år	<u>1 395</u>	<u>2 675</u>
	20 773	27 850

Företaget är leasetagare genom operationella leasingavtal avseende IT tjänster och utrustning, bilar, samt mindre kontorsutrustning. Summan av årets kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal uppgår till 17 568 tkr (16 062 tkr).

Not 7 Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2020	2019
Medelantalet anställda		
Kvinnor	45	39
Män	<u>90</u>	<u>84</u>
Totalt	135	123
Löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader		
Löner och ersättningar till styrelsen och verkställande direktören	2 051	2 307
Löner och ersättningar till övriga anställda	<u>84 512</u>	<u>77 930</u>
	86 563	80 237
Sociala avgifter enligt lag och avtal	26 880	25 579
Pensionskostnader för styrelsen och verkställande direktören	615	620
Pensionskostnader för övriga anställda	<u>16 910</u>	<u>33 210</u>
	44 405	59 409
Totalt	130 968	139 646
Utöver i ovanstående tabell redovisade kostnader ingår i bolagets totala personalkostnader, kostnader för utbildning, hälsovård, rekrytering samt diverse personalkostnader med:	4 545	6 393

Pensioner

Företagets kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner uppgår till:

5 645

5 294

Skillnad i pensionskostnader för övriga anställda beror främst på skillnader i hur pensionsskulderna som bolaget har balanserade har utvecklats.

Verkställande direktörens anställning kan avslutas med en ömsesidig uppsägningstid av tre (3) månader, vid anställning mer än 12 månader är uppsägningstiden sex (6) månader. Styrelsen kan besluta att hela eller delar av uppsägningstiden ska innebära arbetsbefrielse. Om styrelsen säger upp befattningshavaren från anställningen av annan anledning än sådan som utgör grund för omedelbart avbrytande av anställningsavtalet utgår från anställningens upphörande ett avgångsvederlag motsvarande sex (6) månader vid upp till 12 månaders anställning som VD. Vid mer än 12 månaders anställning som VD är avgångsvederlaget 12 månader. Avgångsvederlaget utgår från aktuell månadslön vid uppsägningstillfället och är inte tjänstepensions eller semesterlönegrundande.

Mellan företaget och andra ledande befattningshavare gäller en ömsesidig uppsägningstid om tre månader. Vid uppsägning från företagets sida finns ingen rätt till avgångsvederlag. Vid uppsägning från ledande befattningshavarens sida utgår inget avgångsvederlag.

	2020	2019
Styrelseledamöter och ledande befattningshavare		
Antal styrelseledamöter på balansdagen		
Kvinnor	3	3
Män	6	6
Totalt	9	9
Antal verkställande direktörer och andra ledande befattningshavare		
Kvinnor	2	2
Män	5	5
Totalt	7	7

Not 8 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	2020	2019
Ränteintäkter	55	94
Ränteintäkter koncernföretag	1 573	1 129
Summa	1 628	1 223

Not 9 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2020	2019
Räntekostnader	-16 875	-17 799
Räntekostnader Göteborgs Stad	-9 889	-11 136
Övriga räntekostnader och liknande resultatposter	-126	-282
Summa	-26 890	-29 217

Not 10 Bokslutsdispositioner

	2020	2019
Lämnat koncernbidrag	-190 200	-110 300
Erhållt koncernbidrag	794	-
Förändringar av överavskrivningar	-1 707	-19 603
Summa	-191 113	-129 903

Not 11 Skatt på årets resultat

	2020	2019
Aktuell skatt	-17	30
Uppskjuten skatt	-10 576	-12 486
Skatt på årets resultat	-10 593	-12 456
 Redovisat resultat före skatt	 48 277	 59 301
Skatt beräknad enligt gällande skattesats (21,4%)	-10 331	-12 690
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	0	4
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	-1000	-578
Effekt omräkning uppskjuten skatt till nya skattesatser	738	808
Redovisad skattekostnad	-10 593	-12 456

Aktuell skatt som redovisas direkt mot eget kapital uppgår till 0 Tkr.

Not 12 Finansiella instrument

Valutarisk

Med valutarisk avses risken att verklig värde eller framtida kassaflöden fluktuerar till följd av ändrade valutakurser. De finansiella anvisningarna anger att all valutarisk i samband med finansiering i utländsk valuta skall säkras, med undantag av betalningsflöden understigande 100 tkr. Betalningsflöden valutasäkras med hjälp av valutaterminer. Valutaoption (köp) får förvärvas för att täcka underliggande valutarisk i beslutad investering.

Företagets utflöden består huvudsakligen av svenska kronor samtidigt som företagets inflöden huvudsakligen består av svenska kronor. Företaget är därmed i begränsad omfattning påverkad av förändringar i valutakurser.

Företagets policy är att löpande säkra 100 % av prognostiserade kassaflöden i utländsk valuta som överstiger 100 tkr. Enligt företagets finanspolicy ska transaktionsexponeringen reduceras genom att använda derivatinstrument. Företaget använder huvudsakligen terminskontrakt, men har enligt finanspolicyn även möjlighet att använda valutaoptioner. Per balansområdets datum hade Göteborgs Hamn AB valutaterminer för ett nominellt belopp av 6 634 tkr (0 tkr) och ett verkligt värde på 6 552 tkr (0 tkr).

Ränterisk

Med ränterisk avses risken att verklig värde eller framtida kassaflöden fluktuerar till följd av ändrade marknadsräntor. Företaget är huvudsakligen exponerad för ränterisk genom dess lånefinansiering. Lånen löper med delvis fast men också rörlig ränta, vilket innebär att företagets framtida finansiella kostnader påverkas vid ändrade marknadsräntor. Företaget påverkas också av ändrade marknadsräntor som en följd av de derivatinstrument som innehålls för att säkra transaktionsexponeringen (se ovan).

Företagets samtliga ränteswappar som innebär att rörlig ränta swappas till fast ränta är identifierade som

Göteborgs Hamn AB
Org nr 556008 - 2553

kassaflödessäkringar, innebärande säkring av företagets kassaflöde hänförligt till lån som löper med rörlig ränta. Ränteswappar innebärande att fast ränta swappas till rörlig ränta är identifierade som verkligt värdesäkringar, innebärande säkring av ränterisken i lån som löper med fast ränta. Företaget har ingen långfristig överskottslikviditet. Eventuell kortfristig överskottslikviditet placeras enbart i kortfristig inlåning i Göteborgs Stad kortfristiga penningmarknadsinstrument. Göteborgs Hamn AB:s finansiella anvisningar reglerar att kortfristigt överskott av likvida medel skall placeras hos koncernbanken.

Säkringsredovisning

Det sammanlagda värdet av derivaten på balansdagen uppgick till 55 759 tkr (47 538 tkr). Det nominella värdet uppgick till 56 634 tkr (50 000 tkr). Skillnaden mellan nominellt och verkligt värde på balansdagen uppgick till - 875 tkr (-2 462 tkr). På balansdagen fanns inga derivatinstrument redovisade i balansräkningen. Verkligt värde på derivaten har beräknats med de kostnader och intäkter som hade orsakats om kontrakten stängts på balansdagen.

Not 13 Hyresrätter och liknande rättigheter

Hyresrätterna består av två bergrum i Syrhåla som utgör en framtida resurs för uppläggning av förorenade muddermassor och delvis aktiverade utgifter avseende tomträtter. Det ena bergrummet utnyttjas för lagring av råolja och togs i bruk under 2011 och skrivs av under 20 år. Båda bergrummen kommer kunna utnyttjas för uppläggning av förorenade muddermassor i framtiden och kvarstående bokfört värde kommer att skrivas av under den period som bergrummen kan utnyttjas för detta ändamål. Tomträtterna skrivs av på en 5 års period.

	2020	2019
Ingående anskaffningsvärden	27 486	27 486
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	27 486	27 486
Ingående avskrivningar	-7 134	-6 012
Årets avskrivningar	-1 081	-1 122
Utgående ackumulerade avskrivningar	-8 215	-7 134
Utgående restvärde enligt plan	19 271	20 352

Not 14 Byggnader och mark

	2020	2019
Rörelsefastigheter		
Ingående anskaffningsvärden byggnader	496 989	497 877
Inköp	-	-
Allokerade offentliga bidrag till under året slutförda projekt	-361	-
Försäljningar och utrangeringar	-1 266	-888
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	495 362	496 989

I

Ingående avskrivningar	-357 035	-335 217
Årets avskrivningar	-19 746	-22 700
Utrangeringar	1 266	882
Utgående ackumulerade avskrivningar	-375 515	-357 035

Ingående och utgående nedskrivningar	-14 768	-14 768
Utgående restvärde enligt plan	105 079	125 186
Förvaltningsfastigheter		
Ingående anskaffningsvärden byggnader	324 488	313 840
Inköp	-	10 648
Försäljningar och utrangeringar	-14 408	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	310 080	324 488
Ingående avskrivningar	-199 942	-185 336
Årets avskrivningar	-12 182	-14 606
Utrangeringar	14 408	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-197 716	-199 942
Utgående restvärde enligt plan	112 364	124 546

Det verkliga värdet på förvaltningsfastigheter som baseras på externa marknadsvärderingar uppgår till 687 480 tkr (674 000 tkr). För räkenskapsåret 2019 värderades bolagets förvaltningsfastigheter av en extern part. För 2020 års värdering har man rimligt bedömt av fastigheternas värde som bestående och en värdeökning på 2 % av 2019 års värde antagits.

Mark

Ingående anskaffningsvärden mark	422 455	426 286
Inköp	375	-
Försäljningar	-2 700	-3 831
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	420 130	422 455

Not 15	Markanläggningar	2020	2019
Ingående anskaffningsvärden	2 127 438	2 027 934	
Inköp	27 194	99 572	
Allokerade offentliga bidrag till under året slutförda projekt	-4 958	-	
Försäljningar och utrangeringar	-3 363	-68	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 146 311	2 127 438	
Ingående avskrivningar	-704 083	-643 585	
Årets avskrivningar	-54 137	-60 509	
Försäljningar och utrangeringar	2 554	11	
Utgående ackumulerade avskrivningar	-755 666	-704 083	
Utgående restvärde enligt plan	1 390 645	1 423 355	

Not 16 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2020	2019
Ingående anskaffningsvärden	469	469
Försäljningar och utrangeringar	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	469	469
Ingående avskrivningar	-453	-444
Årets avskrivningar	-8	-9
Försäljningar och utrangeringar	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-461	-453
Utgående restvärde enligt plan	8	16

Not 17 Inventarier, verktyg och installationer

	2020	2019
Ingående anskaffningsvärden	1 116 842	1 073 775
Inköp	52 939	47 763
Allokerade offentliga bidrag till under året slutförda projekt	-7 321	-
Försäljningar och utrangeringar	-3 741	-4 696
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 158 719	1 116 842
Ingående avskrivningar	-660 981	-616 029
Årets avskrivningar	-52 570	-49 648
Försäljningar och utrangeringar	3 444	4 696
Utgående ackumulerade avskrivningar	-710 107	-660 981
Utgående restvärde enligt plan	448 612	455 861

Not 18 Pågående nyanläggningar materiella

	2020	2019
Ingående nedlagda kostnader	396 844	308 247
Omklassificeringar	-67 868	-157 981
Under året sålda pågående anläggningstillgångar	-1 433	-2 003
Under året nedlagda kostnader	369 081	248 581
Utgående nedlagda kostnader	696 624	396 844

Omklassificeringar avser pågående investeringar i anläggningstillgångar som har aktiverats i anläggningstillgångar, se not 14, 15 och 17 under Inköp och Allokerade offentliga bidrag.

Not 19 Uppskjuten skatt

Skillnaden mellan å ena sidan den inkomstskatt som har redovisats i resultaträkningen samt å andra sidan den inkomstskatt som belöper sig på verksamheten utgörs av:

	2020	2019
Skillnad planmässiga och skattemässiga avskrivningar	1 543	11 312
Avsättningar	1 522	2 286
Övrigt	40	83
Total uppskjuten skatt	3 105	13 681

Uppskjutna skattefordringar värderas högst till det belopp som sannolikt kommer att återvinnas baserat på innevarande och framtidiga skattemässiga resultat.

Not 20 Andelar i koncernföretag

	2020	2019
Ingående och utgående anskaffningsvärde	109 460	109 460
Utgående redovisat värde	109 460	109 460

Företagets namn	Org nr	Säte
Göteborgs Stuveri AB	556284-3614	Göteborg
Scandinavian Distripoint AB	556206-1645	Göteborg
Arendal Holding AB (indirekt ägt)	556711-0365	Göteborg

Moderbolaget	Kapital- andel %	Rösträtts- andel %	Antal aktier	Bokfört värde	Bokfört värde
				2020-12-31	2019-12-31
Göteborgs Stuveri AB	100	100	1 000	831	831
Scandinavian Distripoint AB	100	100	10 000	108 629	108 629
Arendal Holding AB (indirekt ägt)	100	100	1 000		
Summa				109 460	109 460

Not 21 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2020	2019
Övriga förutbetalda kostnader	5 952	2 168
Upplupna intäkter fastigheter	2 738	-
Övriga upplupna intäkter	27 600	23 144
	36 290	25 312

Not 22 Obeskattade reserver

	2020	2019
Ackumulerad skillnad mellan bokförda avskrivningar och avskrivningar enligt plan	334 192	332 485
Summa	334 192	332 485

Not 23 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2020	2019
Avsättningar enligt tryggandelagen	322 475	327 353
ITP2 i egen regi	70 113	72 272
Summa	392 588	399 625

Not 24 Övriga avsättningar

	2020	2019
Avsättningar för återställningskostnader Mudderupplag		
Avsättning vid periodens ingång	10 681	6 391
Periodens avsättningar	-	15 090
Ianspråktaget under perioden	-3 290	-10 800
	7 391	10 681
Avsättning för framtida personalrelaterade utfästelser		
Avsättning vid periodens ingång	0	2 054
Periodens avsättningar	-	-
Ianspråktaget under perioden, gottgörelse från stiftelse	-	-2 054
	0	0
Avsättning för försäkringstekniska åtaganden		
Avsättning vid periodens ingång	0	5 790
Periodens avsättningar	-	-
Ianspråktaget under perioden	-	-4 230
Periodens återföringar av outnyttjat belopp	-	-1 560
	0	0
Summa övriga avsättningar	7 391	10 681

Arbetet med återställning av mudderupplag Torsviken planeras att slutföras under 2022. De avsättningar som gjorts under 2018 för framtida personalrelaterade pensionsutfästelser reglerades under 2019. Inga åtaganden kvarstår för bolaget. Försäkringstekniska åtgärder avser bolagets bedömning av kostnader relaterade till skadeärenden som avslutades under 2019 varvid återstående avsättning återfördes.

Not 25 Upplåning

	2020	2019
Den del av långfristiga skulder som förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen		
Skulder till Göteborgs Stad	685 241	710 238
Skulder till koncernföretag	831	831
Summa	686 072	711 069

Företagets utnyttjade kredit uppgår till 685 241 tkr (660 238 tkr). Posten klassificeras som långfristig då bolaget inte planerar att reglera/amortera skulden inom de kommande tolv månaderna. Kreditlimit i Stadens kommunkontolösning uppgår till 900 000 tkr (900 000 tkr). I årsredovisningen för 2019 klassificerades krediten som kortfristig och har på grund av ovanstående omklassificerats som långfristig.
I skuld till Göteborgs Stad ingick 2019 ett lån på 50 000 tkr som under 2020 klassificerats om till kortfristig skuld då det förfaller till betalning inom 12 månader efter balansdagen.

Not 26 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2020	2019
Upplupna löner	1 291	90
Upplupna semesterlöner	13 591	12 857
Upplupna sociala avgifter	7 147	6 099
Upplupna räntekostnader	-108	-321
Upplupna kostnader för planerat underhåll och investeringar	18 120	3 392
Upplupna IT kostnader	2 024	1 067
Förutbetalda intäkter	47 640	36 765
Förskottsfakturerade hyror	29 176	28 931
Övriga poster	4 031	2 328
Summa	122 912	91 208

Not 27 Aktiekapital

Aktiekapitalet består av 2 240 000 st aktier med kvotvärde 100 tkr

Not 28 Justering av poster som inte ingår i kassaflödet

	2020	2019
Avskrivningar och resultat utrangeringar	143 532	150 405
Avsättningar för pensioner	-7 037	7 985
Övriga avsättningar	-	-3 554
Eget arbete	-5 681	-3 962
Summa	130 814	150 874

Not 29 Eventualförpliktelser

	2020	2019
Garantiåtaganden PRI	-	11
Garantiåtaganden SPP	6 404	6 499
Pensionsutfästelser täckta av kapitalförsäkringar	10	222
Summa ansvarsförbindelser	6 414	6 732

Göteborgs Hamn AB har ställt ut ansvarsförbindelser i form av garantiåtagande till förmån för flertalet pensionsförsäkringsbolag. Göteborgs Hamn AB:s garantiåtagande består av maximalt 2 % av respektive pensionsskuld. Garantiåtagande förändras över tiden då det baseras på nuvarande pensionsskuld.

Not 30 Ställda säkerheter

Företaget har inga ställda säkerheter. Bolagets lån är upptagna i kommunens koncernbank. För övriga lån har Göteborgs Stad ställt ut en kommunborgen.

Not 31 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Inga väsentliga händelser har ägt rum efter räkenskapsårets utgång.

Not 32 Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel i kronor:

Balanserade vinstmedel	1 328 927 368
Årets vinst	37 684 389
	<hr/> Kronor

1 366 611 757

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att

till aktieägarna utdelas	0
i ny räkning överförs	<hr/> 1 366 611 757
	Kronor

1 366 611 757

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman den 12 mars 2021 för fastställelse.

Göteborg den ____-__-___.

Cecilia Magnusson
Styrelsens ordförande

Birgitta Ling Fransson
Vice ordförande

Ronnie Ljungh
Vice ordförande

Lars Johansson

Jan Annerback

Peter Danielsson

Eva Olofsson

David Josefsson

Kristofer Andrén

Elvir Dzanic
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats ____-__-___.

Ernst & Young AB

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Bernt Helin
Av kommunfullmäktige utsedd lekmannarevisor

Erik Fristedt
Av kommunfullmäktige utsedd lekmannarevisor

Hållbar hamn

HÅLLBARHETSREDOVISNING 2020



1620-2020
Göteborgs
Hamn

GÖTEBORGS HAMN AB – EN DEL AV GÖTEBORGS STAD

Hållbarhetsredovisningen beskriver Göteborgs Hamn AB:s arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Utgångspunkten är bolagets uppdrag och i årets redovisning har vi valt att presentera olika nedslag i verksamheten som beskriver hur vi arbetar med våra väsentliga hållbarhetsfrågor i det dagliga arbetet.

Därtill lyfts särskilt fokus på tre intressentgrupper: medarbetare, leverantör och varuägare.

Var med och bidra till att göra Göteborgs hamn mer hållbart

Du som läser och tar del av vår hållbarhetsredovisning har kanske idéer och synpunkter på vad vi skulle kunna förbättra, både när det gäller vårt hållbarhetsarbete och innehållet i vår redovisning. Hör gärna av dig till vår hållbarhetsstrateg Daniela Fjellman och berätta. Du når henne på daniela.fjellman@portgot.se. Trevlig läsning!

I året hållbarhetsredovisning förekommer QR-koder.
Du kan skanna dessa med din mobiltelefon och ta del av digitalt material.



Innehåll

VD har ordet	sid 4	
Om oss i Göteborgs hamn	6	Hållbarhetsstyrning: 30
Värdekedjan	12	Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål Bolagets styrning och affärsplan Bolagets mål – hur går det? Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi Långsiktiga relationer med våra intressenter Fyren – bolagets ledningssystem Bolagets säkerhetsarbete Omfattande riskarbete och hög affärsetik Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad
Hållbarhet i vår omvärld	14	
Volymutveckling godsnavet	15	
Händelser under året	16	Fokus på en intressent: 45
400 års resa mot hållbarhet	18	Leverantörer Medarbetare Varuägare
Nedslag i verksamheten:	20	
Nysatsningar för elanslutningar i hamnen En helt ny hamnterminal växer fram Pandemin – en ny utmaning Framtidens hamn – en vision kommer till liv En parkering för ökad trygghet		Om vår hållbarhetsredovisning 49
		Nyckeltal och upplysningar 50
		FN:s globala hållbarhetsmål 58
		Styrelsen 60
		Revisorns yttrande 61
		Ordlista 62



Öppen hamn – vår styrka under 2020

HAMNEN FIRAR 400 ÅR

Göteborgs hamn grundades 1620, vilket innebär att vi i år firar 400 år! När stora hamnkanalen i Brunnsparken började grävas ut år 1620 var det knappast någon som trodde att det här var början på det som skulle bli Skandinaviens största hamn. Våra planer för 400-årsjubileet var storlagna och tanken var att kunna fira tillsammans med godsnavet och alla göteborgare. Till följd av pandemin fick detta revideras men lite guldskant har vi lyckats skapa under året. Ett digitalt födelsedagskalas hölls 17 juni och en särskild jubileumsbok har tagits fram som skildrar vår historia. Vår 400-årsflagga har vajat i staden och budskapet om vår milstolpe har på så vis spridits.

NYA STRATEGISKA MÅL – FÖR ATT STÄRKA HAMNENS IDENTITET

För att kunna finnas kvar som hamn i minst 400 år till krävs det att vi utvecklar godsnavet och våra affärsmodeller. I denna förflyttning framåt ser vi hela logistik- och transportsektorn som vår arena. För att stärka bolagets utveckling och arbetet mot vår mission och vision lanserades fem nya strategiska mål under 2020; Ökad tillväxt, Smart Hamn, Ekonomisk effektivitet, Motiverade medarbetare och Miljö – reducera CO₂-utsläppen. Dessa ska säkerställa att vi utvecklas till ett starkt, effektivt och hållbart godsnav med god balans mellan ekonomiskt, socialt och miljömässigt ansvar och med kunden i fokus. Under året har kraftfulla satsningar lanserats, framförallt inom digitalisering och klimat, för att kunna förverkliga åtgärder som bidrar till att vi når målen. Vi kan inte ta oss dit på egen hand utan samarbetet med våra partners i godsnavet och globalt inom logistik och sjöfart är centralt för att vi ska nå dit.

SHIP – VÅR VÄRDEGRUND

För att vara en god samarbetspartner och kunna ha motiverade medarbetare krävs en stark värdegrund. Vi är ett värderingsstyrt företag där våra kärvärden samverkan, hållbarhet, innovation och pålitlighet är levande. Vår arbetsplats är inkluderande där ska ingen diskrimineras eller kränkas. Alla ska känna sig trygga och bli behandlade på lika villkor oavsett kön, sexuell läggning, etnisk tillhörighet eller någon av de andra diskrimineringsgrunderna. Att vara en attraktiv, säker och ansvarsfull arbetsplats med nöjda och motiverade medarbetare är en förutsättning för att lyckas med våra ambitioner att växa och vara världens mest konkurrenskraftiga hamn.

INVESTERINGAR FÖR FRAMTIDEN

Under året har hamnen tagit stora och beslutsamma kliv framåt inom en rad viktiga strategiska utvecklingsområden, trots att pandemin har påverkat hela godsnavet. Skandiporten och dess farledsfördfjupning har godkänts av vår ägare och finansieringen är på plats. Detaljprojekteringen har kunnat reducera

kostnaderna med 1,3 miljarder, vilket visar på vårt gemensamma åtagande att förvalta våra ekonomiska resurser effektivt. Sveaterminalen är i drift och möjliggör ökade godsvolymer som hanteras via järnväg.

Vi har inlett ett samarbete med näringslivet för att reducera utsläppen från transporter till och från hamnen och har också en plan för ökad elektrifiering i ytterhamnarna där arbetet nu är igång med installationer för landelanslutning i både Älvborgshamnen och Energihamnen. En satsning på digitala lösningar har inneburit uppstarten av arbetet med en digital plattform. Plattformen ska visualisera godsflödet och möjliggöra för kunderna att följa leveransen från början till slut. Detta blir inledningen på en digital inriktning där hamnbolaget kommer vara initiativtagaren för lösningar som involverar och är till nytta för hela godsnavet.

ÖPPEN HAMN – TROTS UTMANINGAR MED PANDEMEN

När pandemin drabbade Sverige var vi ute tidigt och krävde hälsodeklarationer från fartygen som anlöpte hamnen. Vi har löpande vidtagit åtgärder tillsammans med alla övriga aktörer i godsnavet med det gemensamma syftet att hålla hamnen öppen. Det har vi lyckats med! Det har funnits utmaningar och vi har fått ställa om delar av verksamhet samt anpassa våra arbetsätt för att nå varandra och våra kunder. Jag är stolt över att inte ha behövt permittera några av hamnbolagets medarbetare, vi har kunnat anställa under året och satsa på kompetensutveckling. Vi har samtidigt stöttat näringslivet i deras affärer vilket resulterat i stabila volymer samt nya fartygslinjer inom roro- och containersegmenten. Under delar av året har dock godsvolymerna inom flera segment, exempelvis bil och passagerare, rasat. Vi har dock sett återhämtningsperioder och till och med ökningar. Hamnen har fortsatt att ta marknadsandelar inom containersegmentet, i jämförelse andra svenska hamnar. Tillsammans med våra samarbetspartners inom godsnavet är jag övertygd om att vi framöver kommer att fortsätta att generera en mängd nya affärer och att fler varuägare kommer att välja Göteborg som bashamn.

Jag är ödmjuk inför att pandemin och dess kris inte är över och att flera av våra partners har drabbats hårt. Men vi har tillsammans också visat att vi klarar att leva upp till vår viktiga roll i att säkra varuförsörjningen för Sverige. Godsnavets styrka under 2020 visar att vi ska ha fortsatt tilltro framåt och leverera på vårt gemensamma uppdrag om att hålla hamnen öppen.



Elvir Dzanic, VD Göteborgs Hamn AB



"Vi tar på oss ledarträjan och vill tillsammans med våra partners uppnå vår vision om att vara världens mest konkurrenskraftiga hamn. Hållbarhetsfrågorna är en viktig del för att nå dit."



Porten till världen

Godsnavet är vår styrka. Göteborgs hamn är mycket mer än bara en hamn. Det är Skandinaviens största godsnav med ett unikt geografiskt läge vid utloppet av Göta Älv ut mot västerhavet. Göteborgsregionen utnämndes 2020 till Sveriges bästa logistikläge – för 19:e året i rad. Hamnen är lätt att nå via väg, järnväg och självklart sjövägen, eftersom nästan all svensk utrikeshandel transporteras med hjälp av sjöfart. När 30 procent passerar kajerna i Göteborgs hamn, som också står för hälften av landets totala containerhandel. Inom en radie av 50 mil finns dessutom tre huvudstäder och 70 procent av Skandinaviens befolkning och industri.*

*Enligt tidningen Intelligent Logistiks undersökning.

**37,9
miljoner**

ton gods per år går via Göteborgs hamn



Via hamnens optimala läge får svensk industri access till destinationer runt om i världen genom ett hundratal direktlinjer. Dessutom finns frekventa avgångar till de stora omlastningsnaven på kontinenten och daglig trafik till flera europeiska storhamnar. Därmed spelar Göteborgs hamn en avgörande roll för svensk import och export och är en viktig aktör när det gäller att stärka Sveriges konkurrenskraft.



TERMINALER OCH TJÄNSTER FÖR ALLA BEHOV

I Göteborgs hamn hanteras alla typer av gods. Här finns terminaler och operatörer som är specialiserade på olika områden för att kunna erbjuda bästa möjliga service, dygnet runt, året runt. Det gäller allt från lagring, beredning och omlastning till lossning och lastning, passagerartrafik och hantering av energiprodukter. Se mer om verksamheternas geografiska placering i godsnavet på nästa sida.



*Göteborgs hamn grundades
1620 så under 2020 firade vi 400 år!*







Detta är godsnavet Göteborgs hamn

Godsnavet Göteborgs hamn består av en stor mängd aktörer och företag, totalt cirka 320 stycken. Tillsammans utgör de den logistiktäta yta som möjliggör för svensk industri att nyttja fördelarna med hamnnära logistiklösningar. Flera av dem är spåranslutna. Hamnbolaget är en del av detta kluster.

Göteborgs Stads mark som **Göteborgs Hamn AB** ansvarar för. Hamnbolaget sköter även driften av energihamnen samt kryssningsverksamhet. Själva godshanteringen sköts av specialiserade terminaloperatörer som sköter lossning och lastning av gods.

APM Terminals Gothenburg. Skandinaviens största containerhamn. Här hanteras cirka hälften av Sveriges containerhandel, jämnt fördelat mellan export och import och terminalen trafikeras av över 40 containerrederier.

Gothenburg Ro/Ro Terminal hanterar alla typer av enhetsberett rullande gods – trailers, bilar samt även containrar och gods på kassetter.

Logent Ports & Terminals är en stor import- och exporthamn för fordon.

Stena Line har två centralt belägna terminaler med färjetrafik av ropax-typ (rullande gods kombinerat med passagerartrafik).

Logistikområden. I Göteborgs hamn finns ett rikt utbud av lager- och logistiktjänster. Här förbereds godset inför sjötransporten – till exempel genom att stuffas i containrar eller byta lastbärare. Och kommer godset in via hamnens kajer finns flera importlager att nyttja.

Raffinaderier. Tre raffinaderier finns i hamnens absoluta närhet, vilket innebär att energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet.

Bilkluster. Med Volvo som en stor och viktig del i godsnavet får hamnen en naturlig roll som Sveriges största utskeppningshamn av fordon.

Bergtäkter. Verksamheten bedrivs av Swerock och Skanska.

Naturområden. Områden med skyddad natur där Rya skog i öst är ett naturreservat och Torsviken i väst är Natura 2000-område, skyddat enligt EU-lagstiftning.



Hamnbolaget – en del av godsnavet

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag som bedriver en bred verksamhet och har olika affärer. Vi sammanfattar det i fyra punkter för att tydliggöra vår komplexa affär och de roller vi har i olika sammanhang: vara landlord, marknadsföra hamnen, hantera anlöp och logistikfastigheter. Vi är en naturlig del av Sveriges logistikkedja. Hamnbolaget äger hamnområdet, upplåter yta till olika aktörer och förvaltar platsen – godsnavet Göteborgs hamn. Själva godshanteringen, det vill säga lastning och lossning av fartygen, sköts av specialiserade terminaloperatörer. Göteborgs Hamn AB har ett aktivt dotterbolag, Scandinavian Distripoint AB, med begränsad verksamhet inriktad på logistiketableringar.

