



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 5

2021-04-23

Ärende – VD kommentarer

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

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se



Bilaga 6

2021-04-23

Ärende – Ekonomisk rapportering: Delårsbokslut mars 2021, Prognos I 2021/Prognos investeringar, Rapportering till Staden, Måluppföljning Q1, Status risker

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

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se

STYRELSENS ARBETSORDNING

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

samt

instruktion avseende ekonomisk rapportering till styrelsen

för

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

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att fastställa framlagt (oförändrat) förslag till styrelsens arbetsordning och VD-instruktion.

Detta dokument har fastställts av bolagets styrelse den 23 april 2021 och skall omprövas och fastställas på nytt senast maj 2022.

INLEDNING

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

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

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

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

A. STYRELSENS ARBETSORDNING

1. STYRELSENS SAMMANKOMSTER

1.1 Konstituerande styrelsemöte

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

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

1.2 Ordinarie styrelsemöten

1.2.1 Antal och föredragningspunkter

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

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

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

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

Årsbokslutsmöte

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

Delårsbokslutsmöte

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

Strategimöte

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

Affärsplanemöte

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

1.2.2 Plats

Styrelsesammanträden ska normalt hållas i Bolagets lokaler.

1.3 Extra sammanträde

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

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

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

1.4 Kallelse och underlag

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

1.5 Förberedelse

Verkställande direktören ska förbereda styrelsesammanträdet genom att utarbeta förslag till dagordning samt framtida rapporter och erforderligt beslutsunderlag. Samråd ska ske med styrelsens ordförande. Efter ordförandens godkännande utsändes materialet till styrelseledamöter och suppleanter.

Styrelseledamöterna ska vid förberedelsen av ärenden inför styrelsesammanträdet särskilt uppmärksammas om beslut i verksamheten kan anses vara av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt (KL 10 kap 3§). I förekommande fall ska styrelsen tillse att kommunfullmäktige får ta ställning innan styrelsen fattar beslut.

1.6 Protokoll

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

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

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

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

1.7 Ordförande för styrelsemöten

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

1.8 Suppleanter

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

1.9 Arbetstagarrepresentanter

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

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

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

1.10 Revisorerna och lekmannarevisorerna

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

2 ARBETSFÖRDELNING INOM STYRELSEN

2.1 Ordföranden

2.1.1 Allmänt

Det åligger styrelsens ordförande att:

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

2.2 Styrelsens presidium

Styrelsens presidium utgörs av styrelsens ordförande och två vice ordförande. Ordförande ska samråda med presidiet vid förberedelse av styrelsesammanträden.

På uppdrag av styrelsen kan presidiet efter beslut i styrelsen fatta beslut i styrelsens namn. Beslut enligt andra stycket fattade av presidiet, ska återrapporteras till styrelsen på nästkommande sammanträde.

B INSTRUKTION FÖR ARBETSFÖRDELNING MELLAN STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

3 STYRELSEN

3.1 Allmänt

- 3.1.1 Styrelsen svarar för Bolagets organisation och förvaltningen av Bolagets angelägenheter. Därvid ska styrelsen iaktta av ägaren vid var tid utfärdade direktiv m.m. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Styrelsen ska utöva tillsyn över att den verkställande direktören fullgör sina åligganden.
- 3.1.2 Styrelsen ska tillse att Bolagets organisation är ändamålsenlig och att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets övriga ekonomiska förhållanden kontrolleras på ett betryggande sätt. Styrelsen ska fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation. Vid behov ska styrelsen meddela skriftliga instruktioner för när och hur sådana uppgifter som behövs för styrelsens bedömning ska samlas in och rapporteras till styrelsen. En attestinstruktion ska fastställas av styrelsen och revideras årligen eller vid behov.
- 3.1.3 Styrelsen ska fastställa ett årligt mål- och inriktningsdokument, affärsplan samt budget och ska fortlöpande övervaka efterlevnaden av dessa och ska tillse att de, efter rapport från verkställande direktören, blir föremål för årlig översyn och uppdatering.
- 3.1.4 Bolagsstyrelsen ska årligen upprätta en plan för internkontrollen i bolaget.
- 3.1.5 Bolagsstyrelsen ska årligen utvärdera sitt eget arbete. Utvärderingen ska minst omfatta om bolagsstyrelsen saknar någon kompetens för att kunna utföra sina uppgifter, om dess arbetsformer fungerar och om den är organiserad på lämpligt sätt när det gäller eventuell arbetsfördelning. Vidare ska bolagsstyrelsen årligen utvärdera verkställande direktörens insatser, varvid endast styrelseledamöterna ska närvara.