VÅRT UPPDRAG

På hamnbolaget arbetar vi med att underhålla och förvalta infrastruktur, mark och fastigheter utifrån kundernas och samhällets behov. Vi utvecklar hamnen långsiktigt, bygger nytt och jobbar konstant med olika satsningar för att utveckla hamnen. Syftet är att fortsätta bidra positivt till smarta och effektiva transporter för industrins varor. Vi marknadsför godsnavet och driver hamnfrågor på en regional, nationell och internationell arena. Vi ansvarar för driften av energihamnen och för att alla fartygsanlöp till hela hamnen ska vara så säkra, effektiva och miljösmarta som möjligt. Arbetet med att utveckla Göteborgs hamn är en komplex verksamhet som kräver rätt kompetenser, nytänkande och fokus på hållbara perspektiv.

Läs mer om vår styrning, affärsplan och mål på sid 32–34.

Väsentliga hållbarhetsfrågor kopplat till vårt uppdrag:

- Utveckling av godsnavet
- Stabil ekonomi
- Klimat
- Resurseffektivitet
- Energi

Läs mer hur dessa är identifierade på sid 49.

För att kunna leverera på vårt uppdrag har bolaget en mission, vision samt värderingar:



Godsnavet i korthet



Fyra terminaloperatörer sköter lossning och lastning

70%

av Nordens industri finns inom en radie av 500 km

Hälften av landets totala containerhandel går över Göteborg



70 godståg till och från hamnen varje dag



Totalt finns över

320

aktörer/företag i godsnavet



Tre av fem raffinaderier i landet finns i godsnavet

Hamnbolaget i korthet

100%

egenfinansierat bolag, ägda av Göteborgs Stad



ANTAL ANSTÄLŁDA:

152

Inom hamnbolaget arbetar:

33 % kvinnor



67 % män



INVESTERINGAR 2020:

380 Mkr

Materiella anläggningstillgångar uppgår till **3183 Mkr**

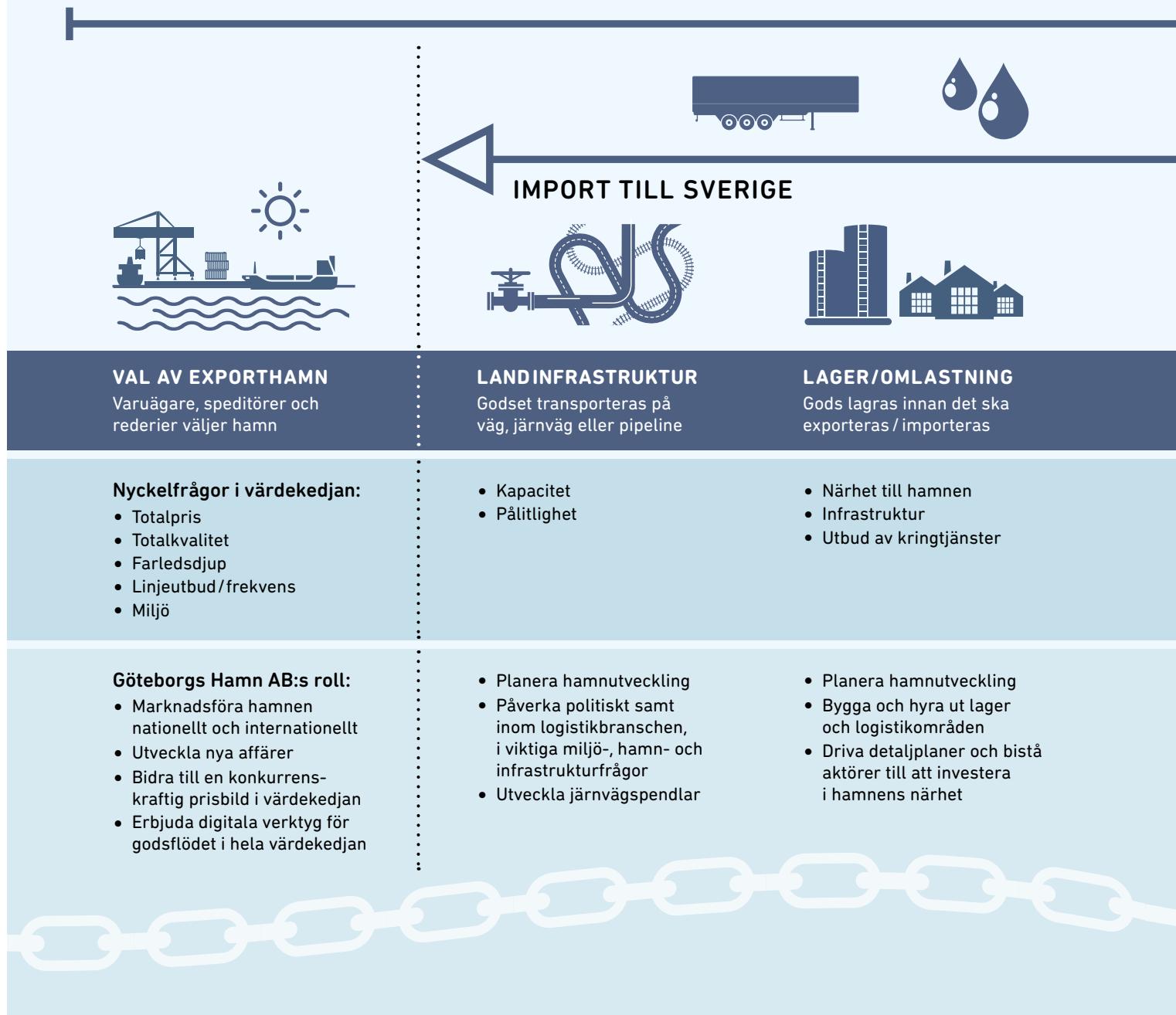


Omsättning:

790 Mkr

Hamnen är nyckeln till en hållbar transportkedja

Värdekedjan beskriver godsflödet och frågor som är centrala för att kedjan ska fungera. Göteborgs Hamn AB:s roll handlar om att skapa förutsättningar för verksamheten och ett värde för samtliga aktörer som verkar i den. Bolagets långsiktiga investeringar, affärsmodell och mål syftar till att skapa värde för transportkedjan, med en stabilitet och trygghet över tid. Detta ger stora möjligheter att påverka och innebär ett viktigt ansvar i arbetet med att säkerställa en hållbar utveckling av väl fungerande transporter.



Hamnen blir ofta den naturliga samlingspunkten för utvecklingen av nya hållbara transporter och innovativa koncept, vilket bidrar till vägen mot en hållbar omställning. Det är därför naturligt att Göteborgs Hamn AB tar en tydlig och ledande roll för att ligga i framkant och etablera en ambitionsnivå för hela värdekedjan. Det inkluderar att vara sammankallande för olika grupper, delta i referensgrupper och samarbetsprojekt, samt att vara rådgivare. Vår styrka som stabil aktör medför att vi har goda förutsättningar att gå före och våga prova nya lösningar.

Inom godsnavet finns ett ansvar att säkerställa ett

effektivt och välfungerande flöde av gods mellan olika aktörer och transportslag. Själva effektiviteten i värdekedjan är den viktigaste vägen till hållbarhet, eftersom vinsten för miljön och samhället ligger i ett effektivt flöde av gods. Det minimerar lokal påverkan och hamnen kan främja valet av de mest skonsamma transportslagen för varje enskild transport. Genom att bidra till att skapa effektiva flöden genom hela transportkedjan säkerställer vi förutsättningarna för en nationell import och export av varor. Det ger i sin tur en ekonomisk och social trygghet för både näringsliv och samhälle, i hela landet.

EXPORT FRÅN SVERIGE



HAMNTERMINAL

Terminalerna tar emot godset och lastar / lossar fartyg

- Pålitlighet
- Effektivitet
- Prisvärdhet
- Miljö

ANLÖP

Samverkan sker av många aktörer i hamnklustret

- Effektivitet
- Säkerhet
- Miljö
- Maritima tjänster

VAL AV IMPORTHAMN

Varuägare, speditörer och rederier väljer hamn

- Totalpris
- Totalkvalitet
- Farledsdjup
- Linjeutbud/frekvens
- Miljö

- Planera hamnutveckling
- Vara landlord för terminaloperatörer och arrendatorer
- Erbjuda effektiv och hållbar infrastruktur – underhåll och nybyggnation
- Sköta driften av en effektiv och hållbar energihamn
- Utöva insyn, kontroll och strategisk styrning

- Skapa förutsättningar för effektiva och hållbara anlöp – samordningsansvar och kajplanering
- Inneha myndighetsansvar för hamnområdet i enlighet med Hamnordningen
- Påverka politiskt samt inom sjöfartsbranschen, i viktiga miljö-, hamn- och infrastrukturfrågor

- Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt
- Utveckla nya affärer
- Bidra till en konkurrenskraftig prisbild i värdekedjan
- Erbjuda digitala verktyg för godsflödet i hela värdekedjan

Hållbarhet i vår omvärld

Sverige är en exportinriktad ekonomi vars framgångar har legat i att effektivt tillverka varor för marknader utanför landets gränser. Svenska industriföretag har vuxit till globala betydelserika bolag genom en god access till omvärlden. Godsstråket till och igenom Göteborgs hamn är starkt förknippat med framgångarna för svensk industri. Därför påverkas såväl hamnen som industrin av vad som händer i omvärlden och vilka förutsättningar som det ger. Under 2020 ser hamnbolaget att klimatfrågan har kommit att bli en självklarhet för marknaden och hela transportsektorn.

EN NY SLAGS MARKNAD

Marknaden för att transportera gods i någon form har alltid varit konkurrensutsatt och krävt kostnadseffektivitet, men nu ställs även krav på hållbarhet som en självklar del av affären. Trenden mot allt större fartyg och samlade transporter är fortsatt stark, men kopplas nu alltmer till en omställning mot hållbara transporter. Det handlar inte längre enbart om kostnaden. För att kunna säkra godsflöden och därmed samhällstrygghet på ett hållbart och långsiktigt sätt, är det idag absolut nödvändigt att även verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan och acceptabla sociala förhållanden inom branschen.

KLIMAT – TRANSPORTSEKTÖRNRS STÖRSTA UTMANING

Transportsektorns klimatutsläpp utgör fortfarande en betydande andel av landets och världens totala utsläpp. Samtidigt som mängden transporterat gods ökar har sektorn inte har lyckats minska sina utsläpp i samma takt som andra sektorer. Energiomställningen av samhället i stort, och av sjöfarten i synnerhet, har gått alldelvis för långsamt fram till idag. Vi har nu en mycket kort tid kvar för en allt brantare och mer kraftfull energiomställning. Energieffektivisering och optimering kommer inte att räcka för att nå samhällets mål om att minska klimatutsläppen enligt Parisavtalet. Sjöfarten måste ställa om till nya bränslen och alternativa energikällor och omställningen måste vara snabb. Under det kommande decenniet kommer detta att fortsätta vara den största och svåraste utmaningen för sjöfarten, vilket kommer att präglia hur hamnarna och hela transportkedjan kan arbeta. Ansväret för att hitta de nya energibärarna och att våga investera i dessa ligger till stor del på sjöfarten. Dock kan hamnar bidra både genom att stötta de som vågar gå före och genom att underlätta tillgången på samt nyttjandet av nya alternativa och mer hållbara bränslen.

GÖTEBORGS HAMN TAR TÄTEN

Göteborgs Hamn AB har valt att ta täten i omställningen och har under 2020 börjat arbeta efter ett nytt ambitiöst klimatmål. Här tar vi ansvar för bolagets egna utsläpp men vi kliver även fram för att hjälpa våra kunder och transportkedjan som helhet att ställa om. Samverkan med övriga aktörer inom sektorn blir därför en viktig del av

vårt miljö- och klimatarbete. Vi arbetar inom flera olika organisationer och samverkansorgan med det gemensamma målet att snabba på omställningen. Detta sker dock samtidigt som samhället i stort även fortsatt förväntar sig att ha en kontinuerlig tillgång till billiga, effektiva och säkra transporter i samma utsträckning som idag. Detta gör det svårt att balansera utvecklingen av hållbara transporter med bibehållen effektivitet och minskad miljöpåverkan. Det blir hamnbolagets stora utmaning 2020–2030, med fokus på att få med oss övriga aktörer i godsnavet. I linje med detta har hamnbolaget också signerat flera klimat- och miljööverenskommelser med andra hamnar. Tillsammans måste aktörerna i godsnavet ta sig an denna utmaning, även om vi i dagsläget inte har alla lösningar ännu.

Isabelle Ryckbost

GENERAL SECRETARY,
EUROPEAN SEA PORTS
ORGANISATION (ESPO)



"Göteborgs hamn har sedan lång tid prioriterat hållbarhets- och klimatfrågor och har genomgående förordat ambitiösa åtgärder på europeisk nivå samt föregått med gott exempel genom egna åtgärder. Under de senaste fyra åren har Göteborgs Hamn AB varit drivande under sitt ordförandeskap för European Sea Ports Organisations (ESPO)s hållbarhetsutskott. Det har inneburit hjälp till europeiska hamnar i framtagandet av gemensamma hållningar kring smarta och effektiva åtgärder. Göteborgs hamn har även visat handlingskraft på lokal nivå genom att sätta ett mål för 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser till 2030, investera i elanslutningar för fartyg, och genom att ha fossilfria terminaler vid årets slut. Det är tydligt att Göteborgs hamn är en av de ledande hamnarna i Europa när det gäller hållbarhetsfrågor, och kommer därför fortsätta vara en värdefull och viktig medlem i ESPO."

Volymutveckling godsnavet

2020 är ett år där Göteborgs hamn och hela godsnavet ställts inför olika utmaningar till följd av pandemin. Det har medfört förändringar under året, vilket påverkat så väl godsnavets aktörer som volymutvecklingen. Läs mer om pandemins effekter på sid 24–25 och 39. Vid summering av volymerna för 2020 konstateras att pandemins påverkan, totalt sett, varit begränsad. Hamnen har löpande under året fortsatt att attrahera nya kunder och linjer, både på land och sjösidan, inom samtliga segment. Utvecklingen inom containersegmentet visar en uppgång och hamnen tar fortsatt marknadsandelar. Roro, nya bilar och hanteringen av energiprodukter har klarat sig relativt bra, även om en mindre nedgång syns i alla segmenten.

HÖGRE MARKNADSANDELAR INOM CONTAINER

När det gäller handel med länder utanför Europa är det vanligast att varorna fraktas på containerfartyg. I Göteborgs hamn hanterades 776 000 containrar (TEU) under 2020. Containervolymerna till och från Sverige har klarat sig relativt bra 2020 och endast minskat med några procent. Göteborgs hamn tar fortsatt marknadsandelar jämfört med föregående år, vilket innebär en ökning från 47 procent 2019 till 48 procent 2020. Andelen containers som transporterades via järnväg minskade något under gångna året, från 66 procent under 2019 till 63 procent under 2020. Järnvägsvolymerna mäts i antal fraktade containers, vilket inkluderar gods som omlastats till containers i hamnens närhet och jämförs med containers som lastas på fartyg.

PÅVERKADE VOLYMER FÖR RORO, FÄRJA OCH BILAR

Roro-enheter består främst av trailers för den intraeuropeiska handeln. Roro-volymerna har varit påverkade av pandemin under året, men under andra hälften började en kraftig återhämtning. Antalet hanterade roro-enheter på roro-fartyg och färjor minskade något jämfört med föregående år till 514 000 enheter under 2020. Hanteringen av nya bilar minskade också under 2020 till 234 000. Detta är en direkt effekt av pandemin.

STABILA VOLYMER INOM ENERGI

Hälften av all råolja som tas in till Sverige kommer via Göteborgs hamn. Här finns också Sveriges största depåverksamhet som försörjer hela Västsverige med bland annat diesel och bensin. Årets resultat innebär 21,6 miljoner ton, vilket kan jämföras med 22,2 miljoner ton 2019. Under längre perioder under året har volymerna legat över föregående år, till följd av hög grad av inlagring av produkter. Under hösten gick volymerna ner, vilket har haft inverkan på årets summering. Fokus för 2021 är att fortsätta stötta våra raffinaderikunder i deras satsningar på förnyelsebara bränslen.

KRYSSNINGSANLÖP TROTS PANDEMI

Kryssningssäsongen i Göteborg sträcker sig över hela året med ett fokus på sommarmånaderna. Turism- och kryssningsindustrin har drabbats mycket hårt av pandemin. Som en följd av det tog hamnen emot mycket färre kryssningsanlöp än planerat under 2020. Därmed uteblev årets planerade rekordantal av anlöp när enbart elva kryssningsfartyg togs emot. Denna siffra tillhör dock toppen bland hamnarna i norra Europa, eftersom få hamnar har kunnat ta emot anlöp överhuvudtaget.

VOLYMFÖRTECKNING I GÖTEBORGS HAMN

	2020	2019	2018	2017	Jämfört med 2019
Container, antal TEU	776 000	772 000	753 000	644 000	0,5 %
Container på järnväg, antal TEU	441 000	456 000	398 000	351 000	-3 %
Roroenheter, antal	515 000	551 000	584 000	593 000	-6 %
Nya bilar, antal	234 000	276 000	290 000	295 000	-15 %
Energiprodukter, miljoner ton	21,6	22,2	23,4	23,5	-3 %
Passagerare, totalt	590 000	1 784 000	1 680 000	1 733 000	-66 %
Kryssningsanlöp, antal	11	59	43	40	-81 %
Gods totalt, miljoner ton	37,9	38,9	40,5	40,8	-3 %

Nedslag under 2020



Göteborgs Hamn AB och NCC tecknade avtal i juli 2020.

SÄKRAD FINANSIERING TILL SKANDIAPORTEN

Skandiaporten är namnet på projektet som arbetar med fördjupning av farleden in till Göteborgs hamn. Samverkansprojektet mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB har under året tagit flera viktiga steg framåt. Målet är att senast under inledningen av 2026 kunna öppna ett första kajläge för anlöp av containerfartyg med ett djupgående upp mot 17,5 meter, att jämföra med dagens 13,5 meter.

Ett steg handlar om att säkra finansiering kopplat till olika delar av projektet. Trafikverket står för den statliga farledsfinansieringen som en del av den nationella infrastrukturplanen och Sjöfartsverket för design och muddring av farleden. Göteborgs Hamn AB finansierar och genomför förstärkning av de befintliga kajerna som en följd av fördjupningen. Skandiportens kostnadsbild har också uppdaterats och förändrats. Från en tidig bedömning på 3,8 miljarder kronor för 16,5 meter djupgående, till 17,5 meter djupgående med en kostnad av 2,5 miljarder kronor. Detta är ett resultat av den avslutade förstudien. Efter beslut inom kommunen under hösten har en avsiktstförklaring tecknats mellan parterna, där varje part åtar sig att finansiera sina delar.

FÖRSTUDIE, UPPHANDLING OCH TILLSTÅNDSSÖKAN – MILSTOLPAR UNDER 2020

Genom den avslutade förstudien kunde farledens utformning, från Måvholmskröken till Skandiahamnens kajer, slutligen fastställas. Optimering har skett via simuleringar, kompletterande beräkningar och tekniska utredningar. Det har inneburit ökad precision kring muddervolymerna men också en ny bedömning av förstärkningsåtgärderna för kaj och terminalområden.

För att hålla tidplanen så har en upphandling av en totalentreprenad genomförts. Efter förkvalificering av entreprenörer och därefter upphandling, kunde Göteborgs Hamn AB och NCC teckna ett avtal i juli 2020. Därmed kunde detaljprojekteringen som ska pågå under hela 2021, starta i september. Genomförandet ska ske i samverkan/partnering och är planerat att påbörjas under inledningen av 2022.

Under året har process med tillståndssökandet enligt miljöbalken påbörjats. Samråd har genomförts och ansökan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning lämnades in i slutet av året. Projektet ansöker bland annat om att få tippa 11 miljoner kubikmeter lera ute vid Vinga, en hantering som är identiskt med den förra fördjupningen som genomfördes 2003–2005.

2020

Lansering av
hamnbolagets
nya mission,
vision, värde-
ringar och mål.
*Läs mer på sid 10
och 33–34.*

Göteborgs
hamn fyllde
400 år den
3 april.
*Läs mer på
sid 18–19.*

Pandemianpassad
större hamnskydds-
övning genomförs
med över 32 stycken
Port Facility Security
Officers från aktörer
inom hela hamn-
området.

Beslut i
Stadshus AB att
fortsatt arbeta
vidare med
utveckling av
Halvorsäng.
Läs mer på sid 27.

CinFraCap
lanseras – ska
utreda infångning
av koldioxid och
dess transport
via hamnen.
Läs mer på sid 26–27.

JANUARI

Hamnbolaget tar plats som vice ordförande i International Association Ports and Harbours' committee on Climate and Energy

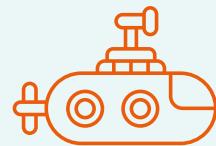


Fartyg som drivs på **BIOGAS** har kunnat få rabatt på hamntaxan



Stena Line har gjort bullerdämpande åtgärder på fartyg och andra ytor för att minska störning till näroende

**VID KAJ-
INSPEKTION
OCH TILLSYN TESTAS
UNDERVATTENSDRÖNARE**



Ny tågförbindelse mellan Oslo och Göteborgs hamn

I linje med sitt koncept Gothenburg Green Gateway har APM Terminals Gothenburg kraftigt minskat sina utsläpp, genom att använda HVO till arbetsmaskinerna under hela året



Logent har från 1 januari 2020 använt HVO för arbetsmaskinerna i terminalen

Sista etappen för Trafikverkets utbyggnad av hamnbanan har fortlöpt under hela året



Storskalig plantering av ålgräs påbörjas.
Läs mer på sid 22–23.

Sveaterminalen tas i drift.
Läs mer på: www.goteborgshamn.se/hamnens-projekt/sveaterminalen

Beslut om finansiering av farledsfördjupningen i Göteborgs Stads kommunfullmäktige.
Läs mer på sid 16.

Förbud för fartyg att använda open loop scrubber inom hamnområdet.

Nya lokaler för hamnbolagets verkstäder öppnas.

DECEMBER

400 ÅRS RESA MOT HÅLLBARHET

Göteborgs hamn firar 400 år och här summeras historien ur ett hållbarhetsperspektiv, där viktiga händelser kopplat till ekonomi, miljö och social hållbarhet lyfts fram. Tillsammans berättar de



1620

Göteborgs första anlagda hamn var Stora Hamnkanalen, som grävdes ut på 1620-talet på order från Gustav II Adolf.



1700-talet

Under 1700-talet blev Göteborg ett viktigt centrum för handelsvägarna till norra Europa och resten av världen. Genom svenska Ostindiska Kompaniets 132 expeditioner till Kina fick svenskarna bekanta sig med varor så som te, siden, porslin och kryddor. För många blev det en första inblick i andra samhällen och kulturer, något som vi idag, via globaliseringen, ser som självklart.



1752

I juni 1752 antogs Göteborgs första hamnordning, "till förekommande af hamnens upprundning och i öfrigt till bibeihållande af ordning". Här lades grunden för dagens hamnordning som skapar säkerhet i och omkring hamnområdet för så väl trafik och människor som natur.



1800-talet

Ångdrift av fartyg gör entré inom sjöfarten under 1800-talet, vilket skapar möjligheter för snabbare förflyttning och ökade volymer. Detta bidrar till att branschen tar fart och hantering av gods och passagerare kan ske mer effektivt. Tekniken förutsätter dock av eldning av kol, vilket medför försämrad luftmiljö i och kring hamnen. Numera har vi också kunskap om dess påverkan på klimatet.



1800-talet

Under 1800-talet tar varvsindustrin fart i Göteborg med tiden etableras några av Sveriges största varv. Ökad efterfrågan och industrins utveckling förser göteborgarna med arbetsställen. Arbetsförhållandena är dock tuffa och för den enskilde arbetaren har ofta arbetsmiljön direkt inverkan på hälsan. Riskfyllda arbetsmoment, luftutsläpp och kontakt med farliga ämnen var vardag för många och innebär även påverkan på omliggande natur. Här lades också grunden för de föroreningar som förvärrades under 1900-talet och som det än i dag arbetas med att rensa bort spåren av.

1880-talet

Emigrantströmmen från hela Sverige var som mest strid på 1880-talet, vilket innebar fler och större båtar. Vägen ut ur fattigdom och mot nya möjligheter gick via Göteborgs hamn som kunde hantera de större fartygen. År 1904 sattes till exempel Calypso, sin tids största passagerarfärja på Nordsjön, in mellan Göteborg och Hull i England.



1914

1914 öppnas kommunala järnvägen Göteborg – Tingstad – Sannegården för enbart godstrafik. Då lades grunden för dagens hamnbana, som är nästan tio kilometer lång och en av Sveriges viktigaste järnvägslinjer.

1928

Rya skog blir länetts första naturreservat, vilket skyddar den gröna oasen som ligger inklämd emellan de växande industrihamnarna. Rya skog är en gammal urskog med stort ekbestånd och runt år 1900 var området mot älven ett populärt utflyktsmål.



LÄS MER OM GÖTEBORGS HAMNS HISTORIA PÅ:

www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenhistoria

1620-2020
Göteborgs
Hamn

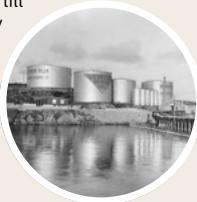
*historien om hur Göteborgs hamn växt fram och utvecklats i takt med tiden.
Resan mot den hållbara hamnen har varit lång och än är vi inte klara.
Nu blickar vi framåt med siktet inställt på att vara världens mest konkurrens-
kraftiga hamn, med hållbarhet som grundsten, i minst 400 år till.*



Skanna koden
och se bolagets
jubileumsfilm!

1930

I början av 1930-talet byggdes Ryahamnen, fröet till kommande oljehamn och dagens Energihamn. Här utvidgade de stora oljebolagen snabbt sina tankanläggningar och i början av fiftioåret påbörjades bygget av Skarvikshamnen för att täcka upp behovet. 1959 tillkom även Torshamnen som byggdes vid Hjärtholmen och kunde tiu år senare ta emot fartyg på upp till 225 000 ton. Hamnen kunde tillgodose stora delar av industrins och hela Sveriges behov av olja, vilket kvarstår än i dag. Numera arbetar många av aktörerna med förnyelsebara produkter, som en början till omställning av energihamnen utifrån Sveriges behov.



1960

Sveriges ekonomi gick på högvarv under årtiondena efter andra världskrigets slut. Både export och import ökade och vad gäller sjöfarten så blomstrade Göteborgs varvsindustri och skeppen hade blivit större. Containern gjorde intåg som viktig lastbärare. Detta krävde nya och större kajer i Göteborgs hamn och 1966 öppnade Skandiaterminalen, belägen på Hisingssidan mitt emot Käringberget.



1980

1980 inträffade den stora avtalsstrejken i Sverige och konflikten varade i svenska hamnar i över sex veckor. De efterföljande åren fick hamnarbetarna bättre villkor och mer inflytande på sina arbetsplatser. Från 1950-talet och fram till 2010-talet har hamnen påverkats av olika konflikter med strejk som följd och de har ofta handlat om arbetsförhållanden eller kollektivavtal.



1940-talet

Under 1940-talet börjar fartyg drivna med ångteknik fasas ut till förmån för oljemotorer. Det möjliggör att fartygen kan bli större och lastas med mer gods. Det leder i sin tur till ökad miljöpåverkan med mer luftutsläpp, vilket också påverkar arbetsmiljön för personal ombord och vid kaj.



1977

Sjuttiotalets varvskris slog hårt emot Göteborg och det ledde till arbetslöshet för många varvsarbetare. Eriksberg, som tidigare var Sveriges mest lönsamma varv, övertogs 1975 av staten. Därefter blev det ett dotterbolag till Götaverken innan nedläggningen 1979 var ett faktum.

1980–1990

Godshanteringen fortsätter att övergå från manuell till maskinell hantering. Övergången medför stora förändringar för hamnarbetarna. Arbetsmiljön förbättras avsevärt – även om arbetarna blir färre till antalet. I hamnen görs också insatser för att förbättra sociala förhållanden, exempelvis så satsas man på att hantera alkoholproblematiken genom att vara en av stiftarna till Aleforsstiftelsen samt egena verksamheten Bojen. Där man kunde uppsöka stöd för att få hjälp med ett eventuellt missbruk. Denna satsning gjorde hamnen till en tryggare arbetsplats.



2000

2000 byggs en världsunikt elanslutning för kommersiell sjöfart i hamnen. Stora Enso var den pådrivande kunden och genom ny teknik kunde det första fartyget elansluta sig med högspänning vid kaj. Stena Line var först med fartyg som anslöt till landel med lågspänning år 1989.

Regelverket "grön bunkring" införs år 2000 för att minska risken för spill när fartygen ska bunkras med bränsle i hamnen och i omgivande områden.



Nysatsningar för elanslutning i hamnen

Göteborgs Hamn AB har länge arbetat med att få anlöpande fartyg att ansluta till landström, när de ligger vid kaj, istället för att ha motorerna igång. Genom att elansluta fartyg vid kaj minskar koldioxidutsläppen kraftigt och utsläppen av svaveldioxid och kväveoxid reduceras till ett minimum. Dessutom ger lösningen en tystare hamnmiljö och en bättre arbetsmiljö ombord på fartyget. Hamnbolaget samverkar med andra hamnar via World Ports Climate Action Program, för att driva utvecklingen så att fler hamnar satsar på elanslutning. Därtill sker satsningar på ökad elektrifiering för andra fordon i hamnområdet, exempelvis bilar, arbetsmaskiner och lastbilar.

NY STATION FÖR ELANSLUTNING ÄR BYGGD I RORO-TERMINALEN

Under året har hamnbolaget byggt en ny station för elanslutning, anpassad för DFDS Seaways nya fartyg, på kajplats 712 i Älvborgshamnen. Nära samarbete med terminaloperatören Gothenburg Ro/Ro Terminal, DFDS, Göteborg Energi och involverade entreprenörer var en förutsättning för projektets genomförande. Uppkopplingen mellan fartyg och station sker via en radiostyrd lösning där ingen personal på kajen krävs. Kranen är 14 meter hög och anges vara den högsta som leverantören har byggt. Stationen stod klar för tester med inkoppling av fartyg mot slutet av året och full drift beräknas från 2021. Årlig reduktion av fartygens koldioxidutsläpp till följd av elanslutningen beräknas av terminaloperatören till 650 ton.

FINANSIERING VIA KLIMATKLIVET

Den nya elanslutningen vid kaj 712 är delvis finansierad med ekonomiskt stöd från Klimatkivet till både Göteborgs Hamn AB och DFDS. Klimatkivet är en satsning för att stärka lokalt och regionalt klimatarbete och stödet

fördelas av Naturvårdsverket. Under 2018 beviljades hamnbolaget ett klimatinvesteringsstöd om cirka 4,4 miljoner kronor för att bygga stationen i Älvborgshamnen. Samma år beviljades DFDS stöd för att bygga om fartygen och genomföra anpassningar för att kunna ansluta till landel.

Fakta om laddstationen

Stationen för landanslutning levererar högspänning 10,7 kV och är dimensionerad för att generera 1,5 MW med 50 Hz. Stationen möter tillämpliga krav i standarderna ISO/IEC/IEEE 80005-1 2019 och IEC 6213-2, 2016, typ J.