3.2 Frågor underställda styrelsen

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

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

-
- Specificerade investeringar/avyttringar
över MSEK 20 beslutas av styrelsen
upp till MSEK 20 beslutas av VD med information till styrelsen
- 3.2.2 Förvärv och avyttring av bolag eller rörelsegren
- 3.2.3 Bildande av dotterbolag och kapitalökning i dotterbolag
- 3.2.4 Teckning, köp eller försäljning av aktier
- 3.2.5 Upptagande av ny eller utökad kredit med eller utan säkerhet i bolagets egendom
Kreditbelopp över MSEK 100 beslutas av styrelsen
Kreditbelopp upp till MSEK 100 beslutas av VD med information till styrelsen
Kredit i utländsk valuta beslutas av styrelsen
- 3.2.6 Ställande av säkerhet, ingående av borgensförbindelser eller utfärdande av garanti
gentemot tredje man
större än MSEK 15 beslutas av styrelsen
upp till MSEK 15 beslutas av VD med information till styrelsen
- 3.2.7 Transaktioner med valutor, ränteinstrument och andra derivatinstrument utöver den ram
som fastlagts genom antagna anvisningar för finansverksamheten.
- 3.2.8 Förvärv eller avyttring av fast egendom eller tomträtt
Investeringar eller avyttringar i nya verksamheter
över MSEK 7 beslutas av styrelsen
upp till MSEK 7 beslutas av VD med information till styrelsen
- 3.2.9 Genomförande av väsentlig förändring rörande bolagets försäkring eller försäkringsskydd.
- 3.2.10 Väsentliga avtal löptid över fem år eller avtalsvärde
större än MSEK 35 beslutas av styrelsen;
avtal med löptid under fem år eller avtalsvärde
mindre än MSEK 35 beslutas av VD
- 3.2.11 Ingående av i Bolagets verksamhet osedvanliga avtal eller uppsägning av sådana avtal
- 3.2.12 Ingående eller uppsägning av avtal mellan Bolaget och Bolagets ägare eller ägaren
närstående fysisk eller juridisk person eller avtal mellan Bolaget och ledande
befattningshavare i Bolaget
- 3.2.13 Inledande av rättegång eller annat motsvarande förfarande av väsentlig betydelse för
Bolaget och ingående av förlikning i tvist av väsentlig betydelse för Bolaget.
- 3.2.14 Andra frågor av väsentlig ekonomisk eller annan betydelse för Bolaget och Koncernen.

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

4. VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

4.1 Styrelsearbete

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

4.2 Rapportering

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

4.3 Koncernen

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

4.4 Övrigt

- 4.4.1 Verkställande direktören ska – utöver tillämpliga föreskrifter i lag och annan författning – iakttä föreskrifterna i Bolagets bolagsordning samt vid var tid utfärdade direktiv m.m. från ägaren.
- 4.4.2 Verkställande direktören ska tillse att en internkontrollplan samt åtgärdsplan upprättas i enlighet med för staden gällande riktlinjer och föreskrifter.
- 4.4.3 Verkställande direktören ska tillse att styrelsens affärsplan, budget, riktlinjer och övriga instruktioner följs och ska fortlöpande överväga och ta initiativ till erforderliga ändringar i dessa.

Verkställande direktören ska vidare tillse att den av styrelsen godkända attestordningen efterlevs. Verkställande direktören äger inte rätt att attestera egna räkningar och utlägg. Dessa ska attesteras av styrelsens ordförande eller vice ordförandena. Verkställande direktören ska noggrant iakttaga aktiebolagslagens jävsregler.

- 4.4.4 Verkställande direktören ska upprätta och underställa styrelsen förslag till organisation och förelägga styrelsen förslag till erforderliga ändringar. Verkställande direktören anställer personal i enlighet med av styrelsen fastställd organisationsplan och förekommande personalpolicy.

- 4.4.5 Beslut om avslag på begäran om att utfå allmän handling från bolaget fattas av verkställande direktören eller, vid förfall för denne, av Ekonomichef/CFO.

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

C EKONOMISK RAPPORTERING

5. VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

5.1 Allmänt

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

5.2 Rapportering vid ordinarie styrelsemöten

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

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

5.3 Övrig rapportering

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

D. STADENS GEMENSAMMA POLICYS, RIKTLINJER OCH REGLER

6. Generella skyldigheter för Bolaget

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



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 8

2021-04-23

Ärende – GHABs Försäkringsprogram

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

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se

Styrelsemöte 2021-04-23

Handläggare: Arvid Guthed

Telefon: 0727-310061

E-post: arvid.guthed@portgot.se

Ärende: Återrapportering av Handlingsplan Ägardialog 2020 avseende Göteborgs Hamn AB:s Åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Godkänna nedanstående skriftliga rapport vidrörande bolagets rapportering till Stadshus AB som del i återkoppling i ägardialogen.

Sammanfattning

Ägardirektivet anger att Göteborgs Hamn skall bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle. Enligt Hamnen krävs det omfattande investeringar i infrastruktur för att möjliggöra exempelvis elektrifiering och fossilfria energikällor.

Bolagets mål är att reducera CO₂-utsläppen med 70 procent fram till 2030 (basår 2010). De riktade investeringar hamnbolaget har för att minska klimatpåverkan utan att ta hänsyn till ett kortsiktigt avkastningskrav är upptagna i bolagets Klimatåtgärdsprogram.

Kostnader inom klimatåtgärdsprogrammet 2021–2030 är uppskattningar och uppgår till 570 MSEK vilket motsvarar en årlig kostnad om knappt 60 MSEK per år över en 10-årsperiod. Klimatåtgärdsprogrammet bedöms möjligt att genomföras i linje med de krav ägaren har på bolagets avkastning.

Bakgrund

Ägardirektivet anger att Göteborgs Hamn skall bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle genom att i sin verksamhet bedriva ett aktivt hållbarhetsarbete. Vid ägardialogen september 2020 fördes en diskussion om Hamnens arbete och förutsättningar att reducera miljöpåverkan från den egna verksamheten och från transporter till och från hamnen både på sjösidan (från Vinga) och landsidan (inom Göteborgs kommungräns). Bolagets mål är att reducera CO₂-utsläppen med 70 procent fram till 2030 (basår 2010).

Enligt Hamnen krävs det omfattande investeringar i infrastruktur för att möjliggöra exempelvis elektrifiering och fossilfria energikällor. Det kan också komma att krävas lagstiftningsändringar och tuffare regelverk på både land och sjösidan för att påskynda utfasningen av fossila bränslen.

På ägardialogen redogjorde Hamnen för ett antal åtgärder för att nå målen. Hamnen ombads att redogöra för vilka strategiska satsningar och investeringar som behöver göras och vilken påverkan det får på de ekonomiska måltalen i ägardirektivet.

Göteborgs Hamns klimatåtgärdsprogram inom ramarna för hållbarhetsarbetet

Hållbarhetsarbetet inom hamnbolaget finns beskrivet i hållbarhetsredovisningen och omfattar sociala, ekonomiska samt miljömässiga aspekter.

Detta ärende tar fasta på klimatmålet att reducera CO₂-utsläppen med 70 procent fram till 2030 (basår 2010) från Vinga till hamn (sjö), i hamn (terminal) samt från hamn till gränsen av 031-området (land, väg och järnväg).

Göteborgs Hamns investeringsportfölj skall i grunden vara hållbar med utgångspunkt i verksamhetens syfte och mål. Den sociala aspekten inom hållbarhet omfattar främst civilsamhällets samt näringslivets tillgång på varor och gods och Göteborgs Hamn är ett centralt godsnav för Sverige och regionen. Ägardirektivet anger detta och hamnbolagets vision och strategier strävar i denna riktning. Som en konsekvens sker investeringar i anläggningar som i sig påverkar miljö och klimat i anläggningsfas såväl som i driftsfas.

Bolaget verkar för att bygga ut anläggningar med detta i åtanke. Det finns en fokus på att utveckla farleder, hamnanläggningar och väg samt järnväg för att bygga ett hållbart godsnav.

Flertalet av investeringarna i den 10-åriga investeringsplanen ställs mot ett avkastningskrav och är i sig inte utgifter enbart för att minska klimatpåverkan. Exempelvis är utbyggnad av en järnvägsterminal ett led i att attrahera godsvolymer samt att minska utsläpp från långväga transporter jämfört med väg. Investeringen som sådan är dock underkastad ett avkastningskrav för att säkra den ekonomiska aspekten av hållbarhetsmålet.

De riktade investeringar hamnbolaget har för att minska klimatpåverkan utan att ta hänsyn till ett kortsiktigt avkastningskrav är upptagna i bolagets Klimatåtgärdsprogram. På lång sikt bedöms investeringarna stärka bolagets konkurrenskraft men avkastning är inte en drivande faktor i det korta perspektivet.

En avvägning sker när de direkt klimatsänkande investeringarna summeras med bolagets totala investeringsportfölj för att säkerställa att bolagets ekonomi kan hantera dessa givet de nyckeltal och avkastningskrav som finns i ägardirektivet

Klimatåtgärdsprogrammet är uppbyggt med åtgärder kopplat till;

- Investering
- Reglering
- Påverkan

Investeringar är direkta kostnader hamnbolaget har för att minska klimatpåverkan av verksamheten.

Reglering är styrmedel inom hamnbolagets mandat, kan innebära intäktsbortfall i form av uteblivna volymer/anlöp eller i form av incitament/miljörabatter.

Påverkan är påverkansarbete mot lagstiftare, myndigheter/verk och företag.