NYTT PROJEKT KRING FRAMTIDA ELANSLUTNING I ENERGIHAMNEN

Under gångna året initierades projektet om att bygga elanslutning i energihamnen. Projektet är unikt eftersom Göteborgs hamn skulle bli först i världen med elanslutning av tankfartyg inom explosionsklassad miljö. Projektet innebär en anslutningsstation som möjliggör elanslutning vid kaj 519–521 med en spänningssnivå om 6,6 kV, 50 Hz. Under våren identifierades behovet tillsammans med ett antal rederier och under hösten togs ett investeringsbeslut. Beslutet var villkorat att bolaget söker investeringsbidrag nationellt och internationellt. Projekteringen och genomförande planeras ske under 2021 och driftsättning förväntas till 2022. Årlig reduktion av fartygens koldioxidutsläpp till följd av elanslutningen beräknas till 2100 ton. Bolagets förhoppning är att kunna sprida konceptet till andra hamnar och lägga grunden för en standard för elanslutning inom explosionsklassad miljö.

Poul Woodall

SENIOR ADVISOR CLIMATE & ENVIRONMENT,
DFDS



"För att minska klimatpåverkan inom sjöfarten så krävs att alla aktörer bidrar."

"Dessvärre finns det inga snabba lösningar, men vi måste implementera olika verktyg för att nå framgång och där är elanslutning en viktig del. En ökad andel av våra fartyg anpassas för att kunna elansluta och det blir därför mer viktigt för oss att hamnarna kan erbjuda anläggningar för elanslutning. Göteborgs hamn har sedan länge varit i framkant när det gäller detta och DFDS ser positivt på den utbyggnad som nu sker. Förhoppningen är att våra fartyg i närtid och framtid ska kunna elansluta. Göteborgs hamn och DFDS delar samma vision om minskad klimatpåverkan och samarbetet som krävs för att nå dit."

34%

av fartygsanlöpen hade möjlighet att elansluta vid kaj under 2020



ELANSLUTNING AV ANDRA FORDON I HAMNEN

Ökad elektrifiering är en viktig del i arbetet mot reducerade klimatutsläpp från transportsektorn. Inom hamnen genomförs arbete för att möjliggöra och främja utvecklingen för elfordon av olika slag.

- Hamnbolaget har etablerat laddinfrastruktur för bilar, vid olika platser inom hamnområdet. Detta genomfördes som en satsning under 2018–2019, med stöd från Klimatkivet.
- Volvo Lastvagnars självkörande elfordon, VERA, har testats under 2020 i hamnområdet. DFDS och APM Terminals Gothenburg har varit partners med Volvo för genomförandet. VERA:s uppdrag har varit att flytta containrar från logistikcenter till terminal, enligt önskad kapacitet. Initiativet har genomförts med stöd av Vinnova, Trafikverket och Energimyndigheten.
- Under 2020 har Stena Line inlett ett projekt tillsammans med bland annat Göteborgs Hamn AB och Stena-ägda Batteryloop, för att undersöka möjligheten att återanvända batterier från fordonsindustrin som energilager på kajen. De kan användas för att snabbt ladda framtidens fordon och eldrivna färjor.
- Gothenburg Ro/Ro Terminal driftsatte en eltruck i terminalen i augusti 2020. Trucken har en kapacitet på 15 ton, vilket normalt kräver dieseldrift. Truckens koldioxidutsläpp under 21 dagars drift är den samma som en dags drift med en dieseltruck. Därtill minskar bullernivåer och vibrationer. Satsningen är ett steg mot att minska miljöpåverkan från arbetsmaskiner i terminalen.
- Under 2020 blev Göteborgs Hamn AB:s vd Elvir Dzanic ledamot i regeringens nystartade elektrifieringskommission. Kommissionen leds av infrastrukturminister Tomas Eneroth och ska identifiera åtgärder för att öka elektrifieringstakten i transportsektorn. Kommissionens uppdrag sträcker sig fram till och med december 2022.



Den invallade viken där delar av den nya terminalen kommer att ligga.

En helt ny hamnterminal växer fram

Dagens ytterhamnar byggdes på 1960- och 70-talen och sedan dess har volymtillväxten varit mycket kraftig. För att skapa utrymme för framtida godsvolymer byggs nu en helt ny hamnterminal. Nya Arendal utgör det största hamnutvecklingsprojektet på 40 år i hamnen. Under 2020 gick byggnationen in i skarpt läge och flera kompensationsåtgärder genomfördes.

BYGGNATION UNDER 2020

Byggnationen av terminalen är indelad i flera delar och är planerade att pågå mellan 2016 och 2023. I september 2019 avslutades delen som innefattade byggnation av vallar för att stänga Arendalsviken, göra större sprängningsarbeten samt påla och bygga vallar.

Under 2020 påbörjades arbetet att genom underhållsmuddring i hamnområdet fylla det invallade området med stabiliseringar. Totalt är det cirka 180 000 kubikmeter muddermassor som ska stabiliseras. Hamnbolaget har en samordnande roll och har anlitat PEAB som entreprenör för genomförandet. Läs mer om PEAB på sid 45. Ansvaret kring miljöpåverkan regleras i projektets miljötillstånd och kontrollprogram, vilket bolaget har arbetat fram i samverkan med tillsynsmyndigheten.

FLYTT AV ÅLAR

En del av den blivande 140 000 kvadratmeter stora terminalytan utgörs idag av en mindre vik. Viken vallades in och fylls nu på med sprängsten och muddermassor – material som kommer att utgöra grunden för terminallytan.

En del i projektet handlade om att säkerställa flytt av eventuell förekomst av den skyddsvärda Europiska ålen, innan bassängen fylls med material. Under sommarens räddningsexpedition hittades 550 ålar som flyttades ut på öppet vatten igen. Resultatet visade att det fanns fler instängda ålar än vad man hade trott i förväg.



"Att hitta 550 ålar så tätt in på terminalverksamheterna var verkligen oväntat. De verkar ju inte heller ha störts nämnvärt av byggnationen."

Joakim Grenmarker, projektägare Göteborgs Hamn AB.

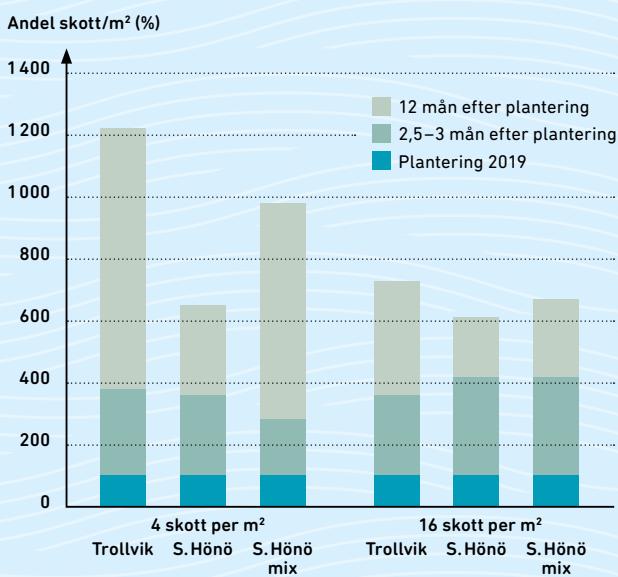
FRAMGÅNGSRIKA ÅLGRÄSODLINGAR

Plantering av ålgräsängar görs i samband med upp-förandet av den nya hamnterminalen. I miljötillståndet för byggnationen är Göteborgs Hamn AB ålagt att tillskapa 1,7 hektar ålgräsängar som kompensation för det ålgräs som försätts i samband med byggnationen. Ålgräsängar fungerar som skydd och lekplats för flera fiskarter, samtidigt som det bidrar till att förbättra vattenkvaliteten och skyddar stränder mot erosion. Efter en rad tester med stora utmaningar har Göteborgs Hamn AB nu lyckats med att få ålgräsplanteringar att växa och föröka sig. Under sommaren planterades ytterligare 40 000 plantor på havsbotten. Med de goda resultaten och de nya rönen kring det utforskade området ålgräs ska projektet nu skalas upp ytterligare. Kompensationen görs enligt en plan som hamnbolaget lagt upp i samråd med Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten.



Foto: Marine Monitoring

RESULTAT ÅLGRÄSPLANTERING VID TUMMEN, 2019–2020



Redovisar andel skott per kvadratmeter på planteringsplatsen Tummen, uppdelat per donatorsäng och behandlingsmetod (antal plantor och täthet).

Kristina Bernstén

MILJÖINGENJÖR,
GÖTEBORGS HAMN AB



"När vi fyller ut med de stabiliseringar och solidifierade muddermassorna så tränger vi undan det vatten som finns i utfyllningsbassängen."

"Vatnet behöver renas innan vi kan släppa det i havet. Det sker genom att tillsätta koldioxid i vatnet i utfyllningsbassängen, vilket sänker pH-värdet så föroreningar kan fällas ut. Sedan pumpas vattnet vidare till en sedimentationsbassäng och vidare till sista reningssteget som är ett aktivt kolfilter. Vi undersöker och skickar vatten på analys en gång i veckan för att se om vi klarar miljökraven. Det roliga med det här projektet är att vi kan bygga en stor terminal genom att nyttigöra förorenade sediment, som egentligen är ett avfall. Jag känner mig trygg med den här reningsprocessen som vi har och att vi släpper ut ett vatten som är helt acceptabelt för organismerna i havet."



Skanna koden och se filmen om muddringen!

Fakta Nya Arendal

- Terminalyta: 140 000 kvadratmeter
- Djupgående vid kaj: 12 meter
- Möjlig järnvägsanslutning: Ja
- Förbereds för elanslutning vid kajläge: Ja
- Investeringsstorlek: Cirka en miljard kronor
- Finns möjlighet att bygga etapp 2 enligt gällande tillstånd.
- Terminalen står klar: 2023
- Delar av terminalen kommer eventuellt att kunna tas i anspråk redan under byggtiden.



Pandemin – en ny utmaning

2020 är året som präglats av en världsomfattande pandemi vilket självklart satt sin prägel även på hamnens verksamhet. Det övergripande målet har hela tiden varit att hålla Göteborgs hamn öppen för trafik för att säkra import och export till och från Sverige. När en sådan här situation uppstår måste man kunna hantera både utmaningar och krav på omställning. Så här har Göteborgs hamn påverkats vad gäller volymer, samarbetsformer och rutiner ihop med godsnavsaktörer samt personal inom bolaget.

ÖPPEN HAMN OCH PÅVERKADE VOLYMER

Allt eftersom situationen har förändrats under året har lösningar vuxit fram tillsammans med terminalerna och andra transportaktörer, som gemensamt måste säkra samhällsförsörjningen av gods för landet. Godsnavet har därför kunna fungera i stort och klarat sig hittills genom krisen, dels servicemässigt mot kunderna, dels volymmässigt. Hamnen har varit öppen! En fördel för svensk industri är att nedstängningarna inte varit så drastiska som i en del andra länder.

Göteborgs hamn har kunnat ta marknadsandelar i containersegmentet. Men inom vissa segment har volymerna påverkats stort under perioder av året. Exempelvis minskade kryssningstrafiken avsevärt men med anlöp av totalt elva kryssningsfartyg under året har vi ändå tillhört toppen bland hamnarna i Norra Europa. Läs mer om volymerna under året på sid 15 samt hur våra terminaloperatörer hanterat utmaningarna under året på sid 39.

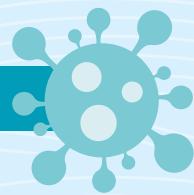
STÄLLA OM OCH STÄLLA IN

I pandemins spår har hamnbolaget och godsnavet ställts inför många utmaningar. Men även kreativa och positiva lösningar har vuxit fram i samarbete med våra intressenter. Pandemin har påskyndat digitaliseringen inom många områden och inneburit ett förändrat arbetssätt som i längden

sparar tid och resurser. Den digitala utvecklingen har medfört stora vinster i form av enklare sätt att kommunicera, exempelvis via Microsoft Teams, både internt och externt. När olika kundevents och besök samt branschmössor har ställdts in har digitala lösningar fått vara länken till våra kunder och samarbetspartners.

Sveriges restriktioner har varit långsiktiga och konsekventa, vilket medfört att det har varit lättare att planera hamnens verksamhet med en viss stabilitet. Det har dock varit påverkan på andra företags förmåga att lämna anbud vid upphandlingar, även om det har varit av begränsad omfattning. Hamnbolaget har kunnat fortsätta med alla planerade investeringar för 2020 och intäkterna för året har lett till ett positivt ekonomiskt resultat. Läs mer om resultatet på sid 35.

En intern krisledningsgrupp startades upp i bolaget i början av mars med veckovisa möten som har löpt under året. Strategin var att från början ha tät och tydlig kommunikation med inställningen att verksamheten ska kunna pågå som vanligt. Detta genomfördes samtidigt med stor hänsyn till personalens mående. Organisationen har fått löpande information på intranätet och via sin chef. Folkhälsomyndigheten, smittskyddsläkare i Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stads rekommendationer, råd och riktlinjer har varit utgångs-



ÅRET MED PANDEMEN

FEBRUARI

- Göteborgs hamn, som första hamn i Sverige, begär 3 februari i hälsodeklarationer från samtliga anlöpande fartyg och har lopande kontakt med smittskyddsläkare.
- Hamnbolaget samordnar lopande avstämningar med kunder och intressenter samt återkopplar till bolagsstyrelsen och Göteborgs Stad.

MARS

- Bolaget startar upp en intern krisledningsgrupp som därefter har regelbundna möten under hela året. Digitala möten uppmuntras och arbetsrotation införs för att hindra smittspridning.
- Hamnbolaget samordnar veckovisa avstämningar med anlöps- och terminalaktörer och andra intressenter om volymer och respektive bolags mående.

APRIL

- Göteborgs hamns 400-årsfirande ställs in men utvecklas och genomförs på andra arenor och kanaler.
- De första karantänsfartygen anlöper Göteborg och karantänsplanens rutiner efterföljs.
- Hamnbolaget tar en samordningsroll för att erbjuda kunderna mellanlagring av containers och trailers i inlandsterminaler via järnvägssystemet Railport Scandinavia samt även i hamnen.
- Rutinerna för fartygsanlöp förändrats och i energihamnen sätts det upp tält på kajen för att personalen ska kunna hantera dokumentation och undvika gå ombord.

MAJ

- Det årliga kundeventet Energihamnsdagen ställs in.

SEPTEMBER

- Hamnbolagets årliga medarbetardag ställs in.

OKTOBER

- Det årliga kundeventet Hamndagen ställs in.

NOVEMBER

- Virtuella besöksrutiner påbörjas som bland annat möjliggör digitala rundturer i hamnen.
- Webinar om Brexit genomförs via länk med 150 deltagare.
- Hamnbolagsstyrelsens möte genomförs digitalt, ett av flera under året där deltagandet har skett via länk.

DECEMBER

- Kampanj görs ihop med aktörer i hamnklustret mot rederier för att säkra tillgång på tomcontainers.

punkt för de beslut och rutiner som hamnbolaget har för att kunna hålla verksamheten igång. Det har resulterat i låga sjuktal och endast ett fåtal fall med smittade medarbetare. Arbetsrotation infördes tidigt och en tredjedel har jobbat hemifrån på tjänstemannasidan. Individuellt anpassade arbetsrutiner har gjorts där det krävts, med hänsyn till riskgrupper och för att skydda personalen som är central för att hålla verksamheten igång.



Åsa Kärnebro

HAMNKAPTEN,
GÖTEBORGS HAMN AB

"Göteborgs hamn är en karantänshamn och därfor är samverkan väldigt viktigt för att kunna hålla hamnen öppen."

"Redan tidigt i pandemin tog vi ansvar för att lopande inhämta information från både anlöps- och terminalsidan med alla aktörer i godsnavet. Jag är imponerad över hur bra samarbetet i godsnavet har löpt på. Vi har även kontakt med andra hamnar i Europa genom medlemskapet i EHMC, European Harbour Masters' Committee. Där har man speciellt efterlyst efterlevnaden av karantänsplanerna, alltså rutiner för vem man ska larma och när, ifall samhällsfarlig sjukdom upptäcks. Vi uppdaterade vår karantänsplan så sent som i slutet på förra året, vilket har varit till vår fördel. Vi har haft ett antal fartyg där det varit smittade fall ombord, men allt har avlöpt bra och vi har arbetat enligt rutinerna och haft goda dialoger med berörda instanser."

Vad är en hälsodeklaration?

Hälsodeklaration innebär att innan ett fartyg anlöper Göteborgs hamn ska befälhavaren på fartyget lämna information om hälsotillståndet på sin besättning och om de uppvisar något symptom som visar på covid-19. Detta görs i samband med den obligatoriska fartygsanmälan och granskas av Port Control, hamnbolagets trafikcentral.



En vision kommer till liv

Utveckling av Göteborgs hamn är centralt för att kunna vara världens mest konkurrenskraftiga hamn, som både tillgodoser industrin och övriga samhällets behov över tid. Bolaget måste planera långsiktigt och för att kunna höja utvecklings-takten krävs identifiering av kritiska områden för att utvecklas i rätt riktning. Redan nu tas initiativ kring projekt som kan finna lösningar för hur framtidens hamn och nya transportvägar ska se ut.

EN GENERALPLAN FÖR FRAMTIDEN

Grunden för ett långsiktigt utvecklingsarbete finns lagd i generalplanen. Där finns analysen av hur transportsystemet och Göteborgs hamn ser ut i ett 30-årsperspektiv. Generalplanen innehåller riktningen för utvecklingen av bolagets affärsområden så väl som nyttjande av mark och infrastruktur, baserat på en omvärldsanalys. En viktig del handlar om att på ett resurseffektivt sätt nyttja befintlig mark för nya ytor, med hög tillförlitlighet och låg grad av miljöpåverkan. En annan viktig del handlar också om att säkra nyttjande av hamnområden och möjliggöra stadsutveckling, i takt med Göteborgs stads behov. Under 2020 har en revidering av generalplanen påbörjats där de största utmaningarna framåt är utvecklingen av energihamnen samt omlokalisering av färjeläge. Revideringen beräknas vara klar under första halvan av 2021.

SATSNINGAR FÖR EN DIGITAL HAMN

Ökad digitalisering är en förutsättning för att kunna leverera utifrån kundernas förväntningar och hamnbolagets egna mål. Digitaliseringsarbetet som är uppstartat under 2020 syftar till att etablera digitala lösningar för hela transportkedjan. Hamnbolagets roll är att knyta samman människor, teknik och information och därmed

vara initiativtagaren som driver utvecklingen i godsnavet. Första steget är att koppla samman aktörer, dataflöden och visualisera transportkedjan genom en digital plattform. Under året har flera workshops hållits med aktörer inom godsnavet och inspiration har hämtats från andra hamnar i världen. Projektet ViAv är uppstartat och en teknisk partner, Wabtec, är upphandlad. Utvecklingen av plattformen sker under första halvåret av 2021 och målsättningen är att godsnavet ska se resultat under hösten 2021. Hamnbolagets nya digitala strategi innebär fler digitala initiativ framöver, under 2021/2022 planeras genomförande av projekt kopplat till digitala anlöp. Effektiviseringar av denna typ förväntas ha goda effekter för att minska sjöfartens klimatpåverkan.

CINFRACAP UNDERSÖKER NYA MÖJLIGHETER

Under 2020 har hamnbolaget valt att gå med i samverkansprojektet CinfraCap. I projektet ingår Göteborg Energi, Nordion Energi, Preem, St1 och Renova och handlar om att skapa gemensam infrastruktur för transport av flytande koldioxid som utvinns genom Carbon Capture Storage teknik. Tekniken är del i omställningen av det globala energisystemet och syftet med projektet är att ta fram en logistik- och infrastrukturlösning i industriell skala.

Förstudien är startad och undersöker möjligheten att, på sikt, mellanlägra och transportera två miljoner ton infångad koldioxid per år från industriernas anläggningar till kajkant. Energimyndighetens klimatsatsning Industriklivet finansierar halva kostnaden för förstudien, på 1,4 miljoner kronor. Resultatet av förstudien väntas i början av 2021. CinfraCap kompletterar flera pågående forsknings- och demonstrationsprojekt, som till exempel Preem CCS, ZEROC, och även Northern Lights, som är ett pågående fullskaleprojekt för lagring av koldioxid utanför norska västkusten. Sammantaget är projektet en möjlighet att gemensamt arbeta för att minska klimatpåverkan från verksamheter i Västsverige men förhoppningen är att lösningen kring infrastrukturen ska sprida sig till andra intressenter. Det har då potentialen att minska klimatpåverkan i större skala och ha effekt för uppfyllnad av Sveriges klimatmål.

EN STUDIE KRING ENERGIHAMNENS UTVECKLING

Energihamnen är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet. En viktig del i energihamnens framtida utveckling är att ta hänsyn till samhällsutvecklingen och landets mål om en energiomställning. Många av kunderna i energihamnen genomför olika satsningar kopplat till förnyelsebara bränslen och nya lösningar för sjöfarten, eftersom efterfrågan har ökat. För att hamnbolaget ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och vara förberedd på de förändringar som väntar så har ett forskningsprojekt tillsammans med Chalmers tekniska högskola startats upp under 2020. Syftet är att bidra med kunskap och stöd för beslut kring investeringar i energihamnens infrastruktur. Projektet inkluderar scenarier om den framtida utveckling av globala energi- och logistikbranschen, men har särskilt fokus på energihamnens kunder och utvecklingen i Göteborg. Resultat presenteras under 2021 och blir viktig kunskap i vägen mot framtidens hållbara energihamn.



Visionsbild över Halvorsäng.



Arvid Guthed

HAMNUTVECKLINGSCHEF,
GÖTEBORGS HAMN AB

"Ett högt resursutnyttjande inom hamnen är nyckeln för att bli långsiktigt hållbar."

"Generalplanen beskriver vår långsiktiga utveckling och därefter utvecklar vi strategier för att nå ett förverkligande. Vi arbetar med en strategisk projektportfölj där vi koordinerar projekten för att nå en effektivitet med avseende på tid, kostnad och kvalitet i genomförandet. Målsättningen är att de anläggningar vi utvecklar skall bidra till att skapa lösningar på våra långsiktiga utmaningar, exempelvis kopplat till klimatpåverkan. En avgörande faktor för att göra detta är att det gods som förflyttas fraktas i system med högt resursutnyttjande med låg miljöpåverkan. Olika innovationer och digitala lösningar blir verktyg för att förverkliga ett högre resursutnyttjande och minskad klimatpåverkan, en viktig faktor för att nå våra hållbarhetsambitioner i hamnen såväl som för hela transportkedjan."

HALVORSÄNG – UTVECKLING AV ETT LOGISTIKOMRÅDE

Hamnar blir i allt större utsträckning knutpunkter i ett globalt logistiskt nätverk. En del i det innebär att ha ett fullserviceerbjudande, där lagerverksamhet ingår. Göteborgs Hamn AB:s arbete med att strategiskt säkra markområden för vidare logistikutveckling och lagerverksamhet har pågått sedan 2005, med fokus på Halvorsäng. Processen har inneburit att ta fram en detaljplan och genom olika insatser förbereda marken för möjlig byggnation. Under våren 2020 fick hamnbolaget slutgiltigt beslut från ägaren att fortsatt vidareutveckla Halvorsäng och därefter har alternativ för utvecklingsform tagits fram. Framåt återstår att ta fram strategi för i vilken form utvecklingen ska drivas samt genomföra etableringen av logistikbyggnader. Målsättningen är att inom fem år ha ytor med färdiga logistikbyggnader på plats.



Skanna koden och se visionsfilmen,
Världens mest konkurrenskraftiga hamn!



En parkering för en ökad trygghet

Under våren 2020 invigdes en inhägnad uppställningsyta för tung trafik i anslutning till logistikområdet Halvorsäng, vid Göteborgs hamn. I anslutning till den inhägnade ytan etablerades en drivmedelsstation med tillgång till olika bekvämligheter för chaufförer. Parkeringen och drivmedelsstationen drivs av Circle K och är ett viktigt tillskott för att öka tryggheten för chaufförer i anslutning till Göteborgs hamn.

UPPSTÄLLNINGSYTA

– ETT KRAV FRÅN HAMNBOLAGET

Till följd av stadsutvecklingsprojekten i centrala Göteborg, kring E45, uppstod 2013 ett behov av att flytta en av Circle K:s etableringar. Detta sammanföll med planläggningen av markområdet Halvorsäng och diskussioner om en flytt till hamnområdet inleddes. För Circle K var det en möjlighet att etablera sig i ett expansivt område nära hamnen och hamnbolaget fick en aktör på plats som hade erfarenhet av liknande projekt.

Hamnbolagets krav för att möjliggöra en omlokalisering innebar att en säker uppställningsyta skulle etableras i anslutning till drivmedelstationen. Samtliga parter enades i en samfinansiering och förde samtal med exempelvis polis och hamnens säkerhetsavdelning, för att säkerställa att projektet skulle bidra till den ökade trygghet som man efterfrågade.



PROJEKTETS GENOMFÖRANDE

Hamnbolagets del i projektet handlade om att planspränga och markbereda ytan, medan Circle K byggde stationsytan och parkeringsplatserna. Uppställningsytan är 10 000 kvadratmeter och där finns cirka 40 parkeringsplatser. Circle K har ansvar för hela anläggningen och dess drift. Chaufförerna som väljer att nyttja ytan har mot en mindre avgift tillgång till dusch och toalett, WiFi och loungeområde samt kan handla i butiken på stationen. Nyttjandegraden har hittills varit god. Fordonet och dess gods kan stå tryggt medan chauffören exempelvis har sin dygnsvila. Syftet med hela projektet har varit att skapa förutsättningar för en mer säker tillvaro.

”Detta är ett resultat av ett långsiktigt arbete och äntligen är anläggningen på plats. Det innebär ett riktigt lyft och bidrar till ökad säkerhet.”

Thomas Fransson, Säkerhetschef, Göteborgs Hamn AB

BIDRAR TILL ÖKAD TRYGGHET

Planerna kring att få till en säker uppställningsyta i anslutning till hamnen har funnits länge eftersom det har setts som en viktig pusselbit i ett hållbart godsnav, som bidrar till ökad säkerhet och trygghet. Runt omkring hamnar finns ofta platser där lastbilschaufförer tvingas parkera i väntan på att hämta eller lämna gods. Förhållanden är sällan goda och de har inte förutsättningar att hantera exempelvis hygien och mat.

Denna lösning innebär en social insats för chaufförerna men är också bra för varuägarna eftersom godset kan stå säkert. Det minimerar risken för stölder eller att någon gör åverkan på lasten. Godsstölder som inträffar, sker ofta på väg, vilket gör att alla möjligheter till säker uppställning bidrar till ett säkrare godsflöde. Därtill bidrar det till den generella säkerheten för hela hamnen eftersom eventuell åverkan på gods och fordon kan utgöra stora säkerhetsrisker utifrån flera olika perspektiv.



Dan Petersson

SENIOR REAL
ESTATE DEVELOPER,
NETWORK DEVELOPMENT
& OPERATIONS,
CIRCLE K SVERIGE AB

"Vi får dagligen kommentarer från kunderna att just kombinationen med uppställningsplatserna till-sammans med möjligheten att äta och ta en paus passar utmärkt."

"Samarbetet med Göteborgs hamn har fungerat väl från start, med snabb och effektiv återkoppling i alla frågor som uppkommit. Vi upplever Göteborgs Hamn AB som en seriös fastighetsägare och samarbetspartner. Parkeringslösningen för tung trafik tillsammans med etablering av drivmedelsstation och butik, har hittills tagits emot väl av den tunga trafiken. Eftersom området kring Circle K:s etablering fortsätter att utvecklas och byggas ut ser vi positivt på tiden framöver när området står klart. Med närheten till hamnen och andra företag i området ser vi möjligheten till en stark utveckling för oss och ökad nyttjandegrad av parkeringen. Utmaningen ligger i att fortsätta marknadsföringen så att fler upptäcker fördelen med en möjlighet till säker parkering för tung trafik i området."

**Helena
Forslund**

FASTIGHETSCHEF,
GÖTEBORGS HAMN AB



"Genom våra krav på hur marken får användas har vi kunnat bidra till en gemensam social insats, med ökad trygghet som följd."

"Tankarna om att nyttja markytor för en säker uppställningsyta för lastbilar har länge funnits med i bolagets planer. När diskussionerna med Trafikverket, Fastighetskontoret och Circle K inleddes så fanns detta med som krav från början. Alla parter var positivt inställda och det fanns goda möjligheter att få det på plats. Nu när anläggningen är i drift har vi förhoppningar om att det ska bidra till en långsiktigt tryggare miljö för lastbilschaufförer i anslutning till hamnområdet. Det är inte ofta som sociala frågor kopplar till denna yrkesgrupp prioriteras, därför är det extra roligt att vi har kunnat bidra till att denna lösning kom på plats."



Circle K:s etablering i ytterhamnen.



HÅLLBARHETS-STYRNING

För Göteborgs Hamn AB handlar hållbarhet om att nå en balans mellan samtliga tre dimensioner av hållbarhet. I samråd med vår ägare arbetar vi för en hållbar stad och i samverkan med våra intressenter arbetar vi för en hållbar bransch. Hamnbolaget har direkt påverkan inom områden som berör samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Vi bidrar också till påverkan genom vår roll för hela godsnävet och via relationerna till våra intressenter. Fem väsentliga hållbarhetsfrågor har identifierats för bolaget, se sid 49. Vi arbetar med att styra samtliga. Inom flera områden, exempelvis miljö, utövas styrning av såväl direkt påverkan som indirekt påverkan.

INOM EKONOMI balanseras marknadsmässiga förutsättningar och behov av ett långsiktigt agerande. Ett starkt kassaflöde från verksamheten är avgörande för att möjliggöra bolagets investeringsprogram och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt.

INOM MILJÖ sker styrning för att minimera miljöpåverkan från den egna verksamheten och övriga godsnävet. Genom att proaktivt ta fram åtgärder i samverkan med

terminaler, rederier, arrendatorer och landtransportörer, bidrar vi till mer hållbara transporter.

INOM SOCIALT ANSVAR agerar vi både lokalt inom Göteborgs Stad och utifrån vår roll i hamnklustret. Bolaget ska fortsätta vara en attraktiv arbetsplats som kännetecknas av en god, säker och utvecklade arbetsmiljö. Genom kompetenta och kreativa medarbetare drivs utvecklingen och verksamheten framåt.

Målen i affärsplanen är kopplade till varje hållbarhetsdimension och måste uppfyllas på ett sätt där utfallen stärker varandra. Utmaningen för bolagets styrning ligger i att säkerställa att uppfyllelsen av ett mål inte stjälper möjligheterna att nå något av de andra. I detta avsnitt beskrivs formerna för hållbarhetsstyrningen och dess röda tråd från affärsplan till aktiviteter i verksamheten och därefter granskning och uppföljning. Det inkluderar information om ägarstyrning, samverkan med intressenter, ledningssystem och säkerhetsarbete. Därtill redovisas mål och utfall samt risker och djupdykning i arbetet med specifika intressenter.





Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål

I Skandinaviens största godsnäv har hamnbolaget en viktig roll för att bidra till genomförandet av Agenda 2030, både på hemmaplan och internationellt. Agenda 2030 handlar om att världens länder har antagit 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att uppnå fyra saker till år 2030: avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen. Göteborgs Hamn AB berörs av 15 av 17 mål och 63 av 169 delmål, vars grad av relevans varierar utifrån bolagets uppdrag och verksamhetens påverkan. Läs mer om analysen på sid 49 och 58–59.

Vi skapar värde...

... för våra kunder, näringslivet och samhället genom att utveckla godsnävet och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt. Det gör hamnbolaget genom att vara garant för näringslivets access till hela världen.



Generella

Betydande

Centrala

Vi belastar...

... naturen genom att hamnverksamheten har påverkan på klimat, vatten, mark och resurser. Vi vidtar åtgärder för att minska vår och våra kunders miljöpåverkan. Det handlar exempelvis om att skapa incitament för omställning inom sjöfarten genom miljörabatter, arbeta för att öka andel gods på järnväg eller genomföra kompensationsåtgärder. Vi nyttjar vår roll för att påverka så många aktörer som möjligt.

→ Mer information om FN:s hållbarhetsmål hittar du här: www.globalamalen.se

Bolagets styrning och affärsplan

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad och styrningen av bolaget utgår ifrån kommunens kort- och långsiktiga planer. Bolagets styrelse fastställer årligen ett mål- och inriktningsdokument som anger hur kommunens budgetmål ska uppnås och vilka fokusområden som är särskilt relevanta för bolaget att arbeta med. Utifrån inriktningsdokumentet ska ledningsgruppen i bolaget ta fram en affärsplan med konkreta mål och beskrivning över hur målen ska nås.

INTERN STYRNING

Bolaget har en generalplan för hamnens långsiktiga utveckling, vars syfte är att säkerställa att Göteborgs hamn står väl rustad för att möta marknadskraven över de kommande 30 åren. Därtill finns en strategisk tio-årsplan, affärsplan samt investerings- och underhållsplaner. Bolaget har också strategier och planer inom specifika ämnesområden för att tydliggöra dess inriktning, exempelvis public affairs, miljö- och klimat, arbetsmiljö, kommunikation, säkerhet, digitalisering, innovation och likabehandling. För att bibehålla en god ekonomi och hantera händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå sina mål så finns budget, prognos och risk- och kontrollplan. Samtliga dokument ovan tillhandahålls i vårt ledningssystem.



VÅR ÄGARES ROLL

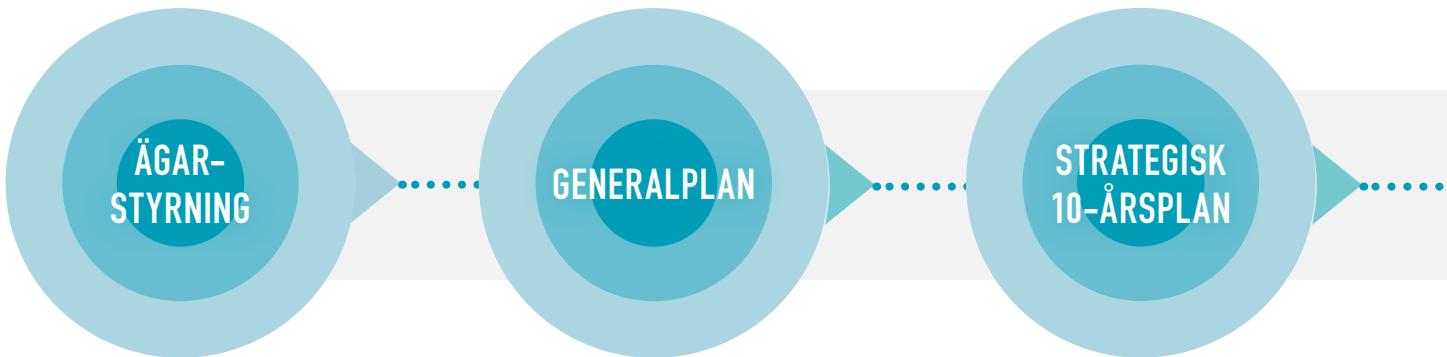
Göteborgs Stadshus AB är moderbolag för den koncern som utgörs av alla kommunala bolag inom Göteborgs Stad. Där utövas den formella äganderollen över hamnbolaget och utformning av vårt uppdrag, utifrån kommunfullmäktiges beslut. Bolaget är egenfinansierat och lämnar koncernbidrag till staden om det inte medför begränsningar av förmågan utföra uppdraget.

Göteborg Stads kommunfullmäktige väljer styrelseledamöter, lekmannarevisorer och revisorer för bolaget och dess dotterbolag. Kommunfullmäktiges ställningstagande hämtas in innan beslut av större vikt eller principiell betydelse fattas i verksamheten.

Bolagets uppdrag fastläs i ett ägardirektiv som reglerar vilken typ av verksamhet som får bedrivas. Ett nytt ägardirektiv beslutades 2019 och mindre justeringar beslutades under 2020. Årligen genomförs ägardialoger mellan styrelserna i hamnbolaget och Göteborgs Stadshus AB för att följa upp hur bolaget arbetar utifrån uppdraget och i enligt med Göteborgs Stads styrdokument.

Från ägarstyrning till medarbetarens individuella plan

Bolagets planer, strategier och mål bryts ner per avdelning och till individnivå, i syfte att skapa en råd tråd för den interna styrningen.



AFFÄRSPLAN

Göteborgs Hamn AB:s affärsplan formas utifrån ägar-direktivet och inriktning från styrelsen. Planen grundas också på en omvärldsanalys, utvärdering av prioriterade områden, risker samt befintliga arbetssätt. Våra intressenter s krav och behov beaktas såväl som verksamhetens behov och våra medarbetares utveckling. I planen anges bolagets inriktning och ansvar kring hållbarhet, då det är en grund som genomsyrar hela planen och samtliga mål. Syftet med ett integrerat arbete är att bidra till FN:s globala mål för hållbar utveckling.

Affärsplanen gäller i tre år och endast mindre revideringar sker varje år. Det handlar exempelvis om upp-datering av risker. I planen finns fem strategiska mål och dessa berör tillväxt, digitalisering, ekonomi, miljö och medarbetare. Till varje mål finns KPI:er där utfallet samt dess aktiviteter följs. Målen kopplas också direkt till FN:s globala mål för hållbar utveckling.

FRÅN MÅL TILL FÖRÄNDRING

Bolagets avdelningar utgår från affärsplanen och bryter ner målen i egna verksamhetsplaner med aktiviteter. Aktiviteterna är utvecklingsorienterade och kopplas till relevant KPI, på så vis skapar bolaget framdrift i arbetet mot målen. Varje medarbetare har också en individuell mål- och aktivitetsplan som kan härledas till verksamhetsplanen och affärsplanen. I planen sätts aktiviteter på individnivå vilket skapar delaktighet och en röd tråd genom hela verksamheten.

ATT FÖLJA FÖRÄNDRINGEN

Bolaget följer framdriften i arbetet mot målen på flera olika nivåer. Årligen sammanställs mätetalen per KPI och sammanställs per mål, för en total uppföljning av hela affärsplanen. Bolaget följer också upp aktiviteterna i varje verksamhetsplan per kvartal och presenterar för hela verksamheten. Bolagsstyrelsen tar del av uppföljningen fyra gånger per år och Stadshus AB får återkoppling kring hur väl leveransen sker enligt uppdraget. Varje avdelning följer upp sin plan månadvis och de individuella utvecklingsplanerna följs kontinuerligt av medarbetare och chef.

MÅL 2022

Affärsplanens fem mål. Målens utfall för 2020 presenteras på sid 34.



SMART HAMN

Digitaliseringsmognad 60%



EKONOMISK EFFEKТИVITET

Avkastning på våra anläggningstillgångar 7%



TILLVÄXT

Ökad tillväxt över kaj 6%



MEDARBETARE

Koncernens mest motiverade medarbetare, HME 90



MILJÖ

70% reducerat CO₂ till och med 2030



Bolagets mål – hur går det?

I tabellen nedan presenteras status för bolagets mål i affärsplan 2020–2022. Målen ska nås till 2022 och utfallet samt framdriften av bolagets aktiviteter mäts genom tio stycken KPI. För detaljerad information, se kommentarsfältet samt nyckeltalsavsnittet på sid 51–57.

Mål	Status	Trend	Kommentar
 SMART HAMN <ul style="list-style-type: none"> Digitaliseringsmognad 60 % Processmognad 	●	↗↗	<p>Resultatet för bolagets digitaliseringsmognad blev 63. En viktig bidragande orsak till ökningen är arbetet med bolagets styrning och mål, där digitalisering lyfts fram som en egen del. Många initiativ har startats inom ramen för målarbetet och mer om dessa kan du läsa på sid 26. Arbetet med ökad processmognad inom bolaget har under året påverkats av pandemin och flertalet aktiviteter har fått pausas. Under 2021 planeras dessa att upptas och ytterligare åtgärder ska genomföras.</p>
 EKONOMISK EFFEKTIVITET <ul style="list-style-type: none"> Avkastning 7 % Progress i projekt 	●	↗↗	<p>Resultatet visar en avkastning på 7,7 procent, jämfört med 6,7 procent 2019. Det beror på en rad förbättringar i bolagets projektstyrning, exempelvis förbättrad precision i budget och prognos, översyn av avkastningskrav och arrenden samt utveckling av kalkylprocess. Framdriften i bolagets projekt har under året varit god och resulterat i förbättringar gällande styrning, kvalitet samt koordinering av strategiska initiativ. Läs mer om årets ekonomiska resultat på sid 35.</p>
 TILLVÄXT <ul style="list-style-type: none"> Ökad tillväxt över kaj 6 % Nöjda kunder 	🟡	↗↗	<p>Preliminärt resultat för tillväxten visar en minskning på 0,3 procent, jämfört med 2019. Det beror bland annat på kraftig minskning av kryssningsanlöp, då pandemin har haft stor effekt på turismen. Vid summering av året konstateras att pandemins påverkan, totalt sett, varit begränsad. Läs mer om årets volymutvecklingen och analysen per segment på sid 15. Det gjordes ingen NKI-mätning under 2020, nästa planeras till 2021.</p>
 MEDARBETARE <ul style="list-style-type: none"> Hållbart medarbetarengagemang (HME) Inga allvarliga tillbud 	●	↗↗	<p>Resultatet för HME blev 80, vilket är en markant höjning från 2019 då resultatet var 73. Under året har flera viktiga aktiviteter för att förtydliga intern struktur genomförts och ett pulsmätningsverktyg har implementerats, vilket möjliggör mer löpande arbete med HME. Läs mer på sid 46–47. Tre stycken tillbud har under året bedömts som allvarliga och resultatet är inte avvinkande från tidigare år. För 2021 planeras strategiska insatser för att öka riskmedvetenheten och kunskap kring hur hanteringen ska ske.</p>
 MILJÖ <ul style="list-style-type: none"> Reducerat CO2-utsläpp 70 % till 2030 Progress miljöaspekter 	🟡	↗↗	<p>Klimatutsläppen minskade till 188 000 ton, 21 procent lägre än basår 2010. Terminalerna minskade mest, med 72 procent lägre än basår 2010. Det beror främst på byte av bränsle för arbetsmaskinerna. Minskningen av sjöfartens utsläpp är sannolikt en effekt av färre fartygsanlöp. Miljöpåverkan minskade också inom avfall, energi och utsläpp till luft. Detta är troligen en effekt av både pandemin och vidtagna åtgärder i verksamheten.</p>

- På god väg att nå målsättningen
- 🟡 Krävs mer för att nå målsättningen
- 🔴 Kommer inte att nå målsättningen

- ↗ Här sker utveckling i rätt riktning
- ➡ Här har utvecklingen stannat av
- ↘ Här sker utvecklingen i fel riktning

Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi

En stabil ekonomi och god lönsamhet ger Göteborgs Hamn AB möjligheter att underhålla och utveckla hamnens anläggningar till nytta för kunder, ägare och svensk industri. Hamnbolaget verkar på en internationell konkurrensutsatt marknad och att leverera prisvärda och konkurrenskraftiga tjänster är avgörande för fortsatt utveckling av godsnavet Göteborg.

ÅRETS RESULTAT

Resultatet för Göteborgs Hamn AB uppgick 2020 till 239 miljoner kronor att jämföra med 189 miljoner kronor för 2019. Nettoomsättningen ökar med tre procent till 790 miljoner kronor vilket till stor del förklaras av större positiva engångseffekter under 2020. Bolagets väsentliga kostnader är drift och underhåll av hamninfrastrukturen, personalkostnader och avskrivningar. Efter tre år av en hamntaxa utan höjning, justerades taxan för 2020 med cirka två procent. Ambitionen är alltjämt att hålla taxan så låg som möjligt och att arbeta med kostnadsbesparningar.

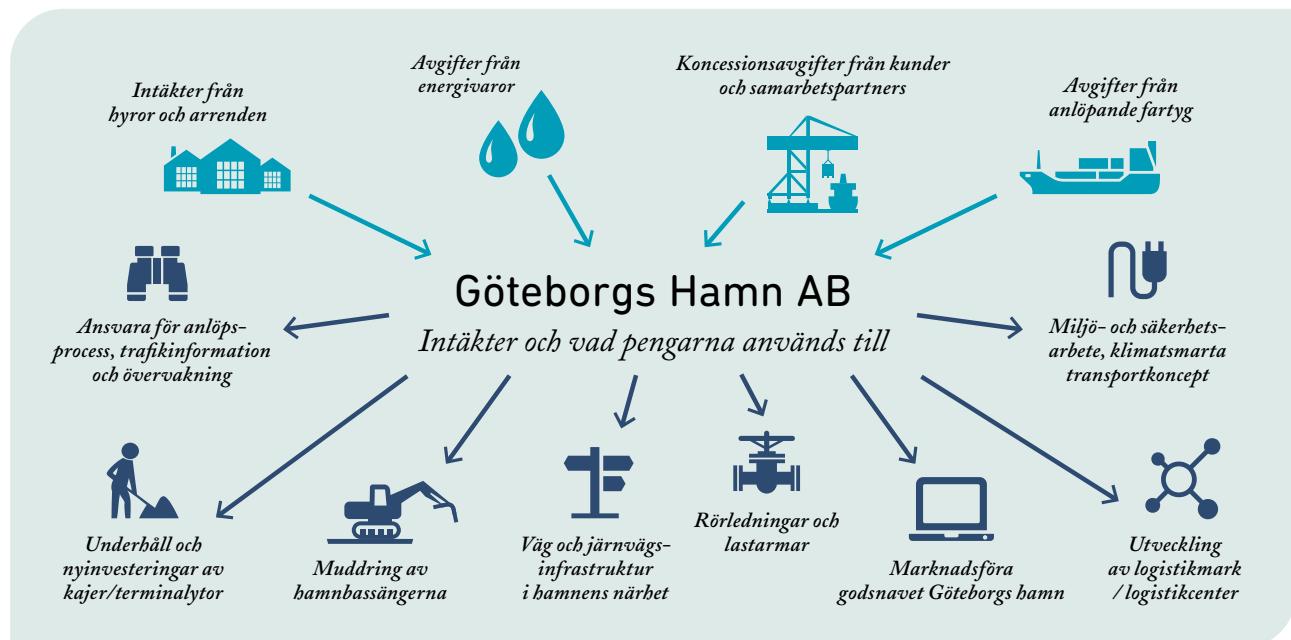
ÅRETS INVESTERINGAR

Hamnens verksamhet är kapitalintensiv och en långsiktig ekonomisk styrning är av stor betydelse. Årligen upprättas en tioårig investeringsplan som rapporteras till ägaren. För den kommande tioårsperioden uppgår planerade investeringar till cirka 6 miljarder kronor*. Därutöver tillkommer investeringar som är på utredningsstadiet.

*Inklusive Scandinavian Distripoint AB.

De största investeringarna 2020:

- Ny hamndel i Arendal – arbetet med att skapa en ny hamndel väster om Älvborgshamnen har fortgått med hög aktivitet. Den norra delen av Arendalsviken har vallats in och förberetts för fyllning av muddermassor. Det pågår även arbete med att spränga Södra kullen för att skapa terminalyta i anslutning till den nya hamnen. Investeringskostnad under 2020 blev 169 Mkr.
- Sveaterminalen – en ny spåransluten terminal i Göteborgs hamn har färdigställts och tagits i drift under året. Terminalen möjliggör väderskyddad omlastning från järnvägvagnar till andra lastbärare, främst containers. Investeringskostnad under året blev 58 Mkr och den totala investeringen har uppgått till 143 Mkr.
- Västra kajen – nya betongkonstruktioner och betongreparationer utförs vid tre kajplatser i Skandiahamnen. Total investeringskostnad blev 36 Mkr. Projektet fortsätter under nästa år och förväntas vara klart vid slutet av 2021.
- Sametablering verkstäder – ombyggnation och sanering av tidigare förvärvad tomt i energihamnen har möjliggjort en sametablering av energihamns- och anläggningsverkstaden. Total investeringskostnad blev 36 Mkr.



Beskriver intäkter och utgifter kopplat till värdekedjan, se sid 12–13.

Långsiktiga relationer med våra intressenter

Hamnbolagets verksamhet påverkar och påverkas av en rad olika intressenter – från ägare och medarbetare till kunder, leverantörer och myndigheter. Genom att lyssna på våra intressenter blir vi bättre på att förstå vilka frågor som är viktiga, hur vi ska prioritera och vad vi behöver utveckla. I hamnbolaget samverkar och kommunlicerar vi löpande med våra intressenter på varierande sätt och genom olika kanaler. Mer information om våra intressenter, kanaler för dialog, samt vilka förväntningar våra intressenter har och vilka frågor de lyfter, återfinns i tabellen nedan.



1. Rederier, speditörer, varuägare, hyresgäster.

2. Av hamnen utsedda, ex APM Terminals Gothenburg, Logent och Gothenburg Ro/Ro Terminal.

3. Bolag i hamnen som är driftsoperatörer eller som Göteborgs hamn AB har en affärsrelation med, ex Sandahls, Preem, St1.

4. Lokalsamhället, näroende, branschorganisationer, politiker och media.

Intressent	Kanaler för dialog	Huvudfråga/förväntan på hamnbolaget
Ägare	Presidiemöten, styrelsemöten, ägardialog, rapportering till staden.	Skapa förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och hållbar utveckling i Göteborg. Vara världens mest konkurrenskraftiga hamn.
Kunder	NKI, Hamndagen, Energihamnsdagen, kundbesök, bunkerforum, branschorganisationer, webbplats, nyhetsbrev, mässor.	Effektiv fullservicehamn. Tillgänglighet. Brett linjeutbud. Välfungerande infrastruktur. Stabilt och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Kostnadseffektivitet. Tydligt informationsflöde. Erbjuda digitala tjänster kopplat till godsflödet.
Terminal-operatörer	NKI, regelbundna möten kopplat till säkerhet, miljö, infrastruktur, marknadsföring och kommunikation.	Ändamålsenlig infrastruktur i och till/från hamnen. Långsiktiga förutsättningar att bedriva hamnverksamhet. Stabilt och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Erbjuda digitala tjänster kopplat till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.
Bolag i hamnklustret	NKI, Hamndagen, Energihamnsdagen, regelbundna besök, samverkansforum, branschorganisationer, webbplats, nyhetsbrev, mässor.	Ändamålsenlig infrastruktur i och till/från hamnen. Långsiktiga förutsättningar att bedriva hamnverksamhet. Stabilt och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Erbjuda digitala tjänster kopplat till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.
Medarbetare	Utvecklingssamtal, arbetsplatsträffar, HME, arbetsutskott, arbetsmiljökommité, medarbetardag, intranät.	Ansvarsfullt företag. Säker och trygg arbetsmiljö. Bra anställnings- och lönevillkor. Balans i livet. Möjligheter till utveckling och karriär.
Leverantörer	Startmöten för nya ramavtal, uppföljningsmöten.	Ansvarsfull, pålitlig, tydlig och kompetent beställare med hög affärsetik. Hållbarhet vid upphandling och framtida teknikval.
Myndigheter	Regelbundna möten och dialog med myndigheter och hamnar på lokal, regional, nationell och internationell nivå.	Följa aktuella lagar, tillstånd och villkor. Kommunicera våra långsiktiga planer. Utveckla en ändamålsenlig infrastruktur. Trogvärdig och pålitlig samarbetspartner. Bidra till samhällets olika utmaningar.
Samhälle och omvärld	Branschorganisationer, studiebesök, möten, mässor (både bransch och mot arbetsmarknad), forskningsprojekt, sociala medier, mail, telefon, webbplats, mediakontakter.	Pålitlig och ansvarsfull aktör. Bidra till samhällets olika utmaningar. Tyst och ren miljö. Skapa arbetstillfällen.

UTBYTE GENOM FORSKNING OCH AKADEMI

Hamnbolaget berörs av och samverkar med många olika typer av intressenter. Det handlar bland annat om olika samhällsaktörer och det är då viktigt för oss att dela med oss av vår tid och kunskap. Hamnbolaget deltar ofta i olika forskningsprojekt, med syfte att utveckla vår verksamhet och lära oss mer om framtidens innovationer som forskningen identifierat. Vi samarbetar med både Göteborgs universitet och Chalmers Tekniska Högskola samt andra hamnar och forskningsinstitut för att hitta lösningar på de utmaningar som vi löpande identifierar i vår verksamhet och bransch. Under gångna året har vi bland annat medverkat i studier kring hur föroreningar från muddrat sediment kan renas med nya innovativa idéer innan deponi. Vi har bistått vid ett antal examensarbeten samt deltagit som expertkompetens och med sökande för relevanta forskningsprojekt.



Ninwa Jusef

SOMMARJOBBARE 2020,
FINANCE & CONTROLLING

"Göteborgs Hamn AB var ett bra ställe att samla på mig erfarenheter inför framtidens arbete."

"Mitt sommarjobb var lärorikt. Jag sökte jobbet då jag ville få arbeta mer med redovisningsekonomi och bygga på min kunskap från studierna. Det var mycket att göra men samtidigt fick jag styra själv över arbetsstimmarna – något som uppskattades. Trots att många var på semester så kunde jag få stöd från min arbetsgrupp, vilket underlättade arbetet. Jag utvecklades i alla delar som jag ville få mer erfarenhet av och det blev en bra grund med nya erfarenheter inför framtidens jobbsökande. Veckorna på hamnen var intressanta, med många trevliga kollegor!"

Maria Johansson

STUDENT, STOCKHOLMS
INTERNATIONELLA
HANDELSSKOLA



"Min praktiktid var väl planerad, meningsfull och framför allt väldigt kul. Hamnen var en väldigt välkomnande arbetsplats!"

"Jag valde att genomföra 30 veckors Lärande i arbete (LIA) hos Göteborgs Hamn AB under 2019–2020 för att jag hade ett gott intryck av bolaget och man verkade arbeta transparent med hållbarhetsfrågor. Mina fokusområden för praktiken var miljö och hållbarhet. Jag blev inkluderad i stort och smått, vilket gjorde att praktiken blev varierande och väldigt lärorik. Mitt bidrag till verksamheten bestod av arbete med miljörapportering och hållbarhetsredovisning samt ta fram underlag. Jag fick även lära mig att göra miljö- och hållbarhetsanalyser av olika slag."

SAMVERKAN MED SKOLA OCH ARBETSLIV

Bolaget vill ge ungdomar och vuxna en möjlighet att få kontakt med och komma ut i arbetslivet. Det sker bland annat genom samarbete med Göteborgsregionen kring "Samverkan mellan skola – arbetsliv", hålla föredrag, ta emot studiebesök från skolor och universitet, erbjuda praktikplatser, examensarbete och sommarjobb samt ge möjlighet till arbetsträning. Det innefattar medverkan på arbetsmarknadsdagar och mässor på högskolor och universitet. Omfatningen av detta arbete har dessvärre varit mindre under 2020 än tidigare år, till följd av pandemin. Under sommaren tog bolaget emot fler ungdomar via Göteborgs Stads fördelning av sommarjobb än tidigare, till följd av att svårigheter för andra verksamheter inom kommunen kopplat till pandemin.

Hamnbolaget är en aktiv partner i projektet Framtida transporter som vänder sig till elever i årskurs 7 och 8 och uppmuntrar till teknikengagemang. Eleverna får i projektet skapa egna transportlösningar och samtidigt påverka sin samtid och framtid. Bolaget är också partnerföretag till Miljöbron, en organisation som sammanlänkar studenter och företag kring olika hållbarhetsprojekt. Studenterna tillför nya perspektiv till vår verksamhet och får samtidigt arbetslivserfarenhet och uppleva hamnbolaget som potentiell framtidiga arbetsgivare.



Beroende på pandemin har hamnbolaget under 2020 inte kunnat delta på några mässor eller anordna event.



Samverkan med kunder och intressenter har till stor del genomförts via digitala möten.

ÅLÄNGSIKTIGT KUNDFOKUS

Hamnbolagets kunder består av aktörer som genererar volymer till hamnen genom att hantera och/eller styra gods- och varuflöden, till exempel rederier, varuägare, speditörer och hyresgäster. Göteborgs Hamn AB anordnar årligen Hamndagen. En dag där vi samlar kunder och samarbetspartners för att diskutera hamngemensamma frågor och stärka gemenskapen i hamnklustret. Hamndagen 2020 fick ställas in till följd av pandemin och bolagets samverkan med kunder har fått genomföras på olika sätt genom digitala verktyg. Förhoppningen är att kunna genomföra Hamndagen 2021 som planerat.

Det är betydelsefullt för oss att veta vad som är viktigt för våra kunder. Vi har därför under flera år genomfört en kundundersökning enligt Nöjd Kund Index (NKI). NKI utfördes under 2019 och frekvensen för dess genomförande är vartannat år. Resultatet blir ett viktigt underlag för att kunna utvärdera bolagets och hela hamnens verksamhet. Vår ambition är att arbeta ingående och långsiktigt med resultaten, för att säkerställa att vi levererar rätt saker till våra kunder. Resultaten är därför viktigt underlag till arbetet med bolagets affärsplan. Vid planering av verksamheten utgår vi ifrån kunders och övriga intressenters behov.

ÅRETS ARBETE UTIFRÅN SENASTE KUNDUNDERSÖKNINGEN

2019 års kundundersökning skickades till 202 deltagare och svarsfrekvensen var 62,4 procent. Resultatet inkom i början av 2020 och blev 68 och det innebär att 68 procent av de tillfrågade hade ett ganska eller mycket gott helhets-

omdöme beträffande Göteborgs Hamn AB. Detta är en stor ökning och en betydande uppgång från 49 procent 2017. Helhetsomdömet för hamnen som helhet, med alla dess aktörer, ökade också rejält från 42 till 77 procent. Resultaten inkom i januari 2020 och har därefter analyseras ytterligare och vidare arbete under hela året. I energihamnen har man exempelvis arbetat med resultatet via APT för personalen samt lyft med kunderna i lokala samverkanskommittén. Det har också använts i det dagliga förbättringsarbete och är ett viktigt underlag i verksamhetsplaneringen. Områden där bolaget kunde observera förbättringspotential var hamnbolagets miljöarbete och fartygsanlöps prisvärdhet. Under 2020 har följande aktiviteter genomförts kopplat till det:

- Bolaget har satt ett nytt och ambitiöst miljömål, läs mer om det på sid 33–34. Kopplat till detta har prioriterade åtgärder för hela hamnklustret tagits fram, information- och samverkansmöten om klimatutsläpp genomförts internt och externt. Därtill har en klimatkampanj lanserats och utsläppsreducerande lösningar presenterats för olika kunder.
- Delar av bolaget med omfattande kundkontakter samt ledningsgruppen har arbetat med underlaget i vidareutveckling av befintliga processer. Syftet är att i samverkan med olika aktörer som är involverade i ett fartygsanlöp, effektivisera och stärka kunderbjudandet. En workshop hölls för att identifiera aktiviteter som utvecklar samarbetet kopplat till kund.

Hur har godsnavet samverkat under pandemin och hur är blicken framåt?

Maria Franksen

CEO,
GOTHENBURG RO/RO TERMINAL



"Vid ändringar har vi agerat snabbt och lärt oss mycket på vägen."

"Årets pandemi har gett oss utmaningar men också skapat möjligheter. Terminalen har tillsammans med övriga terminalbolag kämpat på bra, trots rådande situation och än kan vi inte slappna av helt. De möjligheter som vi har sett till följd av pandemin är exempelvis en ökad IT-kompetens, då vi har varit kreativa och ökat vår digitala närvaro. Terminalen har även ställts inför ändringar i turlistor och vakanser, då medarbetare har tagit sitt ansvar genom att stanna hemma vid sjukdom. Vid ändringar har vi agerat snabbt och lärt oss mycket på vägen. Vi blickar nu med spänning mot ett nytt år av möjligheter och ser oss som en självklar del när godsnavet Göteborg fortsätter markera sig på kartan som en pålitlig och hållbar partner."

Reine Johansson

VD,
LOGENT PORTS & TERMINALS



"Slutet av året visar en tydlig återhämtning av volymerna och vi är positiva inför nästa år."

"I pandemins spår gick hanteringen av nya bilar ner under årets första nio månader vilket självklart har påverkat vårt dagliga verksamhet. Samtidigt har vi kunnat bredda vårt kunderbjudande, bland annat ta emot mer projektlastar på flexibla ytor som vi har till vårt förfogande och erbjuda uppställning, både väderskyddat och utomhus, som ett alternativ till omedelbar hemtagning. Slutet av året visar en tydlig återhämtning av volymerna och vi är positiva inför nästa år. I arbetet framåt har vi tillsammans med Göteborgs Hamn AB, lastägare och rederier startat en översyn av framtida energibehov i terminalen. Vi fortsätter med arbetet som pågår för att minska energiåtgången i vår verksamhet."

Magnus Lundberg

HEAD OF COMMERCIAL,
APM TERMINALS
GOTHENBURG AB



"Genom kreativa och pålitliga lösningar har vi lyckats hjälpa våra kunder i tider då de behöver det som mest."

"Det gångna årets ovanliga omständigheter har ställt allt högre krav på godsnavet Göteborg, som Sveriges viktigaste handelsport till världsmarknaden. Genom kreativa och pålitliga lösningar, i kombination med ett välfungerande samarbete mellan aktörerna i godsnavet, har vi lyckats hjälpa våra kunder i tider då de behöver det som mest. Samtidigt ska vi fortsätta att utveckla våra lösningar inom hållbarhet och digitalisering, som ett led i att bli hela Sveriges industriens förstahandsval för godstransport. Under året har APM Terminals Gothenburg minskat koldioxidutsläppen på terminalen med 90 procent, ett viktigt bidrag till både Hamnbolagets uppsatta klimatmål, och till landets klimatmål inom transportsektorn."

Cecilia Andersson

ENVIRONMENTAL MANAGER,
STENA LINE



"Vi delar hamnbolagets framtidsbild där vi arbetar för en minskad klimatpåverkan samtidigt som vi skapar tillväxt."

"2020 har varit ett utmanande år med en pandemi som haft stor påverkan på vårt företag och kraftigt minskat vår passagerartrafik. Samtidigt har Stena Line, Göteborgs Hamn AB och hela godsnavet visat att vi gör en stor nytta i samhället genom att säkerställa den viktiga varuförsörjningen till och från Sverige även under kristider. Vi delar hamnbolagets framtidsbild där vi arbetar för en minskad klimatpåverkan från transportsektorn samtidigt som vi skapar tillväxt. Elektrifieringen av samhället pågår för fullt och vi är stolta över att Stena Lines VD och Göteborgs Hamn AB:s VD båda deltar i Regeringens Elektrifieringskommision. Vi har idag en batterihybrid i trafik men har som mål att senast 2030 sjösätta den helelektriska färjan Stena Elektra mellan Göteborg och Frederikshavn."

Fyren – bolagets ledningssystem

Hamnbolagets ledningssystem, Fyren, finns till för att säkerställa att verksamheten gör rätt saker, på rätt sätt, i rätt tid för att skapa nöjda kunder och uppnå vår vision. Fyren är utformad utifrån verksamhetens ISO – baserade arbetssätt inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Strukturen utgår ifrån att identifiera vad som är viktigt, relevanta mål och åtgärder samt arbetssätt för att sammantaget leva upp till olika interna och externa krav.

FÖRBÄTTRINGSARBETE UNDER 2020

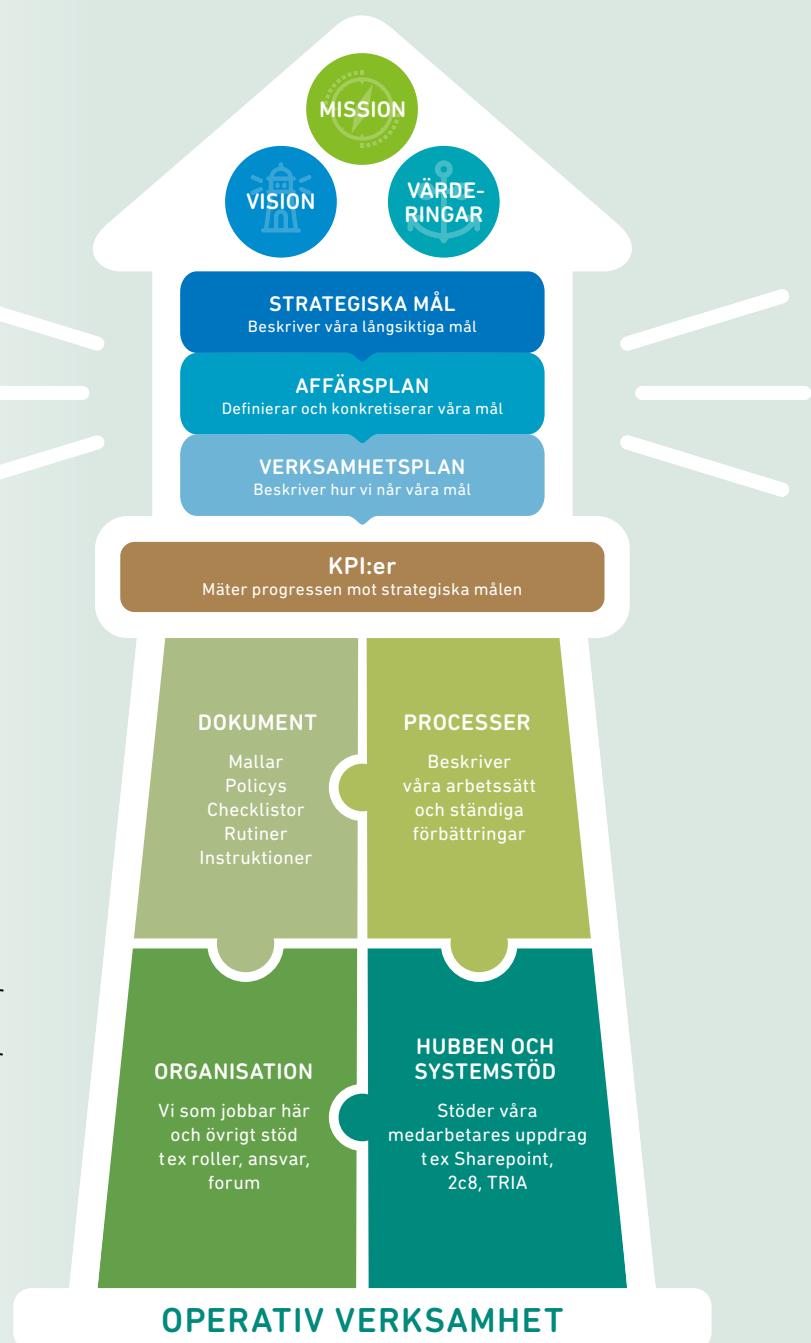
Bolaget arbetar systematiskt med att ständigt förbättra och utveckla verksamheten enligt Plan-Do-Check-Act-metoden. Under gångna året har förbättringsarbetet vidareutvecklats och fokuserats på att göra ledningssystemet mer användarvänligt. Genom insatser kring dokumenthantering, delegeringar, förtydligande av systemstöd och påbörjad etablering av Fyren är förhoppningen att skapa bättre förutsättningar verksamheten att nå bolagets mål.

UTVÄRDERING OCH KONTROLL

Arbetet med att kontrollera och kvalitets-säkra verksamheten sker inom ramen för arbetet med ledningssystemet. Det innefattar olika utvärderingar, hantering av avvikelser, revisioner, ledningens genomgång samt analyser vid interna forum för kvalitet, miljö och arbetsmiljö.

Varje år väljs ett antal områden och processer ut som ska granskas. Granskningar genomförs för att säkerställa att riskreducerande åtgärder och andra kontrollaktiviteter fungerar på ett tillfredsställande sätt. Läs mer om bolagets riskarbete på sid 42–43. Det handlar också om ett löpande arbete med att upprätthålla en kultur där var och en tar sitt ansvar för den interna kontrollen. Det är en del i den ordinarie verksamheten och fokus ligger på att genomföra kontrollaktiviteter och dokumentera kontrollbeskrivningar i ledningssystemet. Stora delar av bolagets verksamhet omfattas av lagstiftning. Lagförteckningar finns tillgängliga i verksamheten och följs upp löpande.

Möjliggör ordning och reda och ger stöd åt verksamheten i att: planera, leda, genomföra, följa upp, utvärdera och förbättra.



Bolagets säkerhetsarbete

Ett komplext tjänsteföretag som Göteborgs Hamn AB måste ha tillförlitliga och väl fungerande rutiner så att säkerhet beaktas, såväl internt som externt. Ett effektivt, verksamhetsanpassat och systematiskt säkerhetsarbete är också en förutsättning för att hamnbolaget ska få bedriva internationell hamnverksamhet.

SKYDDSOBJEKTET GÖTEBORGS HAMN

Göteborgs hamn klassas som skyddsobjekt och omfattas av EU:s hamnskyddsregler. Det innebär höga krav på säkerheten, till exempel tillträdeskontroller samt foto- och filmförbud. Godsnavet har en strategisk betydelse för samhället och stora värden förvaras och transporteras till och från hamnen, vilket innebär att det alltid finns en hotbild. Hamnbolaget arbetar förebyggande, nära Säkerhetspolis och Transportstyrelsen, för att förutse händelser och minska riskerna kopplat till olika hot. Fokusområde för 2020 har varit att höja kvalitet och effektivitet för port security. Det har handlat om utveckling av förmågan att nyttja hundekipage och samverkan med tull och polis. Under året har en större hamnskyddsövning genomförts som täckte in hela området från Lärjeån till Torshamnen och involverade 32 stycken Port Facility Security Officers (PFSO). Intrång av fripassagerare har under året minskat till rekordlåga nivåer, tack vare tekniska åtgärder tillsammans med metodutveckling och samarbete med polis och terminalerna. Fokus för 2021 blir att förnya säkerhetsanalys och säkerhetsskyddsplan samt förnya hamnskyddsutredning och hamnskyddsplan.

VIKTIG INFORMATION MÅSTE SKYDDAS

Information i form av dokumentation och system är en viktig tillgång och grunden till allt arbete i hamnen. Våra anställda och andra intressenter är beroende av att informationen ska vara tillgänglig, korrekt och säker. Arbete med att kartlägga, klassificera och åtgärda gap för att förebygga risker och öka säkerheten startades som följd av ändringar i gällande lagstiftning. Bakgrunden till uppstramningen är att cyberhot och informations-spridning ökar explosionsartat och därmed även riskerna. NIS-direktivet ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem och reglerna omfattar leverantörer av samhällsviktiga tjänster och vissa digitala tjänster.

Under gångna året har bolaget arbetat med att fortsatt etablera ett systematiskt informationssäkerhetsarbete där ett ledningssystem implementeras och en informationssäkerhetsspecialist anställdts. Årlig e-learning utbildning om informationssäkerhet har genomförts av alla medarbetare. En säkerhetstjänst implementeras tillsammans

Hamnbolagets VD Elvir Dzanic och Hamnskyddschef Thomas Fransson träffade Marinchefen Konteramiral Eva Skoog med stab i september för att prata om godsnavet Göteborg med koppling till sjöfartsskydd och hamnskydd.

med en extern partner som kommer övervaka IT-säkerheten för att öka vår motståndskraft mot angrepp samt ger oss tillgång till incidentteam bestående av specialister och analytiker inom området. Phishingkampanjer har genomförts under året i syfte att utbilda personalen, kartlägga nuläge kring organisationens motståndskraft mot den typen av hot.

SÄKERHETSARBETE I ENERGIHAMNEN

I energihamnen transporteras och lagras en stor mängd brandfarliga produkter såsom bensin och tjockolja. Detta i kombination med en hamnverksamhet med fartygsanlöp och ett flertal kundoperatörer inom en liten yta innebär stora risker. För att uppnå en säker energihamn krävs kontinuerlig riskhantering och förbättringarsarbete för utrustningars kvalitet och tillförlitlighet. Under året har renoveringar av pumpstationer fortsatt. Detta arbete medför framförallt förbättrad arbetsmiljö men också ökad driftsäkerhet till följd av åtgärder kring automatisering. Arbetet med informationssäkerhet i energihamnen har under 2020 fokuserat på att kunna säkerställa att produktionen kan upprätthållas om styrsystemen skulle slås ut. Ytterligare förbättringarsarbete har handlat om förstärkta tillträdeskontroller och fler kameror. Dessvärre har alkobommarna vid Port 1 inte kunnat nyttjas under pandemin, kopplat till riskerna för spridning av covid-19.



Omfattande riskarbete och hög affärsetik

All affärsverksamhet är förknippad med risker. Risker som hanteras korrekt kan vara värdeskapande och generera nya möjligheter, medan dåligt hanterade risker kan leda till skada och förluster. Förmågan att identifiera, värdera och hantera risk är en viktig del i hamnbolagets ledningssystem. Ambitionen är att uppnå bolagets mål genom ett balanserat risktagande där vissa risker kan reduceras eller helt undvikas genom prioritering och implementering av effektiva och välanpassade åtgärder och kontroller.

Hamnbolaget har arbetat strukturerat med riskhantering och internkontroll i flera år och området utvecklas kontinuerligt. Riskhantering utgör en integrerad del i styrning och ledning av verksamheten samt är en naturlig del i beslutsfattandet på olika nivåer. Det inkluderas vid prioriteringar för att uppnå verksamhetens mål eller säkerställa verksamhetens förmåga att utföra sitt uppdrag. I samband med framtagande av budget och affärsplan fastställs riskhanteringen för olika riskområden till en samlad riskbild för bolaget som helhet. Den samlade riskbilden beskriver vilka riskreducerande åtgärder och kontroller som har införts för att minska risken och vilka åtgärder som kommer att vidtas. Inför 2021 finns på verksamhetsövergripande nivå 51 risker inom olika kategorier. I Göteborgs Hamn AB:s affärsplan som beslutats av styrelsen, återfinns en beskrivning av de mest prioriterade riskerna inklusive vilka riskreducerande åtgärder och kontroller som har införts för att minska riskerna och vilka nya åtgärder som kommer att vidtas under året. Nedan beskrivs några större riskområden och hur vi hanterar dess risker.

STRATEGISKA OCH AFFÄRSRELATERADE RISKER

En affärsrisk är till exempel kajbrist i ytterhamnarna till följd av stadsutveckling, expansion hos kunder och nya behov.

Risker identifierade kopplat till farledsfördjupningen är till exempel att hamnen på lång sikt inte kan tillgodose behovet av relevant djup samt att finansiering kräver statliga bidrag.

Andra risker inom detta område är säkerhetsrelaterade risker som en terroristattack eller informationssäkerhet. Nya risker identifierade under 2020 handlar om begränsad järnvägskapacitet samt pandemi och dess effekt med snabba förändringar av logistikflöden och minskade volymer.

Vi hanterar dessa risker genom att tydliggöra vårt uppdrag och utveckla våra processer. För den långsiktiga planeringen i affärsutvecklingen är en aktiv omvärlsbevakning och analys viktiga verktyg. Säkerhetsrisker hanteras genom samverkan med bland annat myndigheter och gemensamma övningar.

RISKER PÅ MILJÖOMRÅDET

Svårigheten att uppnå de ökade kraven på minskad miljöpåverkan från myndigheter och omväld är en övergripande risk. En annan miljörisk är de höga föroreningshalterna i bottensedimenten i hamnens närområde. En följd av det är att hanteringen av förorenade muddermassor vid de återkommande underhållsmuddringarna blir mer omfattande och medför kostnader. Vi hanterar detta genom att kontinuerligt förbättra och utveckla miljöarbetet i syfte att bibehålla en proaktiv nivå.

UPPDRAF OCH MÅL

Verksamhetsövergripande riskhantering

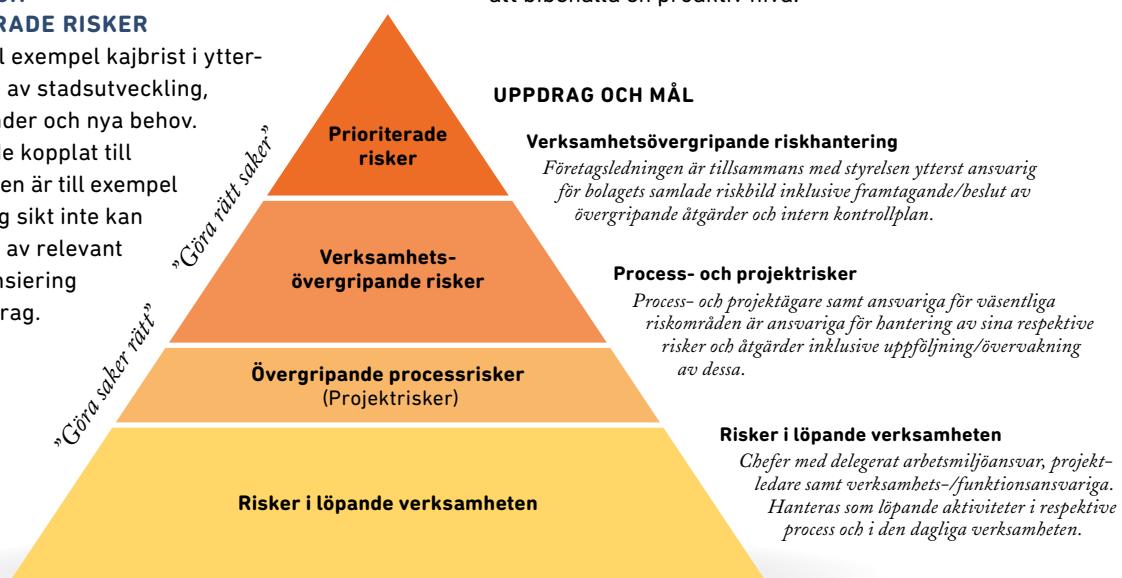
Företagsledningen är tillsammans med styrelsen ytterst ansvarig för bolagets samlade riskbild inklusive framtagande/beslut av övergripande åtgärder och intern kontrollplan.

Process- och projektrisker

Process- och projektägare samt ansvariga för väsentliga riskområden är ansvariga för hantering av sina respektive risker och åtgärder inklusive uppföljning/övervakning av dessa.

Risker i löpande verksamheten

Chefer med delegerat arbetsmiljöansvar, projektledare samt verksamhets-/funktionsansvariga. Hanteras som löpande aktiviteter i respektive process och i den dagliga verksamheten.





RISKER KOPPLAT TILL SOCIAL HÅLLBARHET

Inom området sociala förhållanden och personal är risker som har identifierats olycksfall och kompetensförsörjning. I hamnbolagets verksamhet kan de främsta arbetsmiljö-riskerna kopplas till arbetsbelastning, begränsad möjlighet till återhämtning samt livsstils- och hälsoproblem. I energihamnen finns en mängd operationella risker, såsom brand och explosion vid produktläckage, personsakador kring förtöjningsutrustning och påkörning av kajutrustning. Det systematiska arbetsmiljöarbetet med tydliga rutiner och regelbundna skyddsronder är grunden i att hantera den här typen av risker.

Risker inom området mänskliga rättigheter kan kopplas till brott mot en eller fler diskrimineringsgrunder om hamnbolaget till exempel inte rekryterar kompetensbaserat och med fokus utifrån mångfalds- och jämställdhetsperspektiv. En annan risk är om bolagets medarbetare och andra som besöker vår arbetsplats utsätts för kränkningar och trakasserier, eller om löneskillnader mellan män och kvinnor är osakliga.

AFFÄRSETIK OCH ARBETET MED ATT MOTVERKA KORRUPTION

Att behandla kunder, samarbetspartners och leverantörer likvärdigt utan att gynna någon samt att hålla ingångna avtal och affärsuppgörelser är av stor vikt för hamnbolaget. Det är också viktigt att inga mutor, oegentligheter, förtroendeskadligt beteende eller korruption förekommer kopplat till vår verksamhet. Hamnbolagets uppförandekod ger riktlinjer för hur styrelse, företagsledning, anställda och inhryd personal ska agera i det dagliga arbetet. Aktuell lagstiftning och Göteborgs Stads ambitioner utgör miniminivån och skulle något i uppförandekoden stå i konflikt med dessa regelverk går de före koden. Alla nyanställda och inhryd personal får skriva under att de har tagit del av vår uppförandekod. Varje chef ansvarar för att innehållet i vår uppförandekod är känt och tillämpas av medarbetare och inhryd personal.

Uppförandekoden innehåller bland annat riktlinjer inom följande områden:

- Förhållande till kunder och samarbetspartners**

Vi ska vara en ansvarstagande, oberoende, neutral och pålitlig samarbetspartner. Vi ser marknadsföring och representation som en naturlig del i att utveckla relationer och samverkan. Utgångspunkten i all representation är att den ska kännetecknas av måttfullhet och hållbarhet.

- Förhållande till leverantörer**

Vi ska vara en ansvarsfull, pålitlig och kompetent beställare, med hög affärsetik. Som offentlig aktör styrs vår verksamhet av Lagen om offentlig upphandling. Osunda affärsrelationer får inte förekomma.

- Mutor och korruption**

Göteborgs Hamn AB:s chefer, medarbetare och andra som agerar på uppdrag av Göteborgs Hamn AB får inte erbjuda, betala ut eller ta emot mutor. Göteborgs Stad har en visselblåsarfunktion som all personal kan kontakta vid misstanke om en allvarlig oegentlighet inom bolaget. Detta är en viktig funktion eftersom det kan finnas misstankar som kan vara svåra att ta upp med sin chef eller bolagets ledning. Beskrivning av hur man går tillväga står i uppförandekoden. Göteborgs Stads stadsledningskontor har också ett omfattande arbete för att förhindra korruption som hamnbolaget inkluderas av.

ATT GÖRA RÄTT IDAG OCH IMORGON

Under 2020 har bolagets uppförandekod uppdaterats. Uppdateringen innebar en ny struktur, utifrån bolagets kärnvärden, med en koppling till FN:s globala hållbarhetsmål. Det omfattar också förtydliganden kring tjänsteresor och representation samt helt nya avsnitt om innovation, ekonomiskt ansvar och informationssäkerhet. Normer och HBTQ-frågor är tilltagt kopplat till socialt ansvar och i avsnittet om medarbetarnas förhållningssätt till varandra lyfts tydligare fram att varje mänskliga ska tillåtas vara unik och behandlas med respekt.

Arbetet med att etablera den nya uppförandekoden inleddes under 2020 och fortlöper under 2021. Diskussioner om vikten av att göra rätt och hur man säkerställer det är dock en naturlig del av verksamheten. Det är viktigt att hålla uppförandekoden levande och att varje del av verksamheten pratar om hur den kan och bör tillämpas i dagliga arbetet, vid exempelvis arbetsplatsträffar.

Under 2020 har få övriga bolagsövergripande specifika insatser kopplat till affärsetik och korruption genomförts, vilket beror på prioriteringar utifrån bolagets identifierad risknivå inom dessa områden. I intern kontrollplan för 2021 finns områden om mutor och oegentligheter med som särskilt område för granskning.

➡ Vill du veta mer kan du läsa hela vår uppförandekod på:
www.goteborgshamn.se/publikationer

Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad

Hamnbolaget ska vara en del av lösningen på de utmaningar som vårt samhälle står inför lokalt i Göteborg, men även globalt. För oss är det viktigt att bidra till ett mer jämlikt Göteborg med minskat utanförskap, minskade skillnader i livsvillkor och hälsa samt goda arbetsförhållanden. Hur vi lyckas och vad vi gör påverkar många i samhället.

BIDRAG TILL GODA ARBETSFÖRHÅLLANDE

Hamnbolaget är ett offentligt ägt bolag och går därför under lagen om upphandling inom försörjningssektornerna. Där ställs en mängd krav på kontroller, exempelvis att utesluta leverantörer från upphandlingar om de är dömda för brott inom området mänskliga rättigheter. Hamnbolaget köper främst tjänster och merparten är från svenska leverantörer med anställd personal i Sverige. Vi strävar efter att vara en rättvis kund och jobbar aktivt för att enbart arbeta med seriösa leverantörer som sköter sig när det gäller arbetsmiljö, skattefrågor och lagstiftning. Det sker bland annat genom hamnbolagets samarbete med Skatteverket, som kontrollerar våra anbudsgivare gentemot deras register. I våra upphandlingar ställs, när så är relevant, krav på att de varor och tjänster som köps ska produceras med hänsyn tagen till ILO:s kärnkonventioner och FN:s konventioner om mänskliga rättigheter.

Flera av inköpen görs också genom de ramavtal som Göteborgs Stad kravställer och upphandlar. I merparten av våra upphandlingar där avtalet sträcker sig över lite längre tid har vi även med hamnbolagets uppförande kod som en del av underlaget, såväl som klausuler gällande antikorruption och antidiskriminering. Vi talar också om bolagets kärnvärden vid uppföljningsmöten med våra leverantörer. Vi har hittills inte påträffat några avvikeler kopplat till att bryta mot detta område. Vi arbetar även med att minimera antalet leverantörsled i våra entreprenader för att därför öka kontrollen generellt och minska risken för oseriösa leverantörer som bryter mot både globala riktlinjer inom området samt aktuell skatte- och lagstiftning.

KRAV PÅ SOCIAL HÄNSYN VID UPPHANDLING

Enligt Göteborgs Stads riktlinje för inköp och upphandling ska stadens verksamheter genom upphandlingar och inköp bidra till stadens hållbarhetsmål både för miljö och sociala området. Göteborgs Stad har tagit fram en modell för social hänsyn i upphandlingar som ska främja sysselsättningsmöjligheter för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, stimulera social integration, lika möjligheter och sociala rättigheter. Hamnbolaget har under de senaste åtta åren utvecklat och ställt sociala



krav vid upphandling. För 2020 var målsättningen att ställa sociala krav i minst 55 procent av alla ramavtalsupphandlingar eller längre entreprenader (> tre månader) och under 2020 har krav kunnat ställas i 63 procent. Under året genomfördes flera entreprenadupphandlingar varav tre riktigt stora; Västra kajen, Nya Arendal etapp 1B och Skandiaporten, med ett samlat värde på över 1,5 miljarder kronor. Vid samtliga dessa tre större ställdes sociala krav. Ett exempel på resultatet av dessa krav kan läsas om på nästa sida, där Peab berättar om sin sociala satsning. Hamnbolagets ambition är att ständigt förbättra och utveckla de metoder och modeller som används för att ställa sociala krav vid upphandling och vi kommer även i kommande upphandlingar hålla fortsatt fokus på dessa viktiga fråga.



Foto: Peab

Fokus på en intressent: Leverantörer

Hamnbolaget arbetar aktivt med att inkludera åtaganden kopplat till social hållbarhet vid upphandling. Driftkrafen bakom det är att kunna skapa förutsättningar för hållbara initiativ bland leverantörerna i hamnen och på så vis få med andra aktörer på bolagets hållbarhetsresa. Under 2020 genomfördes flera entreprenadupphandlingar varav tre större, där sociala krav inkluderades och en av dem var upphandlingen för Nya Arendal etapp 1B där Peab tilldelades entreprenaden.

DIALOGKRAV SOM LETT TILL ANSTÄLLNING

En prioritering inom Göteborgs Stad är att främja sysselsättningsmöjligheter för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, där olika grupper finns prioriterade. Man har tagit fram en modell för social hänsyn och syftet är att ge individer nya möjligheter, främja integration samt skapa en attraktiv väg för stadens leverantörer att hitta arbetskraft. Genom att hamnbolaget ställde krav vid upphandlingen av entreprenaden som tilldelades Peab, så åtog sig Peab att träffa Göteborgs Stads representanter för modellen och ha dialog om ett eventuellt samarbete.

Dialogen gav utdelning och Göteborgs Stad stöttade Peab under processen, vilken resulterade i att Peab valde att anställa fyra medarbetare som stått utanför arbetsmarknaden. I entreprenaden ansvarar medarbetarna för drift och skötsel av vattenreningsanläggningen, vilket är viktigt då processvattnet och annat avlett vatten måste ha rätt pH-värde innan det släpps tillbaka i havet. Läs mer om detta på sid 22–23. Tillsammans har hamnbolaget och Peab kommit en bit på vägen i att vara mer inkluderande och erbjuda personer som har svårt att komma in på arbetsmarknaden en möjlighet att arbeta som samhällsbyggare.

→ Läs mer på: www.goteborg.se/socialhansyn

Thomas Wallentin

ARBETSCHEF,
PEAB ANLÄGGNING AB



"För oss innebär hållbarhet ansvarsfullt företagande och omfattar alltid människa, miljö och affär. I Peab är vi lite extra engagerade i att göra nytta för människan i lokalsamhället. Vi har bestämt oss för att ta ett aktivt ansvar för att modernisera och utveckla vår bransch så att den blir mer inkluderande och speglar samhället på ett bättre sätt. Genom önskemål som dessa i upphandlingar tar beställare och entreprenörer ett gemensamt ansvar och det tror vi är en stor bidragande del för att vi ska lyckas. Vi välkomnar särskilt samarbeten som ställer extra krav på social hänsyn. För oss är socialt ansvar en självklarhet."



Fokus på en intressent: Medarbetare

Göteborgs Hamn AB ska vara en inkluderande arbetsplats där det råder jämställdhet och mångfald, där ingen diskrimineras eller kränks. En arbetsplats som tar tillvara olika erfarenheter och kunskaper och där medarbetarna trivs och utvecklas. De mänskliga rättigheterna ska genomsyra hela verksamheten och vår uppförandekod finns för att säkerställa det, läs mer på sid 43. Det finns områden där vi kan bli bättre och därför uppmuntrar vi medarbetarna att tycka till och berätta om sin arbets situation. Allt är ett led i vårt arbete för att fortsatt vara en attraktiv arbetsgivare!

INSATSER FÖR MEDARBETARNA UNDER 2020

- Under året genomfördes en större medarbetarundersökning, utformad av Göteborgs Stad. Undersökningen mätte hållbart medarbetarengagemang (HME) som handlar om motivation, ledarskap och styrning. Resultatet inkom i januari 2021 och blev 80, tidigare utfall från 2019 var 73. Fortsatt analys och aktiviteter utifrån nya resultaten fortlöper under 2021.
- Under året infördes ett verktyg, Winningtemp, som temperaturmätare för medarbetarnas mående. Varje vecka svarar medarbetarna på fyra frågor och resultatet sammanställs på olika nivåer. Mätningen syftar till att bedöma om vi gör rätt insatser och jobbar på rätt sätt för att skapa en så bra arbetsmiljö och trivsel som möjligt.
- Gemensamma informationspaket till samtliga APT möten på bolaget har möjliggjort tydligare informationsflöde och möjlighet att jobba mer enhetligt med olika frågor som rör personalen. Ett sådant exempel är att alla grupper tagit del av Göteborgs Stads utbildning "Jämlikt Göteborg".
- Likabehandlingsgruppen har genomfört aktiviteter utifrån likabehandlingsplanen, som utgår ifrån fokusområden från Göteborgs Stads budget och diskrimineringslagen, exempelvis mänskliga rättigheter, jämställdhet och jämlighet.
- Hälsoutmaning från 28 september till 22 november där medarbetare i olika lag genomförde hälsoaktiviteter och samlade poäng. Bolagets hälsogrupp har genomfört fler hälsoaktiviteter under året, exempelvis yoga, padel och mindworkout. Mindworkout har genomförts digitalt varje vecka och innebär hjärnträning för att öka både välmående och prestation.
- Under 2020 utökades möjligheten för medarbetarna till volontärarbete. Bolagets samarbete med Räddningsmission fortsätter men nu kan man också ansöka om att få arbeta på andra etablerade organisationer som gör olika typer av positiva samhällsinsatser.

Bild ovan: Bolagets medarbetare spred information om hamnens 400-årsjubileum och delade ut glassbåtar till göteborgarna.

Staffan Skogman

DRIFTANSVARIG FASTIGHET,
GÖTEBORGS HAMN AB
MED 47 ÅR I HAMNEN



"När jag jämför hamnen då och nu så upplever jag att det är en tydligare väg från vision och beslut till faktiskt genomförande av aktiviteter nuförtiden. Transparensen har ökat, med mer handlingskraft och samsyn kring frågor. Med ökad målstyrning försätts ett ökat tempo i vardagen, men i min roll sker det hela tiden nya saker och man lär sig mycket – så har det alltid varit. Det är positivt att det sker en utveckling med nya affärer, infrastruktursatsningar och ett prioriterat förbättringsarbete. Det sker också med fortsatt hög standard inom miljö och hållbarhet, som är viktig att bevara. I år har ju verksamheten och stora byggprojekt löpt på bra trots pandemin och dessutom är det glädjande med tillskottet av nya personalresurser i fastighetsfrågor. Nu kan jag ju slutföra vissa saker innan pensionen och se till att viktiga saker blir överlämnade."

SATSNINGAR PÅ KOMPETENSUTVECKLING

- Under 2020 har bolaget satsat på en omfattande kompetensväxling. Satsningen handlar om ökad kompetens, ekonomi och tillhörighet – medarbetarna ska känna en självklar tillhörighet till hamnen och till att arbeta efter bolagets mission, vision, värderingar och mål. Detta innebär att inhyrda tjänster har avvecklats och områden har identifierats där bolaget vill stärka kompetensen. Kostnader för inhyrd personal och löpande konsultkostnader har minskat med cirka 16 miljoner kronor under året. Genom denna besparing har bolaget istället kunna öka antal fast anställda och därmed stärka den samlade kompetensen i bolaget.
- Utvecklingssamtal har genomförts med all personal och mål- och aktivitetsplan för varje individ är framtagna. Nytt för 2020 är att samtal för att följa upp dessa planer genomfördes under våren. Sammantaget har detta skett med hjälp av verktyget Heartpace, där bolagets mål bryts ner till aktiviteter för medarbetaren.
- Bolaget har under året arbetat med att ta fram ett program där medarbetarna kan åka på skräddarsydda studiebesök hos andra hamnar. Syftet är att medarbetaren ska få möjlighet att lära sig mer om hur andra hamnar arbetar och kompetensutveckla sig inom olika områden. Bolaget kommer i sin tur också ta emot medarbetare från andra hamnar. Förseningar har skett till följd av pandemin men uppstart planeras till 2021.

"Under 2020 har bolaget arbetat med att ta fram ett bolagsspecifikt ledarskapsprogram. Satsningen handlar om att skapa en gemensam plattform för alla chefer."

Susanne Utbult, HR-chef, Göteborgs Hamn AB

LÄGRE JÄMIX RESULTAT ÄN FÖREGÅENDE ÅR

Varje år mäts bolaget, via Nyckeltalsinstitutet, utifrån olika parametrar för att få en bild av bolagets jämstäldhet. I jämställdhetsindexet blev värdet 121, en minskning från tidigare 148. Faktorer som gett ett lägre utfall är exempelvis skillnad i uttag av föräldradagar och att bolaget har högre andel kvinnliga chefer inom bolaget än kvinnliga medarbetare. Positivt är dock att fler män tar ut längre föräldraledighet jämfört med tidigare och att löneskillnader mellan män och kvinnor har minskat. Fokus framåt blir att arbeta mer med att inkludera fler diskrimineringsgrunder i arbetet med att kartlägga risk för diskriminering.

Johanna Nyström

BOLAGSJURIST,
GÖTEBORGS HAMN AB



"Som ny i bolaget känner jag mig välkommad och upplever att det finns en god stämning. Här blir det ofta trevliga samtal vid kaffemaskinen. Jag har ju arbetat med bolaget via tidigare tjänst inom staden, men nu har jag fått upptäcka verksamheten mer från insidan. Det är spännande att det händer så mycket och jag gillar när det är högt tempo! Min tjänst har fokus på kommunal- och affärsjuridik, vilket är det jag gillar att arbeta med. Under min tid här har ju bolaget fått hantera effekterna av coronakrisen. Jag upplever att man har varit lyhörd för både allmänna rekommendationer och medarbetarnas önskemål, samt agerat snabbt. Vi har ställt om på ett bra sätt till nya förutsättningar och vi har kunnat upprätthålla god samverkan med kunder och andra externa intressenter. Blir en spänande utmaning att fortsätta hitta nya arbetssätt för oss alla. Min bild är att hamnen har lyckats med att ha ett lugnt och tryggt klimat under krisen. Man har dessutom tydligt visat att man vill satsa och utveckla genom att fortsätta att anställa nya medarbetare, det tycker jag är väldigt positivt!"



Fokus på en intressent: Varuägare

STORA ENSO – EN VIKTIG PARTNER FÖR GÖTEBORGS HAMN

Stora Enso är en av hamnens största varuägare som har transporterat gods över Göteborgs kajer i över 20 år. Företaget var också en viktig partner i att etablera hamnens första elanslutning med högspänning för över tjugo år sedan. Med sitt transportsystem som innefattar egna så kallade SECU-boxar på järnväg och i kombination till fartyg har de skapat ett världsomspännande transportflöde.

PAPPER, KARTONG OCH SÅGADE TRÄVAROR

Stora Enso är ett företag inom förnybara material från trä och ett av världens största skogsföretag. Produktportföljen inkluderar kartong till allt som mat är förpackat i, som mjölkpaket och juiceförpackningar samt även kartonger för parfym, choklad och vin. Man tillverkar även sågade trävaror för byggnationer, fluffmassa för hygienartiklar samt tidnings- och magasinspapper.

De största volymerna som går genom Göteborgs hamn är kartong och papper som kommer på tåg från bruken i Värmland och Dalarna samt Hylte. Kartong är den största produktgruppen som går ut via hamnen och det görs i rullar som väger cirka 1000 kilo styck. De transporteras till hela världen. Sedan skeppas det även ut pappersmassa till producenter som tillverkar pappersnäsdukar och blöjor samt ansiktsmasker. Stora Enso är även näst störst i Europa på sågade trävaror som går till byggindustri eller möbeltillverkare.

HAMNENS ROLL VIKTIG

Genom containerterminalen skeppas varje år ut ungefär 50 000 TEU av Stora Ensos produkter, vilket innebär att det står för cirka 10–15 procent av all containerexport i Göteborgs hamn. Via roroterminalen körs sedan 20 år tillbaka ungefär en halv miljon ton till Zeebrygge och England. Två och ett halvt tåg av Stora Ensos produkter kommer in

i hamnen varje dag. De består i huvudsak av SECU-boxar, vilket är Stora Enso eget system som är en blandning av en container och en väderskyddad kassett. De är dubbelt så stora som en 40 fotscontainer. Detta är basen för transportflödet och utgör ett av Sveriges största transportsystem.

Knut Hansen

SENIOR VICE PRESIDENT,
STORA ENSO LOGISTICS



"Vi har en löpande dialog med Göteborgs Hamn AB där vi diskuterar investeringar och utbyggnader samt järnvägsmöjligheter, farleder, kajer och konkurrensfrågor. Det är väldigt viktigt för oss att ha en levande hamn som attraherar gods och att aktörerna som finns i hamnen har en dynamik sinsemellan. Efterfrågan på papper har länge varit på nedgående till följd av den ökade digitaliseringen. Det är en strukturell trend som gäller i hela Europa och som har accelererat under pandemin. Behovet av kartong har dock gått upp som resultat av att e-handeln har ökat och en hög efterfrågan på hållbara förpackningar för mat och dryck. Vi har ett stabilt logistiksystem för utförsel av gods och det har fungerat bra, likaså framförhållning och samverkan med rederierna. Framåt satsar vi fortsatt på de affärsområden där vi har en naturlig marknads tillväxt. Med alla de miljöfordelar som finns med träfiber kontra plast, så finns där en ljus framtid."

Om vår hållbarhetsredovisning

Göteborgs Hamn AB har gett ut en årlig hållbarhetsredovisning, *Hållbar hamn*, sedan 2012. Hållbarhetsredovisningen beskriver bolagets arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Detta presenteras på ett integrerat sätt, utifrån olika exempel från verksamheten. Därtill lyfts fokus på tre intressentgrupper och deras perspektiv fram: medarbetare, leverantörer och varuägare. Samtliga fall har valts ut genom att utgå från bolagets hållbarhetsfrågor samt intervjuer med medarbetare och chefer.

ÅRSREDOVISNINGSLAGEN OCH GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

Denna hållbarhetsredovisning avser verksamhetsåret 2020 och utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport. Den är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008–2553. Under 2015–2019 redovisades i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för redovisning av hållbarhetsinformation. Från och med 2020 upprättas redovisningen inte längre utifrån GRI, även om tidigare utgångspunkter med GRI som grund fortsatt tillämpas. Syftet är att få en kontinuitet i rapporteringen och fortsatt systematiskt hantera redovisningen av bolagets hållbarhetsfrågor.

UPPDATERAD VÄSENTLIGHETSANALYS

Metoden för att identifiera de väsentliga hållbarhetsfrågorna består av följande steg: identifiering, prioritering och validering. Under 2015 identifierades bolagets hållbarhetsfrågor och dessa prioriterades sedan av en rad olika intressentgrupper och med utgångspunkt i förväntningar och krav från vår ägare, myndigheter, vårt ledningssystem inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet samt utifrån trender i samhället. Därefter har löpande arbete skett med att uppdatera och validera att dessa frågor varit fortsatt relevanta för verksamheten.

Under 2020 har bolagets hållbarhetsanalys uppdaterats utifrån FN:s globala mål för hållbar utveckling. Dess relevans för bolaget samt bolagets påverkan på målen

har uppdaterats, vilket beskrivs på sid 31 och 58–59. Relevansen bedöms utifrån kategorierna ej relevant samt generell, betydande och central för bolaget. Den uppdaterade analysen visade att fler mål och delmål var relevanta, jämfört med tidigare analys. Därtill har kopplingen till bolagets styrning, värdekedja och intressenter synliggjorts. Detta lägger grunden för bolagets hållbarhetsarbete framåt.

Inför årets hållbarhetsredovisning matchades den uppdaterade hållbarhetsanalysen enligt globala målen med tidigare väsentlighetsanalys upprättad enligt GRI:s riktlinjer. Syftet var att koppla samman prioriteringarna och nyttja materialet för att uppdatera och validera bolagets väsentliga hållbarhetsfrågor. Resultatet innebar en viktning av hållbarhetsfrågorna för hållbarhetsredovisningen, enligt följande:

- Frågor som ska informeras om, då de har betydelse för bolaget
- Frågor som ska fokuseras på, då de är väsentliga för bolaget

Resultatet av den uppdaterade väsentlighetsanalysen innebar att fem frågor identifierades som väsentliga och övriga ska informeras om, se nedan. I tidigare analys fanns nöjda kunder med som en enskild hållbarhetsfråga, från och med årets uppdatering hanteras istället relevansen för kunderna (tillsammans med övriga intressenter) som en del i analysen kopplat till globala målen och varje hållbarhetsfråga.

GÖTEBORGS HAMN AB:S HÅLLBARHETSFRÅGOR

Informera om:

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Hög affärsetik • Biologisk mångfald • Utsläpp till luft • Arbetsmiljö och hälsa • Säkerhet | <ul style="list-style-type: none"> • Mängfald och jämställdhet • Icke-diskriminering • Kompetensutveckling • Minskat utanförskap |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

MEDEL

Fokusera på:

- Utveckling av godsnavet
- Stabil ekonomi
- Klimat
- Resurseffektivitet
- Energi

HÖG

Väsentlighet



NYCKELTAL OCH UPPLYSNINGAR

I följande sammanställning redovisas de upplysningar som Göteborgs Hamn AB bedömt som relevanta utifrån våra väsentliga frågor, som nyckeltal och annan information. Nyckeltalen som redovisas är framtagna med utgångspunkt ur GRI Standards på tillämpningsnivå Core, då grunden för detta lades under tidigare år när redovisningen var upprättad enligt Global Reporting Initiative (GRI). Därtill finns ytterligare nyckeltal som vi har bedömt är intressanta att redovisa utifrån bolagets uppdrag och styrning.

Först redovisas nyckeltalen där aktuell mät- och beräkningsmetodik och tillhörande kommentar återfinns i högerkolumnen. Åren som redovisas är 2016–2020. Basår för beräkningarna av nyckeltalen är 2010, eftersom bolaget omstrukturerades vid den tidpunkten.

Där inget annat anges avser nyckeltalen Göteborgs Hamn AB, då dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB:s verksamhet inom koncernen är begränsad.

Hållbarhetsupplysningar kopplat till Årsredovisningslagen återfinns på följande sidor:

AFFÄRSMODELL	10, 12–15, 32–35, 51–52
MILJÖ	14, 17, 20–23, 26–27, 53–55
SOCIALA FÖRHÅLLANDE	24–25, 28–30, 44–45, 57
PERSONAL	24–25, 30, 32–33, 34, 40, 46–47, 56–57
RESPEKT FÖR MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER	43–44, 46
MOTVERKANDE AV KORRUPTION	40, 43–44, 52

EKONOMI

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Ekonomska nyckeltal						
Nettoomsättning, Mkr	790	764	754	751	742	
Resultat efter finansiella poster, Mkr	239	189	245	214	218	
Rörelseresultat, Mkr	265	217	276	248	255	
Balansomslutning, Mkr	3 469	3 246	3 167	3 221	3 016	
Eget kapital, Mkr	1 640	1 531	1 446	1 357	1 273	
Skulder, Mkr	1 829	1 714	1 721	1 864	1 743	
Avkastning på totalt kapital, %	7,7	6,7	8,7	8	8,6	Beräknat på resultat exkl jämförelsestörande poster.
Soliditet, %	55	55,2	53,3	49,1	49,4	
Investeringar, Mkr	380	275	244	349	228	
Kassaflöde från löpande verksamhet, Mkr	354	338	284	394	347	
Ekonomiskt stöd från offentliga organ, Mkr	12,6	0	14	90,3	0	
Skapat ekonomiskt värde, Mkr: Kunder	800	768	788	772	758	Ekonomiskt värde i tabellen visar effekten av "betalningsströmmar" i bolaget. Inkluderar därför inte bokföringsmässiga avskrivningar och dylik. Tabellen innehåller ej heller eventuellt momseffekter.
Distribuerat ekonomiskt värde, Mkr: Leverantörer	-226	-224	-186	-237	-222	
Anställda	-85	-77	-70	-69	-65	
Långivare	-25	-28	-31	-34	-36	
Staten (kostnadsförd skatt och sociala avgifter)	-55	-72	-76	-46	-47	
Aktieägare	-120	-110	-104	-108	-71	
Behållet ekonomiskt värde, Mkr	288	257	322	278	317	
Indirekt ekonomisk påverkan						
Investeringar, Mkr	380	275	244	349	228	
Antal exjobbare/praktikanter / arbetsmarknadsprogram	10	11	13	12	17	
Sociala krav vid tjänste-upphandlingar, %	63	50	80	60	60	Avser alla längre entreprenader (längre än tre månader) samt alla ramavtal.
Produktion						
Planerat underhåll, Mkr	123	117	95	120	160	
Linjeutbud						
Antal direktanlöp till andra världsdelar, bil och container	2	3	3	5	8	Information kring trafikslingor från rederierna som anlöper Göteborgs hamn (hemsidor).
Antal rederier som anlöper hamnen i linjetrafik	12	13	17	20	20	Information över anlöp från terminalerna som redovisas varje månad. Exkluderar tankers och kryssningsfartyg.
Antal järnvägsoperatörer i Railport Scandinavia	6	6	7	8	8	Information från terminalerna kring järnvägsoperatörer som redovisas varje månad.
Antal kryssningsanlöp	11	59	43	40	34	Information hämtas från anlöpssystemet.
Antal anlöp	5 300	6 300	6 600	6 600	6 200	Fartygsanlöp defineras som fartyg som gör fartygsammälan och erhåller anlöpsnummer. Detta innebär att passerande, fartyg på reden och förhalningar är exkluderade.

EKONOMI

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Volymer						
Container, TEU*	776 000	772 000	753 000	644 000	798 000	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Miljoner ton gods totalt	37,9	38,9	40,5	40,8	40,9	Se ovan.
Roro (rullande gods), enheter	515 000	551 000	584 000	593 000	539 000	Se ovan.
Nya bilar, antal	234 000	276 000	290 000	295 000	246 000	Se ovan.
Energi, miljoner ton	21,6	22,2	23,4	23,5	23,7	Se ovan.
Passagerare, miljoner	0,59	1,78	1,68	1,73	1,71	Se ovan.
Container på järnväg, TEU	441 000	456 000	398 000	351 000	447 000	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna. Justerade siffror jämfört med tidigare hållbarhetsredovisningar på grund av ny definition av nyckeltalet.
Andel containers via järnväg, %	63	66	59	63	62	Containergods på järnväg i förhållande till hanterade containers på containerfartyg. Revidering av 2017 till följd av uppdaterat underlag.
Andel import/export totalt, fulla containers, %	45 / 55	46 / 54	48 / 52	51 / 49	49 / 51	Officiella siffror för Göteborgs hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Svensk marknadsandel container, %	48	47	46	41	52	Baseras på uppgifter januari–september. Göteborgs hamn baseras på officiella siffror från hamnbolaget. Information kring resterande hamnar baseras på uppgifter från Sveriges Hamnar. Korrigerad marknadsandel 2016–2018 efter att hela årets data presenterats.
Svensk marknadsandel roro, %	16	17	18	18	18	Se ovan.
Svensk marknadsandel bil, %	30	31	33	35	29	Se ovan.
Nöjda kunder						
Våra kunders helhetsommöne om Göteborgs Hamn AB, %	i.u.	68	i.u.	49	63	Underlaget kommer från kundundersökningen Nöjd Kund Index (NKI). Resultat för 2018 och 2020 saknas eftersom denna genomförs varannat år från och med 2017. Läs mer på sid 38.
Hög affärsetik						
Kommunikation och utbildning i policys och rutiner avseende antikorruption, antal anställda	0	0	1	14	0	Under 2019 genomfördes en styrelseutbildning där antikorruptionsfrågor behandlades.
Bekräftade fall av korruption, antal	0	0	0	0	0	

* TEU = omräknat till 20-fotsenheter.



MILJÖ

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Utsläpp						
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – direkta ton koldioxidekvivalenter	190*	235	206	240	220	Avser rapportering av scope 1 enligt GHG-protokollet. Omfattar arbetsfartyg, produktionsfordon, uppvärming av byggnader och brandpumpar i Torshamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer för drivmedel och gasuppvärming, vilka hämtas hos leverantörerna (se ovan avsnitt om energi). Utsläpp från basår 2010 var 590 ton.
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – indirekt energi, ton koldioxidekvivalenter	37*	93	25	20	35	Avser rapportering av scope 2 enligt GHG-protokollet. Omfattar el- och fjärrvärmemeanvändning i byggnader samt gatubelysningen och följevärmén i energihamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer som tillhandahålls av Göteborg Energi (se ovan avsnitt om energi). Utsläpp från basår 2010 var 150 ton.
Göteborgs hamns totala utsläpp av växthusgaser – andra indirekta, ton koldioxidekvivalenter	188 000*	210 000	i.u.	i.u.	i.u.	Avser rapportering av scope 3 enligt GHG-protokollet. Innefattar bolagets tjänsteresor om 64 ton för 2020 och underlaget tillhandahålls av bolagets resebyrå och flygresornas utsläpp beräknas from 2017 med verktyget Atmosfair. Fördelningen av övriga utsläpp redovisas nedan. Sammanställningen för 2016–2019 innehåller inte väg- och tågtrafik, då scope 3 är utvidgat från och med 2020. Därför redovisas inte åren 2016–2018. Siffrorna nedan ingår i denna totala sammanställning, men är avrundade när de presenteras enskilt.
VARAV: Terminalbolag	6 700	13 500	18 200	16 700	17 300	Beräkningar utifrån bolagens scope 1 + 2 enligt GHG-protokollet tas fram av APM Terminals Gothenburg AB, Gothenburg Ro/Ro Terminal AB samt Logent Ports & Terminals AB och tillhandahålls Göteborgs Hamn AB. Innefattar också VOC-utsläpp från energihamnen omräknade till koldioxidekvivalenter.
Sjöfart	160 000	170 000	160 000	160 000	180 000	Omfattar kommersiella sjöfarten från Vinga till hamnområdet. Utsläppen beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell för sjöfarten är uppdaterad 2018 med förbättrad metodik och 2016–2017 har beräknats om för jämförbarhet. Dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar.
Vägtrafik	24 500*	26 200	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar vägtrafik till och från Göteborgs hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om lastbilstyper, sträckor och statistik från terminaloperatörerna.
Tågtrafik	310*	310	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar tågtrafik till och från Göteborgs hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om frekvens, sträckor, godsvolymer och statistik från växlingsoperatörerna.
Saveldioxid, ton	96	100	99	99	110	Omfattar utsläpp från sjöfarten och beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell är uppdaterad 2018 med förbättrad metodik och 2016–2017 har beräknats om för jämförbarhet. Dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar.
Kvädedioxid, ton	1 600	1 900	1 900	1 900	2 200	Se ovan
Partiklar, ton	40	44	42	42	46	Se ovan
Kolväten, ton	90	97	91	90	97	Se ovan
VOC-utsläpp i energihamnen, ton	1 400	1 300	1 400	1 500	1 500	Mätningar genomförs av FluxSense AB i energihamnen och innefattar läcksökning samt bestämning av emissionerna utifrån identifierade läckor.

*Dessa siffror uppdateras under feb–mars 2021, då slutgiltigt underlag inkommer.

MILJÖ

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Utsläpp, forts.						
Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan, %	48	43	31	34	29	Andelen är framtagen genom utdrag ur ekonomisystemet med anlöp som fått miljörabatt. Utvallet för 2017 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av att anlöpsstatistiken justerats.
Andel fartygsanlöp som har möjlighet att elansluta vid kaj, %	34	38	34	35	35	Andelen är framtagen genom anlöpsstatistik för fartyg som är utrustade för att elansluta vid kaj och som anlöper kaj där elanslutning finns. Utvallet för 2017 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av att anlöpsstatistiken justerats.
Energi						
El, MWh	4 300	4 900	5 600	5 900	6 100	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Elen är Bra Miljöval för samtliga år och levereras sedan 2019 av Energi Sverige.
Fjärrvärme, MWh	900	1 000	1 000	1 000	1 000	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Fjärrvärmén är Bra Miljöval för byggnader 036 och 035 samt levereras av Göteborg Energi.
Följevärme, MWh	2 100	2 100	1 700	2 100	2 700	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Följevärmén har inblandning av biogas i värmeproduktionen samt levereras av Göteborg Energi.
Gasuppvärmning byggnader, MWh	900	1 100	1 200	1 200	1 200	Omfattar direkt energianvändning per primär energikälla. Gasen utgörs av biogas och levereras av Göteborg Energi.
Energiförbrukning, andel förnyelsebara energikällor, %	100	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar energikällor som anges ovan. Räknat utifrån den andel som utgörs av förnyelsebara energikällor, dvs Bra miljöval vattenkraft och fjärrvärme och/eller biobaserat. Andelen fjärrärme som inte var Bra miljöval var under 0,01% och redovisas därför inte.
Drivmedel, liter	49 600	52 400	46 000	54 600	48 000	Omfattar biodiesel, diesel, HVO och bensin till produktionsfordon, arbetsfartyg samt brandpumpar. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer: Gothenburg Ro/Ro Terminal AB, Fordongas, Preem och OKQ8.
Drivmedel, kg	6 600	7 700	8 800	8 900	11 000	Omfattar fordongas till produktionsfordon och utgörs av biogas. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer, vilka är Gutubolaget och Fordongas.
Drivmedelsförbrukning, andel förnyelsebara drivmedel, %	2,6	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar drivmedel som anges ovan, räknat utifrån den andel som utgörs av HVO och biogas. Förbrukning av el i fordon inkluderas i energisiffrorna ovan.
Avfall						
Farligt avfall, ton	5 488	6 340	6 380	7 240	7 480	Omfattar avfall från främst sjöfarten inklusive sludge, men även Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer. Inkluderar farligt avfall från 23 fraktioner, 2020. Mängder per sorteringsfaktion redovisats i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. För 2020 var 5 473 ton omhändertagna av Stena Recycling och 15 ton av Renova, statistiken tillhandahålls från dem. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet från Stena Recycling, denna information tillhandahålls inte av Renova.
Materialåtervinning, %	1	3	2	1	1	Anger den procentuella fördelningen av mängden farligt avfall från Stena Recycling som materialåtervinnas, energiåtervinnas samt deponeras.
Energiåtervinning, %	99	97	98	99	99	Anger den procentuella fördelningen av mängden energiåtervinnas som deponeras.
Deponi, %	0	0	0	0	0	Andelen som deponeras är under 0,5% och redovisas därför som 0%.



MILJÖ

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Avfall, forts.						
Förurenade massor, ton	41 000	85 000	10 000	i.u.	i.u.	En sammanställning av mängder massor som har klassificerats som Känslig Markanvändning (KM), Mindre Känslig Markanvändning (MKM) och farligt avfall och har hanterats av tillståndspflichtig transportör. Underlaget kommer från transportörerna. För åren 2016–2017 finns mängderna per projekt och ej sammanställt totalt för bolaget.
Sludge, ton	5 700	6 100	6 100	7 100	8 000	Omfattar sludge från fartygen, till samtliga hamndelar. Avfallsmängder tillhandahålls av Stena Recycling.
Övrigt avfall, ton	550	815	800	935	770	Omfattar avfall från Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer samt sjöfarten. Inkluderar följande avfallsfraktioner; fint och grovt brännbart verksamhetsavfall, avfall till sorteringskontor, kontorspapper, glasförpackningar, wellpapp, hård- och mjukplast, pappersförpackningar, metallförpackningar, matavfall samt rest- och blandat avfall. Brännbara verksamhetsavfallet var 300 ton under 2020. Övriga mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. Underlag tillhandahålls av Renova och Kretslopp och vatten, vilka är aktörerna som hanterar avfallet. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet. Avfall för övrig behandling utgör mindre än 1,5% och redovisas därför ej.
Energiåtervinning, %	59	60	59	55	56	Anger den procentuella andelen av mängden övrigt avfall redovisat ovan som energiåtervinnas, materiaåtervinnas, sorteras och biologiskt behandlas.
Materialåtervinning, %	24	14	15	19	22	
Sortering, %	25	25	26	25	21	
Biologisk behandling, %	1	1	1	1	1	
Antal spill till mark utanför säkerhetssystemen samt till omgivande vatten	18	16	10	11	5	Med säkerhetssystem avses hårdgjord yta som är ansluten till vattenrenening. Omfattar främst Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, spill till vatten är dock inom hela hamnområdet. Mängderna per spill varierar och finns dokumenterat, 2 stycken rapporterade för 2020 var signifikanta i omfattning, dvs över 100 liter. Baseras på inrapportering i avvikelsehanteringssystemet, där mer information om varje enskilt spill finns.
Kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen, antal	33	6	6	9	26	Beräknat utifrån antal produkter som innehåller utfasningsämnen i Göteborgs Hamn AB:s kemikalierегистre. Kemikalieinspektionen har uppdaterat kriterier för utfasningsämnen under 2020. Det innebär att fler av de kemiska produkter som används inom bolaget nu innehåller utfasningsämnen.
Biologiskt mångfald						
Skyddade områden, areal i hektar	162	162	162	162	i.u.	Omfattar Torsviken, skyddat som Natura 2000-område, samt Rya Skog, skyddat som naturreservat. Torsvikens bevarandestatus utvärderas av Länsstyrelsen och Rya skog följs upp av Göteborgs Stad.
Restaurerade områden, areal i hektar	104	104	104	104	i.u.	Åtgärder har genomförts för att främja biologiska mångfalden och olika djurarter, t ex salamander, hasselsnok och mindre hackspett. Detta omfattar exempelvis avverkning och röjning av igenväxta områden, tillskapa död ved, två salamanderhotell och återskapade av vattenspegel. Åtgärderna är genomförda i hamnnära områden. Därtill har plantering av nytt ålgräs genomförts, omfattningen är 0,43 hektar och synliggörs inte i förändringen mellan 2019 och 2020 på grund av avrundning.

SOCIALT

	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Anställning						
Totalt antal anställda	152	140	135	126	129	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
därav män	102	95	92	83	84	
därav kvinnor	50	45	43	43	45	
Antal tillsvidareanställda	144	133	131	121	121	Se ovan.
därav män	94	89	89	80	i.u.	
därav kvinnor	49	44	42	37	i.u.	
Antal visstidsanställda	8	8	4	6	8	Se ovan.
därav män	7	7	3	4	i.u.	
därav kvinnor	1	1	1	2	i.u.	
Antal heltidsanställda	143	132	129	i.u.	i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. Bolaget anställer sommarjobbare men dessa finns inte med i statistiken som berör antal anställda. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
därav män	95	89	88	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	48	43	41	i.u.	i.u.	
Antal deltidanställda	9	6	5	i.u.	i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. Bolaget erbjuder endast deltidanställningar. De som har deltidanställning har det på grund av eget önskemål eller av nödvändighet. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
därav män	7	4	3	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	2	2	2	i.u.	i.u.	
Totalt antal som börjat	26	14	18	i.u.	i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
därav män	15	9	13	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	11	5	5	i.u.	i.u.	
Totalt antal som slutat	11	11	7	i.u.	i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal.
därav män	6	7	3	i.u.	i.u.	
därav kvinnor	5	4	4	i.u.	i.u.	
Personalomsättning, %	7,6	8,1	5,6	12,3	7,6	Räknas fram genom att underlag från personalsystemet, Hogia Personal. Mäts som lägst antal medarbetare som har börjat eller slutat dividerat med medelantalet anställda.
Medarbetarförmåner:						
Försäkringar						
Pension						
Tillgång till vård						
Föräldraledighet						
Övrigt						
						De som har en tillfällig anställning (vikariat) är anställda via ett bemanningsföretag och därmed utgår inga av bolagets förmåner till dem. Vi gör dock ingen skillnad på heltids- och deltidanställda vad gäller förmåner. Bolaget betalar in tjänstepension enligt kollektivavtalets bestämmelser. Alla anställda erbjuds att köpa en valfri gruppförsäkring via Skandia där livförsäkring finns att välja. Därutöver finns en livförsäkring via kollektivavtalet. Företagshälsovård erbjuds vid behov. Bolaget har en kollektivavtalad arbetskakadeförsäkring och inkluderar även arbetsskada som leder till invaliditet och funktionshinder. Föräldraledighet är en lagstadgad rättighet och vi betalar ut föräldralön/föräldrapenning utifrån gällande kollektivavtal vid längre föräldraledigheter. Utöver van nämnda förmåner finns följande: Sjukförsäkring, omställningsförsäkring, bruttolöneavdrag för löneväxling till pension, hälsoprofilbedömning, friskvårdsbidrag, sponsring av startavgifter, cykelbidrag, löneutfyllnad vid vård av barn, lönetillägg vid tjänsteresor och milersättning, frukt, cykelservice, leasing av cykel, subventionerad kollektivtrafikkort och parkering, subventionerad lunch, glasögonbidrag och gratis synundersökning samt möjlighet att vara företagsvolontär.



SOCIALT

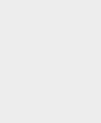
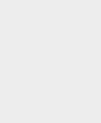
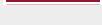
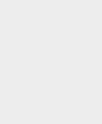
	2020	2019	2018	2017	2016	Mät- och beräkningsmetod/kommentar
Anställning, forts.						
Medarbetarförmåner, friskvård och hälsa, antal medarbetare som nyttjat förmånen:						Via företagshälsovården erbjuds våra anställda att kolla kondition och hälsa genom en hälsoprofilbedömning. Hälsoprofilbedömning erbjuds vartannat år och nästa gång är 2021. De anställda har möjlighet att använda 1500 kronor per år för friskvårdsrelaterade aktiviteter. Två startavgifter på upp till 700 kronor per gång subventioneras årligen av arbetsgivaren. Subventionerat Västtrafikkort är en del av klimatkompensationen som infördes år 2013.
Hälsoprofilbedömning	0	77	0	74	0	
Friskvårdsbidrag	56	54	51	73	56	
Sponsring startavgifter	2	7	8	17	7	
Cykelbidrag	32	19	11	7	0	
Subventionerat Västtrafikkort	34	39	25	37	44	
Hållbart Medarbetar Engagemang Index	80	73	i.u.	77	76	Mäts som ett index mellan styrning, motivation och ledarskap. Tas fram genom Göteborgs Stads gemensamma mätning.
Anställdas hälsa och säkerhet						
Total sjukfrånvaro, %	3,2	3,4	4	4,5	3,8	Könsfördelningen 2020: män var 3,3%, kvinnor var 2,8%. Sjukfrånvaro mäts i timmar och räknas i % av ordinarie arbetstid. Underlaget hämtas från lönesystemet HogiaLön Plus.
Kompetensutveckling för anställda						
Andel medarbetare med regelbundna utvecklingssamtal, %	95	100	100	100	100	Alla anställda har utvecklingssamtal och individuell kompetensutvecklingsplan, som följs upp och hanteras i verktyget Heartpace från och med 2019.
Mångfald och jämställdhet						
Mångfaldsindikatorer med-arbetare, ledning och styrelse:						
Kvinnor / män, %	33 / 67	32 / 68	32 / 68	34 / 66	35 / 65	Åldersfördelning 2020; Kvinnor: 6,0 % var under 30 år, 54 % var 30–50 år och 40 % var över 50 år. Män: 1 % var under 30 år, 54 % var 30–50 år och 45,1 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal och beräknas på totalt antal anställda.
Kvinnor / män chefer, %	41 / 59	39 / 61	36 / 64	46 / 54	42 / 58	Åldersfördelning 2020; Kvinnor: 0 % var under 30 år, 18,2 % var 30–50 år och 81,8 % var över 50 år. Män: 0 % var under 30 år, 31,3 % var 30–50 år och 68,8 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal.
Kvinnor / män ledningsgrupp, %	37,5 / 62,5	37 / 63	50 / 50	43 / 57	50 / 50	Underlaget hämtas ur Hogia Personal.
Kvinnor / män styrelse, %	41 / 59	40 / 60	29 / 71	31 / 69	40 / 60	Underlaget hämtas från HogiaLön Plus.
Lika lön för kvinnor och män						
Förhållandet för grundlöner och ersättningar mellan kvinnor och män	*	*	*	*	*	* Grundlöner för våra arbetare är kollektivavtalade och lika oavsett kön. Vi tillämpar individuella löner för övriga personalkategorier. Lönekartläggning enligt diskrimineringslagen utgör grunden för arbetet med att eliminera osakliga löneskillnader på grund av kön.
Icke diskriminering						
Fall av diskriminering samt vidtagna åtgärder, antal	0	0	0	0	0	Vi har inga anmeldda fall av diskriminering, enligt diskrimineringslagen grunder, under åren 2015–2019.



FN:s globala hållbarhetsmål för Göteborgs hamn



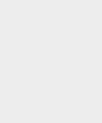
Delmål med generell relevans



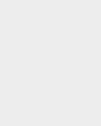
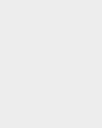
Delmål med
betydande relevans



Delmål med
central relevans



Här redogörs för vilka av FN:s globala hållbarhetsmål med tillhörande delmål som är relevanta för verksamheten. Under 2020 genomfördes en uppdaterad hållbarhetsanalys och resultatet innebar att 15 av 17 mål samt 63 av 169 delmål var relevanta i olika grad för bolaget. I analysen har målens relevans bedömts utifrån hur bolaget påverkas samt har särskilt ansvar eller möjlighet att bidra. Därtill har kopplingen till befintlig intern styrning samt intressenter inkluderats.



*) Målet bedöms som centralt, trots att delmål om reduktion av klimatpåverkan från egna verksamheten saknas. Läs mer på sid 49.

→ Mer information om FN:s hållbarhetsmål hittar du här: www.globalamalen.se

Styrelsen om hållbarhetsrapport enligt årsredovisningslagen (ÅRL)

Denna hållbarhetsredovisning utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport och är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008-2553. Hållbarhetsrapporten innehåller Göteborgs Hamn AB:s information om de viktigaste inslagen för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat samt konsekvenserna av verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.

Styrelsen i sin helhet bekräftar, utifrån sin bästa kunskap och övertygelse, följande:

- Hållbarhetsrapporten har upprättats enligt årsredovisningslagen.
- Hållbarhetsrapporten innehåller inga väsentliga felaktiga uppgifter, inga väsentliga uppgifter har utelämnats och alla uppgifter är förenliga med innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 12 februari 2021

Cecilia Magnusson, *Styrelsens ordförande*

Birgitta Ling Fransson, *Vice ordförande*

Ronnie Ljungh, *Vice ordförande*

Jan Annerback

Eva Olofsson

Kristofer Andrén

Lars Johansson

Peter Danielsson

David Josefsson

Elvir Dzanic, *Verkställande direktör*

För denna redovisning används ett digitalt verktyg för styrelsens godkännande. Det innebär att varje persons digitala godkännande genererar ett digitalt verifikat, vilket finns hos Göteborgs Hamn AB.

För tillgång till denna information, kontakta info@portgot.se

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Göteborgs Hamn AB, org.nr 556008-2553

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

UPPDRAF OCH ANSVARSFÖRDELNING

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2020 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12
Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten.
Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

UTTALANDE

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 12 februari 2021

Ernst & Young AB

Anders Linusson, *Auktoriserad revisor*

För denna redovisning används ett digitalt verktyg för revisorns godkännande. Det innebär att revisorns digitala godkännande genererar ett digitalt verifikat, vilket finns hos Göteborgs Hamn AB.

För tillgång till denna information, kontakta info@portgot.se

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Göteborgs Hamn AB, org.nr 556008 - 2553

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Göteborgs Hamn AB för räkenskapsåret 2020.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rätvisande bild av Göteborgs Hamn ABs finansiella ställning per den 31 december 2020 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Göteborgs Hamn AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Annan information än årsredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information. Den andra informationen består av Årsrapport 2020 men innefattar inte årsredovisningen och vår revisionsberättelse avseende denna.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt svar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rätvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningssåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningssåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en

slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningsbestämmelser

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Göteborgs Hamn AB för räkenskapsåret 2020 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Göteborgs Hamn AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesmässiga ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning inbefinner detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egena kapital, konsideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta inbefinner bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige används vi professionellt omdöme och har en professionell skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömnings med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den

Ernst & Young AB

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

PENNEO

Signatureerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering.
Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

ANDERS LINUSSON

Auktoriserad revisor

Serienummer: [REDACTED]

2021-02-12 15:33:05Z



Penneo dokumentnyckel: 3HKV0-0585F-GJ1SA-KTHZE-8SBSW-PNSPO

Detta dokument är digitalt signerat genom Penneo.com. Den digitala signeringsdata i dokumentet är säkrad och validerad genom det datorgenererade hashvärdet hos det originella dokumentet. Dokumentet är låst och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. All kryptografisk information är innesluten i denna PDF, för framtida validering om så krävs.

Hur man verifierar originaliteten hos dokumentet

Detta dokument är skyddat genom ett Adobe CDS certifikat. När du öppnar

dokumentet i Adobe Reader bör du se att dokumentet är certifierat med **Penneo e-signature service <penneo@penneo.com>** Detta garanterar att dokumentets innehåll inte har ändrats.

Du kan verifiera den kryptografiska informationen i dokumentet genom att använda Penneos validator, som finns på <https://penneo.com/validate>



Granskning av verksamhetsåret 2020

Vi, lekmannarevisorer i Göteborgs Hamn AB, har avslutat granskningen av bolaget avseende verksamhetsåret 2020. Våra iaktagelser och bedömningar framgår av granskningsredogörelsen som bifogas.

Vårt uttalande till årsstämman lämnas i en granskningsrapport. Granskningsrapporten skickar vi till bolaget efter det att styrelsen har beslutat att fastställa årsredovisningen. Uttalandet i granskningsrapporten grundar sig på granskningsredogörelsen.

Göteborg den 19 januari 2021

Erik Fristedt
Lekmannarevisor utsedd
av kommunfullmäktige

Berndt Helin
Lekmannarevisor utsedd
av kommunfullmäktige

Göteborgs Hamn AB

– granskning av verksamhetsåret 2020

2021-01-19

Januari 2021

Göteborgs Hamn AB – granskning av verksamhetsåret 2020

Diarienummer: 0157/20

Lekmannarevisorer: Erik Fristedt och Berndt Helin

Yrkesrevisor: Susanne Grandin

www.goteborg.se/stadsrevisionen

Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Granskning av verksamheten.....	5
2.1	Grundläggande granskning.....	5
2.1.1	Iakttagelser.....	5
2.1.2	Bedömning	9
3	Lekmannarevisorernas uppdrag och rapportering	10
4	Språkbruk och revisionstermer	11

1 Sammanfattning

Styrelse och vd ansvarar för att bolagets verksamhet bedrivs i enlighet med lagar och föreskrifter, bolagsordning samt ägardirektiv.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Årets granskning av bolaget omfattar grundläggande granskning.

2 Granskning av verksamheten

Styrelse och vd ansvarar för att bolagets verksamhet bedrivs i enlighet med lagar och föreskrifter, bolagsordning samt ägardirektiv.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Granskningen av verksamheten omfattar en grundläggande del, som är en översiktlig granskning av bolagets ledning och styrning samt interna kontroll.

2.1 Grundläggande granskning

Den grundläggande granskningen syftar till att översiktligt bedöma bolagets ledning och styrning samt interna kontroll. Det innebär att revisorerna löpande följer styrelsens protokoll och handlingar och informerar sig om verksamheten. Granskningen omfattar följande:

- följsamhet mot tillämpliga delar av aktiebolagslagen
- följsamhet mot tillämpliga delar av kommunallagen
- följsamhet mot bolagsordningen
- följsamhet mot kommunfullmäktiges ägardirektiv
- följsamhet mot kommunfullmäktiges: Tillfälligt generellt ägardirektiv för stadens helägda bolag med anledning av Covid19-krisen
- följsamhet mot kommunfullmäktiges: Göteborgs Stads riktlinjer för ägarstyrning
- följsamhet mot kommunfullmäktiges budget
- följsamhet mot kommunfullmäktiges riktlinjer för styrning, uppföljning och kontroll
- följsamhet mot kommunfullmäktiges regler för ekonomisk planering, budget och uppföljning
- styrning och uppföljning av verksamhet och ekonomi
- beslutsunderlag
- hantering av särskilda uppdrag från kommunstyrelsen/kommunfullmäktige.

2.1.1 Iakttagelser

Inom ramen för den grundläggande granskningen har vi bland annat granskat bolagets följsamhet mot fullmäktiges styrdokument avseende styrelsens arbete med budget och affärsplan, bolagets omhändertagande av uppdrag enligt fullmäktiges budget, bolagets arbete med intern styrning och kontroll samt styrelsens beslutsfattande. Nedan presenteras en genomgång av gjorda iakttagelser inom vart och ett av de granskade områdena.

2.1.1.1 Följsamhet mot fullmäktiges styrdokument avseende styrelsens arbete med budget och affärsplan

Fullmäktiges budget är det överordnade styrande dokumentet som ska genomföras av bolaget, vilket anges i såväl fullmäktiges ägardirektiv för bolaget som fullmäktiges regler för ekonomisk planering, budget och uppföljning.

I fullmäktiges budget för år 2020 framgår att styrelsen i sin verksamhetsplan/affärsplan ska planera sin verksamhet med utgångspunkt från dels fullmäktiges *övergripande verksamhetsmål* och indikatorer, dels fullmäktiges *mål för styrelsen* för vilka styrelsen ska besluta om lämpliga indikatorer för att nå dessa. Ett mål för styrelsen är att Göteborgs Hamn ska vara det hållbara och självklara godsnavet i Skandinavien. När det gäller fullmäktiges *inriktning för bolaget* och de *ekonomiska uppdrag* som gäller för samtliga styrelser och nämnder, anger inte fullmäktige i sin budget några direktiv, varför ledsagning får sökas i fullmäktiges regler för ekonomisk planering, budget och uppföljning samt fullmäktiges riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll. I båda styrdokumenten anges att arbetet med att ta fram affärsplan ska inledas snarast efter det att fullmäktige beslutat om budget för nästkommande år och ska därefter fastställas av styrelsen senast i februari månad. Och i riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll anges att bolag ska utarbeta förslag till budget och affärsplan med utgångspunkt från fullmäktiges budgetbeslut.

Vi har noterat att styrelsen för verksamhetsåret 2020 fattade beslut om budget och affärsplan den 21 oktober 2019. Fullmäktige, å sin sida, fastställde sin budget den 13 november 2019 vilket medför att fullmäktiges *samtliga* övergripande verksamhetsmål och indikatorer, liksom de ekonomiska uppdragen inte ingår i styrelsens beslutade budget och affärsplan. Vad gäller fullmäktiges mål för styrelsen och inriktning för bolaget är de omhändertagna då de i stort sett följer fullmäktiges ägardirektiv för bolaget.

I och med att styrelsen fattade beslut om budget och affärsplan innan fullmäktige fattade beslut om budget för kommande verksamhetsår gör bolaget en årlig översyn och anpassar bolagets ekonomiska budget och affärsplan utifrån fullmäktiges budget, genom att bryta ned fullmäktiges mål till *dels* handlingsplaner/verksamhetsplaner inom respektive avdelning, *dels* inom olika strategidokument såsom exempelvis miljö- och klimatstrategi, likabehandlingsstrategi samt digitaliseringssstrategi. Bolagets tillvägagångssätt framgår och har förtydligats i styrelsen affärsplan 2021, vilken de fattade beslut om i oktober 2020.

Vi har noterat att styrelsen i sin affärsplan för 2020 har omhändertagit fullmäktiges övergripande verksamhetsmål och indikatorer som avser dels ”Göteborg är en attraktiv storstad där alla ges chansen att forma sina liv och ingen lämnas utanför” dels ”Göteborg är storstad med stabil ekonomi och hög tillväxt”.

Vi har också noterat att styrelsen i sin hållbarhetsredovisning omhändertagit fullmäktiges övergripande verksamhetsmål och indikatorer som avser

”Göteborg är en hållbart växande storstad med framtidstro”, liksom att styrelsen i sin likabehandlingsplan hanterat det övergripande verksamhetsmålet jämte indikatorer som avser ”Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor.”

Vi kan konstatera att styrelsen i sin affärsplan, verksamhetsplaner och strategidokument planerat verksamheten med utgångspunkt från fullmäktiges övergripande verksamhetsmål och indikatorer, fullmäktiges mål för styrelsen för vilka styrelsen beslutat om lämpliga indikatorer för att nå målet samt fullmäktiges inrikning för bolaget.

2.1.1.2 Omhändertagande av uppdrag i fullmäktiges budget

Fullmäktige har i sin budget för 2020 inte angivit några specifika uppdrag till styrelsen och/eller bolaget att genomföra under verksamhetsåret. Däremot har fullmäktige angett fyra ekonomiska uppdrag för samtliga styrelser och nämnder.

När det gäller uppdraget att se över möjliga realiseringar av tillgångar i syfte att stärka stadens finansiering av kommande års investeringsprojekt, har bolaget på uppdrag av Stadshus AB inventerat sina fastigheter för att utröna vilka som eventuellt kan säljas. Styrelsen beslutade i juni 2020 om att avyttra en icke strategisk tillgång, vilket framgår i rapporten *Förutsättningar för och konsekvenser av avyttring av ej strategiska fastigheter*.

Beträffande uppdraget att sträva efter hög kostnadstäckning på avgiftsbelagda verksamheter fattade styrelsen i september 2020 beslut om Hamntaxa för 2021. Vad gäller arrendena höjs de, enligt uppgift från ledningen, i och med att nya avtal upprättas.

Angående uppdraget att bedriva ett digitalt effektiviseringsarbete under hela planperioden har bolaget anslutit sig till Stadens e-handelssystem Proceedo (ett och samma elektroniska flöde för avtal, beställning, faktura, betalning samt uppföljning). Vidare är, enligt uppgift från ledningen, system, plattform och app för att digitalt kunna följa godsflödet upphandlat och kommer att införas under år 2021.

Gällande uppdraget att bidra till att minska stadens totala personalvolym, enligt arbetad tid, under mandatperioden har uppdraget anpassats till verksamhetens förutsättningar. Anpassningen innebär att bolaget anställt personal. Enligt vd har bolaget varit underbemannat och därför använt sig av konsulter för att fullgöra uppdragen och ändamålen med verksamheten. En sådan strategi har medfört både fördyrade kostnader och brister i kontinuitet jämfört med att ha egen personal, varför bolaget anställt personal för att bedriva verksamhet på ett ekonomiskt effektivt sätt.

Vi kan konstatera att bolaget förhållit sig till fullmäktiges ekonomiska uppdrag i budget 2020 och anpassat dem till den egna verksamheten och därmed omhändertagit dem.

2.1.1.3 Arbetet med intern styrning och kontroll

Vad gäller följsamhet mot fullmäktiges riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll kan vi konstatera följande:

- Att styrelsen har ett system för styrning, uppföljning och kontroll som är anpassat för verksamhetens förutsättningar och behov samt dess olika styr- och beslutsnivåer.
- Att riskhantering är en integrerad del i bolagsstyrelsens styrning och är en del i beslutsfattande vid prioritering.
- Att risken för förekomst av oegentligheter är en del av bolagsstyrelsens riskhantering.
- Att i samband med framtagandet av budget/affärsplan sammanställs riskhanteringen för olika riskområden i en samlad riskbild för bolagsstyrelsens verksamhetsområde. Vi har tagit del av styrelsens samlade riskbild för år 2020 beslutad i oktober 2019.
- Att utifrån en samlad riskbild har en intern kontrollplan upprättats. Vi har tagit del av styrelsens interna kontrollplan för år 2020 beslutad i oktober 2019.
- Att uppföljning av verksamhetens riskbild och beslutade åtgärder ingår som en del av den löpande uppföljningen. Vi har tagit del av styrelsens uppföljning hanterad i september 2020.
- Att bolagsstyrelsen i samband med årsrapportens upprättande rapporterat resultatet från utvärdering samt lämnat en bedömning om att systemet för styrning, uppföljning och kontroll fungerar på ett betryggande sätt. Vi har tagit del av styrelsens årsrapport beslutad i februari 2020 i vilken framgår resultat från utvärdering och att systemet för styrning, uppföljning och kontroll fungerar betryggande.
- Att bolagsstyrelsen arbetar med att utvärdera och förbättra effektiviteten i systemet för styrning, uppföljning och kontroll. Framgår i ovan nämnda årsrapport som vi tagit del av.

Vi kan konstatera att styrelsens och bolagets styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten är systematisk, förebyggande och utvecklingsinriktad och med rimlig grad säkerställer att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och effektivt.

2.1.1.4 Styrelsens beslutsfattande

Inom ramen för grundläggande granskning har vi också granskat styrelsens beslutsfattande med avseende på beslutsförhet. Syftet är bedöma om styrelsen har ett ändamålsenligt arbetssätt för att styrelsen ska kunna fatta beslut genom att kontrollera att det inte förekommer uppenbara avvikelser mot gällande författnings och riktlinjer. Vi har dels granskat om jävskontroll görs vid styrelsemötena och framgår av protokollen, dels intervjuat ledningen.

Av granskade styrelseprotokoll under året, fram till och med 23 oktober, framgår att jävskontroll genomförs och inga jävsförhållanden har anmälts.

Samtidigt meddelar ledningen att tveksamheter funnits och att även ordföranden, enligt uppgift, har agerat.

Den motstridiga information vi erhållit kan tyda på en risk för att styrelsen kan ha haft brister i sitt arbetsätt i samband med att vissa beslut fattats. Det är otvetydigt så att den som fullgör uppgifter inom den offentliga förvaltningen ska enligt 1 kap. 9 § regeringsformen iaktta saklighet och opartiskhet.

Eventuella partsintressen ska alltid uppmärksamas, eftersom de kolliderar med kravet på opartiskhet och påverkar förmågan till saklighet. En förutsättning för objektiva bedömningar är att ett ärende bereds och/eller beslutas av personer vilkas opartiskhet inte kan ifrågasättas. Såvitt vi kan förstå har det funnits tveksamheter som medfört att opartiskhet kommit att ifrågasättas i styrelsen.

Vi vill vi göra styrelsen uppmärksam på vikten av ledamöters lojalitetsplikt, skyldigheten att undvika intressekonflikt samt risker med bristande lojalitet när det kommer till frågan om jäv.

2.1.2 Bedömning

Lekmannarevisorernas översiktliga bedömning är att bolaget har en tillfredsställande ledning och styrning samt tillräcklig intern kontroll inom de områden som vi har granskat.

Årets granskningssats har inte omfattat några specifika granskningar då tidigare års granskningar tyder på en god intern kontroll inom bolaget. Lekmannarevisorerna har därvidlag ej funnit skäl att ytterligare granska efterlevnad av lagar och regler.

3 Lekmannarevisorernas uppdrag och rapportering

Den kommunala revisionen är ett lokalt demokratiskt kontrollinstrument med uppdrag att granska den verksamhet som bedrivs i kommunen.

Lekmannarevisorer är förtroendevalda och utses av kommunfullmäktige ur gruppen förtroendevalda revisorer i kommunen. Lekmannarevisorerna har ett självständigt uppdrag att granska de bolag som helt eller delvis ägs av kommunen. I Göteborg utses i regel två lekmannarevisorer för varje bolag. Revisorerna är oberoende och granskas på kommunfullmäktiges uppdrag och därigenom indirekt också för medborgarna.

Resultatet av lekmannarevisorernas granskning redovisas i granskningsrapporter och granskningsredogörelser.

Revisorerna genomför också särskilda granskningar som i regel rör flera bolag och nämnder. Dessa redovisas löpande under året till kommunfullmäktige i revisionsrapporter.

Revisorerna tar även varje år fram en årsredogörelse som sammanfattar den granskning som gjorts i kommunen under det aktuella året.

Revisorernas rapporter hittar du på www.goteborg.se/stadsrevisionen

4 Språkbruk och revisionstermer

När revisorerna har genomfört en granskning lämnar de ofta rekommendationer till de granskade nämnderna och bolagen. Ibland lämnar de även revisionskritik.

Rekommendationer lämnas när revisorerna ser brister i verksamheten.

Rekommendationerna syftar till att utveckla och förbättra verksamheten.

Revisionskritik lämnas när revisorerna ser brister i verksamheten som är av mer allvarlig karaktär. Revisionskritik graderas genom begreppen erinran eller anmärkning. Anmärkning är allvarligast. När det gäller nämnderna kan en anmärkning lämnas med eller utan tillstyrkan om ansvarsfrihet.

Under kommande år följer revisorerna upp vilka åtgärder som nämnden eller bolaget har gjort för att följa revisorernas rekommendationer.

Stadsrevisionen

Postadress: Box 2141, 403 13 Göteborg

Besöksadress: Stora Badhusgatan 6

Göteborgs Stads kontaktcenter: 031-365 00 00, kansli: 031-368 07 00

stadsrevisionen@stadsrevisionen.goteborg.se

www.goteborg.se/stadsrevisionen



Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-12-10

Arvodesberedningens förslag att skjuta upp uppräkningen av arvoden för förtroendevalda för år 2021

§ 10, 0125/20

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

Uppräkningen av arvoden för förtroendevalda samt styrelsearvoden i kommunens bolag för år 2021 skjuts upp tills dess det finns ett rätvisande procenttal gällande den genomsnittliga löneutvecklingen i kommunen för 2020.

Handling

2020 nr 267.

Yrkanden

Frida Tångtag (V), Karin Pleijel (MP) och Stina Svensson (FI) yrkar bifall till förslaget från V och MP i kommunstyrelsen.

Aslan Akbas (S) och Anders Sundberg (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag har bifallits.

Protokollsutdrag skickas till

Stadens nämnder och bolag
Styrande dokument

Dag för justering

2020-12-16



Vid protokollet

Sekreterare

Lina Isaksson

Ordförande

Anneli Rhedin

Justerande

Pär Gustafsson

Justerande

Håkan Eriksson



Handling 2020 nr 267

Arvodesberedningens förslag att skjuta upp uppräkningen av arvoden för förtroendevalda för år 2021

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker arvodesberedningens förslag i skrivelse den 4 november 2020 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Uppräkningen av arvoden för förtroendevalda samt styrelsearvoden i kommunens bolag för år 2021 skjuts upp tills dess det finns ett rätvisande procenttal gällande den genomsnittliga löneutvecklingen i kommunen för 2020.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Daniel Bernmar (V) yrkade bifall till yrkande från V och MP den 20 november 2020.

Jonas Attenius (S) och ordföranden Axel Josefson (M) yrkade bifall till arvodesberedningens förslag och avslag på yrkande från V och MP den 20 november 2020.

Kommunstyrelsen beslutade utan omröstning att bifalla Jonas Attenius och Axel Josefsons yrkande.

Göteborg den 25 november 2020
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yrkande (Vänsterpartiet, Miljöpartiet)

2020-11-20 2.1.4 Arvodesberedningens förslag att skjuta upp
uppräkningen av arvoden för förtroendevalda för år
2021

Uppräkning av arvoden för förtroendevalda 2021

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Arvodet för heltidsförtroendevalda 2021 fastställs till 45 000 kronor per månad. Arvodet för kommunstyrelsens ordförande fastställs till 50 000 kronor per månad och för kommunstyrelsens förste och andre vice ordförande till 47 500 kronor per månad.

Yrkandet

Göteborgs stads förtroendevalda har idag höga arvoden. Arbetet som utförs är förvisso tidskrävande och ansvarsfullt, men frågorna om förtroende, representation och legitimitet behöver beaktas vid fastställandet av arvodet. En stor majoritet av göteborgarna når aldrig de inkomstnivåer som heltidsarvoderade i kommunen har. Det riskerar att bli problematiskt för förtroendevalda att leva med en inkomst som möjliggör ett liv som skiljer sig från de medborgare man är satta att representera. Följderna kan bli både politikerförakt och att de förtroendevalda inte förstår konsekvenserna av sina beslut.

Vår bedömning är att en väl avvägd nivå ligger avsevärt lägre än den nu varande och att en uppräkning därför inte är aktuell.



Utfärdat 2020-11-04
Diarienummer 0125/20

Arvodesberedningens förslag att skjuta upp uppräkningen av arvoden för förtroendevalda för år 2021

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

Uppräkningen av arvoden för förtroendevalda samt styrelsearvoden i kommunens bolag för år 2021 skjuts upp tills dess det finns ett rätvisande procenttal gällande den genomsnittliga löneutvecklingen i kommunen för 2020.

Sammanfattning

Uppräkningen av arvoden för förtroendevalda i Göteborgs Stad sker enligt de regler som kommunfullmäktige den 13 juni 2002 § 25 beslutat om. Reglerna innebär att grundarvodet årligen räknas upp med den genomsnittliga löneutvecklingen i kommunen året innan.

Stora delar av avtals- och lönerörelsen 2020 har förskjutits på grund av coronapandemin. Det har lett till att en majoritet av avtalen för Göteborgs Stads medarbetare inte är klara och procenttalet gällande den genomsnittliga löneutvecklingen blir därmed missvisande. Arvodesberedningen föreslår därför att Göteborgs Stad ska invänta utfallet i huvuddelen av avtalen innan arvodena för förtroendevalda samt styrelsearvoden i kommunens bolag räknas upp.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Implaceringarna för de nya nämnderna, utskotten och nämnden för konsument- och medborgarservice att gälla från den 1 januari 2021 kombinerat med den implaceringen för övriga nämnder samt kommunfullmäktige ger en totalkostnad för fasta arvoden på 24 641 651 kronor per år räknat på 2020 års arvodesnivå. Vad totalkostnaden för fasta arvoden blir efter uppräkningen beror på procentsatsen gällande den genomsnittliga löneutvecklingen.

Gällande kostnaden för förrättningsarvoden och ersättning för förlorad arbetsinkomst beror det på antalet förrättningar respektive nämnd eller bolag har under 2021.

De ekonomiska konsekvenserna för stadens nämnder och bolag kommer att variera beroende på hur många förtroendevalda varje nämnd och bolag har, vilken arvodesgrupp respektive nämnd och bolag är placerad i samt antalet förrättningar under året.

Bilagor

1. Protokollsutdrag från arvodesberedningen 2020-09-22, § 32
2. Protokollsutdrag från arvodesberedningen 2020-10-27, § 38

Ärendet

Arvodesberedningen föreslår att uppräkningen av arvoden för förtroendevalda samt styrelsearvoden i kommunens bolag för år 2021 skjuts upp till dess det finns ett rättvisande procenttal gällande den genomsnittliga löneutvecklingen i kommunen för år 2020.

Beskrivning av ärendet

Varje år räknas arvodena för förtroendevalda i Göteborgs Stad upp. Uppräkningen sker enligt den princip som kommunfullmäktige den 13 juni 2002, § 25 fastställde och som innebär att grundarvodet räknas upp med den genomsnittliga löneutvecklingen året innan.

2020 års avtals- och lönerörelse blev pausad på grund av Coronapandemin. Det har lett till att en majoritet av Göteborgs Stads medarbetare inte har ett löneavtal för 2020. Det innebär att det är svårt att ge en rättvisande procentsats gällande den genomsnittliga löneutvecklingen. Centrala kollektivavtalsförhandlingar pågår, men det går inte att säga när detta kommer bli klart.

Arvodesberedningen fick vid sitt sammanträde den 22 september 2020, § 34 information om att endast 30 procent av stadens medarbetare har fått eller kommer under september/oktober att få sin nya lön för 2020. För resterande 70 procent finns inga löneavtal klara.

Stadsledningskontoret meddelade vid samma sammanträde att uppräkningen kommer att ske utifrån gällande princip. Det vill säga att arvodena räknas upp utifrån det genomsnitt som det finns avtal på även om det riskerar att bli missvisande, om det inte kommer några andra direktiv. Arvodesberedningen uppmanade då stadsledningskontoret att avvaka uppräkningen för att återkomma med ett ställningstagande vid sammanträdet den 27 oktober 2020.

Vid sammanträdet den 27 oktober 2020 var inga ytterligare avtal färdigförhandlade än de som redovisades den 22 september 2020, det vill säga cirka 30 procent av avtalet.

Arvodesberedningen föreslår därför att Göteborgs Stad ska invänta utfallet i huvuddelen av avtalet så att det går att få fram ett rättvisande procenttal gällande den genomsnittliga löneutvecklingen i kommunen för år 2020 innan dess att arvodena för förtroendevalda samt styrelsearvoden i kommunens bolag räknas upp. Arvodesberedningen anser att det krävs att minst 85 procent av avtalet ska vara klara för procenttalet ska anses rättvisande.

Arvodesberedningen

Utdrag ur protokoll (nr 4)

Sammanträdesdatum: 2020-09-22

§ 34

Övrig fråga

Varje år räknas arvodena för förtroendevalda upp. Uppräkningen sker enligt den princip som fullmäktige 2002-06-13, § 25 beslutade om och som innebär att grundarvodet räknas upp med den genomsnittliga löneutvecklingen året innan.

Årets avtalsrörelse blev pausad på grund av Covid-19. Det har lett till att en majoritet av Göteborgs Stads medarbetare inte har ett löneavtal för 2020 vilket innebär att det är svårt att ge en rättvisande procentsats gällande den genomsnittliga löneutvecklingen. Centrala kollektivavtalsförhandlingar pågår dock, men det går inte att säga när detta kommer bli klart.

Stadsledningskontoret kommer, utifrån gällande princip, att räkna upp arvodena utifrån det genomsnitt som det finns avtal på.

Arvodesberedningen uppmanar stadsledningskontoret att avvänta uppräkningen och återkommer med ett ställningstagande vid sammanträdet den 27 oktober 2020.

Vid protokollet

Lina Isaksson

Justerat 2020-10-21

Ordförande

Susanne Wirdemo

Justerare

Johan Svensson

**Utdrag ur protokoll (nr 5)**

Sammanträdesdatum: 2020-10-27

§ 38**Uppräkning av arvoden för förtroendevalda 2021 - hanteringsordning**

Varje år räknas arvodena för förtroendevalda upp. Uppräkningen sker enligt den princip som fullmäktige 2002-06-13, § 25 beslutade om och som innebär att grundarvoden räknas upp med den genomsnittliga löneutvecklingen året innan.

Årets avtalsrörelse blev pausad på grund av Covid-19. Det har lett till att en majoritet av Göteborgs Stads medarbetare inte har ett löneavtal för 2020 vilket innebär att det är svårt att ge en rättvisande procentsats gällande den genomsnittliga löneutvecklingen. Centrala kollektivavtalsförhandlingar pågår dock, men det går inte att säga när detta kommer bli klart.

Stadsledningskontoret meddelade vid sammanträde den 22 september 2020 att uppräkningen kommer att ske utifrån gällande princip. Det vill säga att arvodena räknas upp utifrån det genomsnitt som det finns avtal på även om det riskerar att bli missvisande, om det inte kommer några andra direktiv. Arvodesberedningen uppmanade då stadsledningskontoret att avvakta uppräkningen för att återkomma med ett ställningstagande vid sammanträdet den 27 oktober 2020.

Arvodesberedningen föreslår att Göteborgs Stad ska invänta utfallet i huvuddelen av avtalen så att det går att få fram ett rättvisande procenttal gällande den genomsnittliga löneutvecklingen i kommunen för år 2020 innan dess att arvodena för förtroendevalda samt styrelsearvoden i kommunens bolag räknas upp.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen



Protokoll (nr 5)

Sammanträdesdatum: 2019-10-27

Vid protokollet

Lina Isaksson

Justerat 2020-11-02

Ordförande

Susanne Wirdemo

Justerare

Ulf Kamne



Protokoll (nr 1)

Sammanträdesdatum: 2021-01-28

Tid: 15:00–22:09, Ajournering under § 9, 16:08–16:15, § 14, 17:10–17:30,
§ 19, 18:52–19:14 samt § 20, 20:40–20:50

Plats: Kommunfullmäktiges sessionssal, Gustaf Adolfs Torg

Paragrafer: 1–68

Sammanträdet genomförs via Teams. Upprop äger rum 15:00.

Närvarande

Ledamöter

Redovisas i bilaga 1.

Tjänstgörande ersättare

Via Teams: Hakan Önal (M), AnnaSara Perslow (C), Hanna Linnea Wettermark (L), Martin Kurzwelly (KD), Kristina Norén Lallo (KD), Anders Moberg (S), Anneli Eriksson (S), Joakim Hagberg (S), Claudia Pedrini (S), Urban Junevik (V), Finn Hellman (V), Jesper Berglund (V), Ulf Carlsson (MP), Hanna Bernholdsson (MP), Anna Silvén (SD), Håkan Lösnitz (SD), Masoud Vatankhah (FI), Karin Alfredsson (D), Lillemor Williamsson (D), Thomas Lingefjärd (D), Eva Jonsson (D)

Övriga ersättare

Via Teams: Joel Wickman (M), Åke Björk (M), Bruno Tiozzo (M), Bo Anderssen (L), Parisa Rezaeivar (S), Sara Carlsson Hägglund (V), Marcus Lüthje (SD)

Övriga närvarande

Via teams: Elisabet Lann (KD), Grith Fjeldmose (V), Blerta Hoti (S), Bengt Bivall (V)

Christina Hofmann, Mathias Sköld, Lina Isaksson

Justeringsdag: 2021-02-08

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med Göteborgs kommunfullmäktige ovanstående dag.
Rätt utdraget betygar, i tjänsten:

Anna-Cari Lundahl



Protokoll (nr 1)

Sammanträdesdatum: 2021-01-28

Underskrifter

A handwritten signature in blue ink.

Sekreterare

Lina Isaksson

A handwritten signature in blue ink.

Ordförande

Anneli Rhedin

A handwritten signature in blue ink.

Justerande

Pär Gustafsson

A handwritten signature in blue ink.

Justerande

Håkan Eriksson

Justering av protokollet har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla
den

2021-02-08



§ 5

Valberedningens förslag till vid sammanträdet förekommande val

Beslut

Enligt valberedningens förslag:

1. Fullmäktige godkänner de i handling 2021 nr 10 redovisade avsägelserna.
2. De av valberedningen i kommunfullmäktiges handling 2021 nr 10 framlagda förslagen till val bifalles.
3. Till ledamöter, suppleanter, lekmannarevisorer och suppleanter i de kommunala bolagen för tiden från årsstämma 2021 intill slutet av årsstämma 2022 utse de personer som anges i Bilaga A-I i valberedningens förslag.
4. De utsedda suppleanterna ska med nedan angivna undantag anses valda att inträda i den ordning som det upptagits i valberedningens förslag.

i första hand

inträder ersättare vald för samma politiska parti som den ordinarie ledamoten,

i andra hand

inträder beträffande ledamot för M ersättare för L, C, KD, D, S, MP, V, FI och SD i nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för L ersättare för M, C, KD, D, S, MP, V och FI i nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för C, ersättare för KD, L, M, D, MP och S i nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för KD ersättare för C, L och M i nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för S ersättare för MP, V, FI och D i nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för V ersättare för MP, FI, S, L, C, KD, M och D i nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för FI ersättare V, MP, S, L, C, KD och M i nu nämnd ordning.

5. Till ledamöter, suppleanter, lekmannarevisorer och suppleanter för tiden från årsstämma 2021 intill slutet av årsstämma 2022 utse de personer som anges i Bilaga J till valberedningens förslag.



Protokoll (nr 1)

Sammanträdesdatum: 2021-01-28

§ 5 forts.

Handling

2021 nr 10.

Protokollsutdrag skickas till

Valberedningen

2021-02-06

Ma

Bilaga G

Göteborgs Hamn AB

Ledamöter

1. Cecilia Magnusson (M)
2. Lars Johansson (S)
3. Jan Annerback (V)
4. Peter Danielsson (D)
5. Birgitta Ling Fransson (L)
6. Ronnie Ljungh (MP)
7. Eva Olofsson (S)
8. David Josefson (M)
9. Kristofer Andrén (D)

Suppleanter

1. Gunne Steen (C)
2. Colin Carlfors (S)
3. Karin Bernmar (V)
4. Ingela Berntson (D)
5. Marianne Bergman (KD)
6. Alexandra Angelbratt (FI)

Lekmannarevisorer

1. Erik Fristedt (L)
2. Berndt Karlsson (D)

Lekmannarevisorssuppleanter

1. Alf Landervik (L)
2. Tom Heyman (D)



Protokoll (nr 1)

Sammanträdesdatum: 2021-01-28

BILAGA 1

Plats	Ledamot	Ersättare	Parti	Ankom	Utgick
1	Rhedin, Anneli		M	14:26	22:09
2	Gustafsson, Pär		L	14:30	22:09
3	Eriksson, Håkan		V	14:25	22:09
61	Akbas, Aslan		S	14:17	22:09
8	Andersson, Bettan	Junevik, Urban	V	14:17	22:09
62	Andreae, Ingrid		S	14:47	22:09
59	Arnsmar, Mats		S	14:31	22:09
56	Attenius, Jonas		S	14:32	22:09
16	Bergman Alme, Kristina	Wettermark, Hanna Linnea	L	14:31	22:09
65	Bergström, Torkel		D	14:17	22:09
10	Bernmar, Daniel		V	14:41	22:09
54	Blixt, Jessica		D	15:00	22:09
49	Boström, Ulf	Alfredsson, Karin	D	14:31	22:09
46	Bringsoniou, Sofi		S	14:42	22:09
9	Broman, Jenny		V	14:17	22:09
36	Bäck, Kalle		KD	14:47	22:09
31	Bönfors, Emmyly		C	14:57	22:09
68	Danielsson, Peter		D	14:44	22:09
33	Darvik, Axel		L	14:17	22:09
20	Eliasson, Johanna		V	14:47	22:09
75	Femrell, Krista		SD	14:17	22:09
32	Flyborg, Eva		L	14:17	22:09
17	Fogelgren, Ann Catrine		L	14:51	22:09
73	Fogelklou, Jörgen		SD	14:17	22:09
27	Gyllenwaldt, Sofie		M	14:17	20:01
27	Gyllenwaldt, Sofie	Önal, Hakan	M	20:03	22:09
30	Habtemichael, Naod		C	14:54	15:47
30	Habtemichael, Naod	Perslow, Anna Sara	C	15:48	22:09
64	Hallengren, Håkan		S	14:22	22:09
52	Hammarstrand, Anna Karin		D	14:37	22:09



Protokoll (nr 1)

Sammanträdesdatum: 2021-01-28

69	Harrysson, Bengt-Åke		D	15:07	17:11
69	Harrysson, Bengt-Åke	Jonsson, Eva	D	17:43	22:09
77	Heydari, Shadiye		S	15:04	22:09
13	Holmgren, Christer		M	14:34	14:39
13	Holmgren, Christer		M	14:42	22:09
51	Höij-Risberg, Mariette	Lingefjärd, Thomas	D	14:17	16:26
51	Höij-Risberg, Mariette		D	16:28	22:09
22	Ingelman, Gertrud		V	14:25	22:09
38	Jansson, Emmali		MP	14:23	14:31
38	Jansson, Emmali		MP	14:31	17:52
38	Jansson, Emmali	Bernholdsson, Hanna	MP	17:53	17:53
38	Jansson, Emmali		MP	17:53	17:56
38	Jansson, Emmali	Bernholdsson, Hanna	MP	17:56	22:09
57	Johansson, Marina		S	14:44	22:09
5	Josefson, Axel		M	14:35	22:09
74	Kjaerbeck, Agneta		SD	14:17	22:09
23	Klang, Hannah		V	15:01	22:09
35	Knudzon, Jörgen		KD	14:51	16:58
35	Knudzon, Jörgen		KD	17:00	17:57
35	Knudzon, Jörgen	Kurzwelly, Martin	KD	17:58	22:09
79	Landén Ohlsson, Lena		S	14:17	18:40
79	Landén Ohlsson, Lena	Pedrini, Claudia	S	18:41	22:09
80	Ligander Sillberg, Susanne		S	14:17	22:09
47	Lindberg, Karin	Jonsson, Eva	D	14:35	17:42
47	Lindberg, Karin		D	18:08	22:09
67	Lindgren Karlsson, Birgitta	Williamsson, Lillemor	D	15:01	22:09
6	Magnusson, Hampus		M	14:48	22:09
34	Mildgrim, Karolina	Norén Lallo, Kristina	KD	14:42	22:09
7	Miskovsky, Nina		M	14:56	22:09
39	Mohamed, Abdullahi		MP	14:17	22:09
53	Munck, Henrik		D	14:49	15:49
53	Munck, Henrik	Lingefjärd, Thomas	D	16:27	22:09
29	Music, Sabina		C	14:17	22:09
41	Nilsson, Martin	Carlsson, Ulf	MP	14:17	21:43



Protokoll (nr 1)

Sammanträdesdatum: 2021-01-28

41	Nilsson, Martin		MP	21:43	22:09
24	Norén, Erik		V	14:38	22:09
18	Odenjung, Helene		L	14:54	22:09
11	Orsulic, Toni		M	14:54	22:09
40	Parbring, Bosse		MP	14:34	22:09
37	Pleijel, Karin		MP	14:23	22:09
76	Ragnarsson, Rasmus	Lösnitz, Håkan	SD	15:03	22:09
63	Ramadanovic, Admir	Moberg, Anders	S	14:23	17:12
63	Ramadanovic, Admir		S	17:16	22:09
15	Ransgård, Jonas		M	14:19	22:09
81	Rud Pedersén, Amalia		S	14:52	22:09
78	Shafik, Reger	Hagberg, Joakim	S	14:47	17:28
78	Shafik, Reger		S	17:29	22:09
48	Sjöberg-Lundin, Iréne		D	14:17	22:09
70	Stafrén, Yvonne		SD	14:49	20:16
70	Stafrén, Yvonne	Silvén, Anna	SD	20:16	22:09
43	Subhi, Teysir	Vatankhah, Masoud	FI	14:17	22:09
12	Sundberg, Anders		M	14:54	22:09
26	Svensson, Anders		M	14:53	22:09
42	Svensson, Stina		FI	14:49	22:09
71	Taxén Börjesson, Pernilla		SD	14:46	22:09
14	Tharing, Kristina		M	14:56	22:09
72	Tidland, Björn		SD	15:03	22:09
58	Tryggvadottir Rolka, Viktoria		S	15:38	22:09
28	Tykesson, Mattias		M	14:17	22:09
25	Tångdag, Frida		V	14:17	14:28
25	Tångdag, Frida		V	14:28	14:28
25	Tångdag, Frida		V	14:29	22:09
4	Törnqvist, Åse-Lill		MP	14:17	22:09
60	Voyvodova, Mariya		S	14:44	22:09
21	Wallgren, Mikael		V	14:53	22:09
55	Wannholt, Martin		D	14:47	22:09
45	Widman, Camilla	Eriksson, Anneli	S	14:53	19:57
45	Widman, Camilla	Moberg, Anders	S	20:01	22:09



Protokoll (nr 1)

Sammanträdesdatum: 2021-01-28

44	Yigit, Roshan		S	14:36	22:09
19	Zandin, Johan	Berglund, Jesper	V	14:37	21:05
19	Zandin, Johan	Hellman, Finn	V	21:21	22:09
50	Öjeskär, Veronica		D	14:21	22:09
66	Örtendahl, Per Anders		D	14:17	22:09
82	Fjeldmose, Grith		V	14:47	22:09
84	Hoti, Blerta		S	15:03	22:09
83	Lann, Elisabet		KD	15:00	22:09



Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2019-02-21

Valberedningens förslag till vid sammanträdet förekommande val

§ 6,

Beslut

Enligt valberedningens förslag:

1. Fullmäktige godkänner de i handling 2019 nr 20 redovisade avsägelserna.
2. De av valberedningen i kommunfullmäktiges handling 2019 nr 20 framlagda förslagen till val bifalles.
3. Förslag till inträdesordning gällande ersättare för S i kommunstyrelsen, punkt 24, i valberedningens förslag bifalles.
4. Förslag till inträdesordning gällande ersättare för S i stadens nämnder, punkt 25, i valberedningens förslag bifalles.
5. Till ledamöter, suppleanter, lekmannarevisorer och suppleanter i de kommunala bolagen för tiden från årsstämma 2019 intill slutet av årsstämma 2020 utse de personer som anges i Bilaga A-H i valberedningens förslag.
6. De utsedda suppleanterna ska med nedan angivna undantag anses valda att inträda i den ordning som det upptagits i valberedningens förslag.
Vid förfall för ordinarie ledamot skall, om inte i lag eller förfatning annat anges i dennes ställe;
i första hand
inträder suppleant vald för samma politiska parti som den ordinarie ledamoten,
i andra hand
inträder beträffande ledamot för S suppleant för MP, V och FI i nu nämnd ordning
inträder beträffande ledamot för M suppleant för L, C, KD, D, S, MP, V och FI och i nu nämnd ordning,
inträder beträffande ledamot för L suppleant för M, C, KD, D, S, MP, V och FI i nu nämnd ordning,
inträder beträffande ledamot för KD suppleant för C, L och M i nu nämnd ordning,
inträder beträffande ledamot för C, suppleant för KD, L, M, D, MP och S i nu nämnd ordning,
inträder beträffande ledamot för V suppleant för MP, FI, S, L, C, M, KD i nu nämnd ordning,
inträder beträffande ledamot för MP suppleant för V, FI, S, L, C, KD, M och D i nu nämnd ordning,
inträder beträffande ledamot för FI suppleant V, MP, S, L, C, KD och M i nu nämnd ordning.
7. Till ledamöter, suppleanter, lekmannarevisorer och suppleanter för tiden från årsstämma 2019 intill slutet av årsstämma 2020 utse de personer som anges i Bilaga I till valberedningens förslag.



8. Mandatperioden för ledamöter, ersättare, revisorer och revisorsersättare i respektive Samordningsförbundet Göteborg Centrum, Samordningsförbundet Göteborg Hisingen, Samordningsförbundet Göteborg Nordost och Samordningsförbundet Väster förlängs t o m 2019-09-30.
9. Kommunfullmäktige antecknar informationen under punkt 32 i valberedningens handling.

Handling

2019 nr 20.

Yrkanden

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till SD:s förslag till val av ledamöter i Göteborgs Stadshus AB.

Jonas Attenius (S) yrkar bifall till valberedningens förslag till val av ledamöter i Göteborgs Stadshus AB.

Beslutsgång

Eftersom två förslag till val har framställts beträffande ledamöter i Göteborgs Stadshus AB så ska omröstningen vara sluten. Förste vice ordförande Pär Gustafsson (L), andre vice ordförande Håkan Eriksson (V) och tredje vice ordförande Åse-Lill Törnqvist (MP) utses att biträda ordföranden vid omröstningen.

Ordföranden informerar att valsedeln ska uppta så många namn som valet avser samt vara omärkt, enkel och sluten.

Omröstning beträffande ledamöter i Göteborgs Stadshus AB

De röstande avger efter uppdrag sina valsedlar i en valurna. En rösträknare prickar av de röstante vid valurnan. Uppropslista bilaga A.

Angivna röster är 81. 80 valsedlar är giltiga. En valsedel är ogiltig. En valsedel är blank.

Valsedlarna delas upp i fyra grupper och räknas. Med 72 röster mot 7 har kommunfullmäktige beslutat bifalla valberedningens förslag beträffande val av ledamöter till Göteborgs Stadshus AB.

Kommunfullmäktige beslutar härefter att bifalla övriga val i valberedningens förslag till val som framgår av valberedningens handling 2019 nr 20.

Justering

Protokollet under denna paragraf förklaras omedelbart justerat.

Protokollsutdrag skickas till

Valberedningen



Dag för justering

2019-02-21

Vid protokollet

Sekreterare

Lina Isaksson

Ordförande

Anneli Rhedin

Justerande

Bosse Parbring

Justerande

Jörgen Knudtzon





Göteborgs Stad

Handling 2019 nr 20

Valberedningens förslag till val vid kommunfullmäktiges sammanträde den 21 februari 2019

Till Göteborgs kommunfullmäktige

I särskilda skrivelser har Douglas Thorén, Adam Agerbrink, Carl-Åke Ahlqvist, Emma Stadenfeldt, Linus Liljeqvist, Nils-Olof Karlsson, Pontus Fransson, Johan Marzelius, Mathias Wrångelin, Anneli Rhedin, Emanuel Vestberg, Ulf Boström, Henrik Eriksson, Mariette Risberg, Agneta Danielsson, Pia Nyström, befattningar som anges i punkterna 1–17 nedan.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige med godkännande av avsägelserna beslutar:

1. Till nämndeman i Göteborgs tingsrätt istället för Douglas Thorén (M) för tiden t o m 2019 utse Anita Esping (M).
2. Till nämndeman i Göteborgs tingsrätt i stället för Adam Agerbrink (M) för tiden t o m 2019 utse Arne Lernhag (M).
3. Till nämndeman i Göteborgs tingsrätt i stället för Carl-Åke Ahlqvist (M) för tiden t o m 2019 utse Emma Karlsson (M).
4. Till nämndeman i Göteborgs tingsrätt i stället för Emma Stadenfeldt (M) för tiden t o m 2019 utse Yvonne Rundqvist (M).
5. Till nämndeman i Göteborgs tingsrätt i stället för Linus Liljeqvist (M) för tiden t o m 2019 utse Zagros Hama (M).
6. Till nämndeman i Göteborgs tingsrätt i stället för Nils-Olof Karlsson (M) för tiden t o m 2019 utse Mathilda Stenhoff (M).
7. Till medborgarvittne i stället för Pontus Fransson (KD) för tiden t o m 2022 utse Beryl Andreasson (KD).
8. Till ledamot i styrelsen för stiftelsen Sjömanskyrkan i Göteborgs stift i stället för Johan Marzelius (M) för tiden t o m 2019 utse Christina Backman (M).
9. Till ledamot i styrelsen för stiftelsen Dalheimers donation i stället för Mathias Wrångelin (M) för tiden t o m 2019 utse Eva Blomqvist (M).
10. Till förste ersättare i kulturnämnden i stället för Anneli Rhedin (M) för tiden t o m 2019 utse Carina Ridenius (M).
11. Till ledamot i SDN Askim-Frölunda-Högsbo i stället för Emanuel Vestberg (M) för tiden t o m 2019 utse nuvarande förste ersättaren Tomas Karlsson (M). Till ny förste ersättare för samma tid utse Bobby Gosh (M).
12. Till fjärde ersättare i idrotts- och föreningsnämnden i stället för Ulf Boström (D) för tiden t o m 2019 utse Lars-Göran Ahlqvist (D).

13. Till revisor i stadsrevisionen i stället för Henrik Eriksson (D) för tiden t o m 2019 utse Berndt Karlsson (D).
 14. Till ledamot i stadsrevisionens revisorskollegium i stället för Henrik Eriksson (D) för tiden t o m 2019 utse Tom Heyman (D).
 15. Till andre ersättare i samordningsförbundet Göteborg (interimistiskt) i stället för Mariette Risberg (D) för tiden t o m 2019-06-30 utse Kjell Larsson (D).
 16. Till ledamot i kulturnämnden i stället för Agneta Danielsson (D) för tiden t o m 2019 utse Anders Vedin (D).
 17. Till medborgarvittne i stället för Pia Nyström (D) för tiden t o m 2022 utse Tina Cannerheim (D).
-

Gustav Landström har avsagt sig sitt uppdrag som ersättare i park- och naturnämnden.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

18. Avsägelse från Gustav Landström (V) från uppdraget som tredje ersättare i park- och naturnämnden godkänns.
-

Karl Robbjens har flyttat varför val erfordras avseende det uppdrag som anges i punkt 19 nedan.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

19. Till elfte ersättare i SDN Angered i stället för Karl Robbjens (SD) för tiden t o m 2019 ute Johan Lindeson (SD).
-

Kommunfullmäktige har att utse ledamöter och ersättare avseende de uppdrag som framgår av punkt 20–23 nedan.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

20. Till ledamot i styrelsen för Wahlqvist-Andahls stiftelse för tiden t o m 2021 utse Eva Blomqvist (M).
 21. Till ledamöter i Bohuskustens vattenvårdsförbund för tiden från förbundsmöte 2019 intill slutet av förbundsmöte 2020 utse Mats Brodefors (M) och Gertrud Ingelman (V).
 22. Till ledamöter Göta Älvs vattenvårdsförbund för tiden från förbundsmöte 2019 intill slutet av förbundsmöte 2020 utse Johan Löfgren (M) och Gertrud Ingelman (V) samt Josefin Lundberg Abrahamsson (-).
 23. Till ledamöter i Per och Alma Olssons fond för tiden t o m 2021 utse Per Nyström (M) och Mikael Wallgren (V).
-

Kommunfullmäktige har vid sammanträde den 22 november 2018, § 18 fattat beslut om inträdesordning beslut om inträdesordning för ersättarna i kommunstyrelsen och vid sammanträdet den 31 januari 2019, § 5 fattades ett kompletterande beslut avseende ersättare för S och D. Fullmäktige har nu att fatta beslut om inträdesordning gällande ersättare för S.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

24. I andra hand beträffande ledamot för S inträder ersättare för MP och i tredje hand ersättare för V.

Kommunfullmäktige beslutade vid sammanträde den 20 december 2018, § 10 om inträdesordning för ersättarna i stadens nämnder. Fullmäktige har nu att fatta kompletterande beslut avseende ersättare för S i stadens nämnder.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

25. I andra hand inträder beträffande ledamot för S ersättare för MP, V och FI i nu nämnd ordning.

Kommunfullmäktige beslutade vid sammanträde den 20 december 2018, § 10 att utse ledamöter, ersättare, revisorer och revisorsersättare i respektive Samordningsförbundet Göteborg Centrum, Samordningsförbundet Göteborg Hisingen, Samordningsförbundet Göteborg Nordost och Samordningsförbundet Väster för tiden 2019-01-01—06-30. Vid sammanträdet utsågs även för samma tid en interimistisk styrelse i Samordningsförbundet Göteborg som 2019-07-01 övertar verksamhetsansvaret från nuvarande samordningsförbund. De nuvarande förbundens uppdrag sträcker sig fram till dess de har fullgjort sina åtagande att likvidera respektive förbund. Dock längst till 2019-09-30. Mandatperioden för de nuvarande förbunden behöver således förlängas t o m 2019-09-30.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

26. Mandatperioden för ledamöter, ersättare, revisorer och revisorsersättare i respektive Samordningsförbundet Göteborg Centrum, Samordningsförbundet Göteborg Hisingen, Samordningsförbundet Göteborg Nordost och Samordningsförbundet Väster förlängs t o m 2019-09-30.

Göteborgs Stadshus AB, BRG – Business Region Göteborg AB, Göteborg & Co AB, Förvaltnings AB Framtiden, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB, Göteborgs Kollektivtrafik AB, Higab AB med dotterbolag håller årsstämma under första halvåret 2019. Kommunfullmäktige skall utse styrelserna i de kommunala bolagen med dotter- och dotterdotterbolag.

Med anledning härv föreslår valberedningen att kommunfullmäktige beslutar:

27. Till ledamöter, suppleanter, lekmannarevisorer och suppleanter i de kommunala bolagen för tiden från årsstämma 2019 intill slutet av årsstämma 2020 utse de personer som anges i Bilaga A-H.
28. I styrelser med sju eller fler ledamöter väljer styrelsen ordförande, 1:e vice ordförande och 2:e vice ordförande.
29. De utsedda suppleanterna ska med i punkt 30 angivna undantag anses valda och inträda i den ordning som anges i valberedningens förslag.
30. De utsedda suppleanterna ska med nedan angivna undantag anses valda att inträda i den ordning som det upptagits i valberedningens förslag.

Vid förfall för ordinarie ledamot skall, om inte i lag eller författning annat anges i dennes ställe;

i första hand

inträder suppleant vald för samma politiska parti som den ordinarie ledamoten,

i andra hand

inträder beträffande ledamot för S suppleant för MP, V och FI i nu nämnd ordning
inträder beträffande ledamot för M suppleant för L, C, KD, D, S, MP, V och FI
och i nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för L suppleant för M, C, KD, D, S, MP, V och FI i
nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för KD suppleant för C, L och M i nu nämnd ordning,
inträder beträffande ledamot för C, suppleant för KD, L, M, D, MP och S i nu
nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för V suppleant för MP, FI, S, L, C, M, KD i nu
nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för MP suppleant för V, FI, S, L, C, KD, M och D i
nu nämnd ordning,

inträder beträffande ledamot för FI suppleant V, MP, S, L, C, KD och M
i nu nämnd ordning.

Grefab, Gryaab samt Renova AB med dotterbolag håller årsstämmor under första halvåret 2019.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

31. Till ledamöter, suppleanter, lekmannarevisorer och suppleanter för tiden från årsstämma 2019 intill slutet av årsstämma 2020 utse de personer som anges i Bilaga I.

Stadsrevisionen har upphandlat revisionsbolag för de kommunala bolagen.

Valberedningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

32. Till revisor / revisionsbolag för granskning av räkenskapsåren 2019–2022 föreslå de revisionsbolag som anges för varje bolag:

Revisionsbolag Ernst & Young

Göteborgs Stadshus AB, Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi GothNet , Ale Fjärrvärme AB, Göteborg Energi Gasnät AB, Sörred Energi AB, Göteborg Energi Din El AB, Göteborg Energi Backa AB, Göteborgs Hamn AB, Scandinavian Distripoint AB, Göteborgs Kollektivtrafik AB, GS Buss AB, GS Trafikantservice, Göteborgs Spårvägar AB, Gryaab AB, Göteborgsregionens Fritidshamnar AB, Renova AB, Renova Miljö AB, Kungälvs Transport AB, Fastighets AB Rödingen, Business Region Göteborg AB, Göteborg & Co AB, Got Event AB, Göteborgs Stadsteater AB, Liseberg AB, Hotell Liseberg Heden AB, Liseberg Gäst AB, AB Liseberg Skår 40:17, Försäkrings AB Göta Lejon, Göteborgs Upphandlings AB, Göteborgs Stads Leasing AB.

Revisionsbolag PriceWatershouseCoopers

Boplats Göteborgs AB, Förvaltnings AB Framtiden, Framtiden Byggutveckling AB, Bostads AB Poseidon, Familjebostäder AB, Gårdstensbostäder AB, Göteborgs Stads Bostads AB, Fastighetsbolaget Bredfjäll AB, Göteborgs Egnahems AB, Bygga Hem i Göteborg AB, Störningsjouren AB, Higab AB, Fastighets AB Rantorget, Förvaltnings AB GöteborgsLokaler, Göteborgs Stads Parkerings AB, Älvstranden Utveckling AB Norra Älvstranden Utveckling AB, Södra Älvstranden Utveckling AB inklusive dotterbolag.

Göteborg den 18 februari 2019

Kommunfullmäktiges valberedning

Jonas Attenius

Christina Hofmann