Klimatåtgärdsprogrammet sträcker sig över 10 år och bygger till viss del på antaganden och revideras i takt med utvecklingen. Dess inriktning och omfattning bedöms dock nödvändig för att nå klimatmålet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnader inom klimatåtgärdsprogrammet 2021–2030 är uppskattningar och uppgår till 570 MSEK vilket motsvarar en årlig kostnad om knappt 60 MSEK per år över en 10-årsperiod.

Bolaget söker, och har för avsikt att fortsätta söka, stöd från exempelvis EU eller Naturvårdsverk för att få bidrag till projekt/initiativ.

Hamnbolaget har en aktuell ansökan om medel från EU-Green Deal med möjligt stöd om 250 MSEK till åtgärder som är upptagna i Klimatåtgärdsprogrammet.

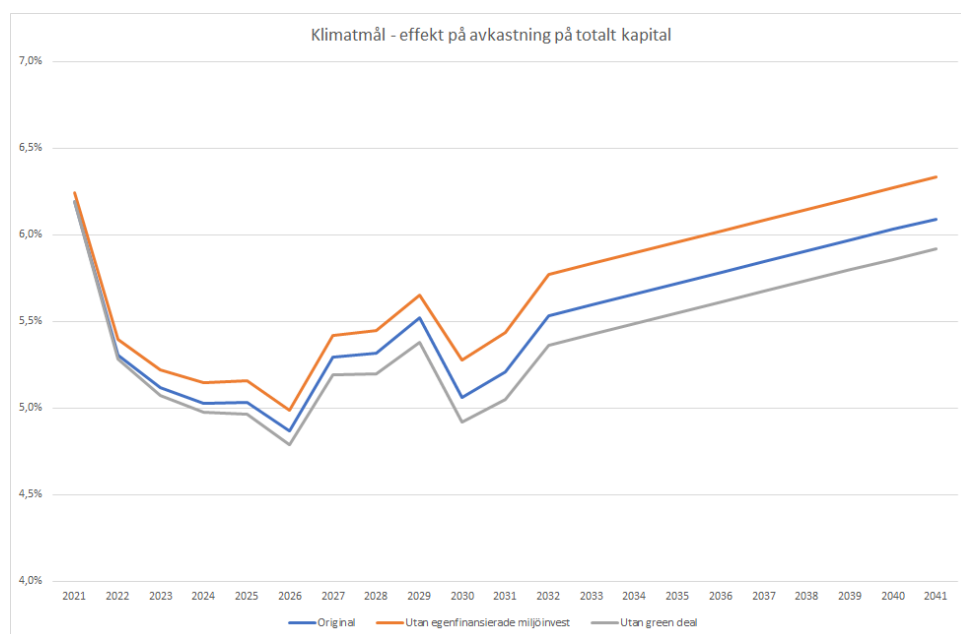
Nedan graf illustrerar effekten på bolagets ekonomiska resultat i;

- Blå - originalutförande (åtgärder enligt klimatåtgärdsprogrammet inklusive medel från EU Green Deal)
- Grå – genomförande enligt klimatåtgärdsprogrammet utan Green Deal medel
- Orange – endast klimatåtgärder finansierade med Green Deal medel

Blå och grå graf innehåller samma åtgärder men grå saknar medel från Green Deal. Orange graf innehåller färre åtgärder och omfattar endast de åtgärder som ingår i Green Deal ansökan.

(Observera att inga klimatåtgärder är upptagna efter 2030 i denna graf.)

Alla tre scenarierna håller sig inom ägardirektivets avkastningskrav 4-7%. Klimatåtgärdsprogrammet bedöms således möjligt att genomföras i linje med de krav ägaren har på bolagets avkastning.



I ovan scenarios beräknas investeringarna kopplade till klimatmålet inte ge någon avkastning. I realiteten kan den antas att ett proaktivt klimatarbete gagnar bolagets förutsättningar att attrahera volymer och generera konkurrenskraft till näringslivet.

Omvänt anser bolaget att uteblivna satsningar som skulle bidra till att minska utsläppen i transportkedjan kommer att bli konkurrenshämmande och att volymer kommer söka sig till klimatsmarta hamnar och logistikhubbar. Till detta kan det antas att många av de föreslagna åtgärderna kommer att vara tvingande över tid kopplat till lagstiftning såväl som kunders, samhällets och ägarens förväntningar.

Bedömning ur ekologisk dimension

Klimatåtgärdsprogrammet är, enligt ovan, bolagets handlingsplan för att reducera klimatpåverkan.

Bedömning ur social dimension

Den sociala aspekten inom hållbarhet för Göteborgs Hamn, se ovan, omfattar främst civilsamhällets samt näringslivets tillgång på varor och gods.

Bilagor

1. Klimatåtgärdsprogram 2021-2030
2. Handlingsplan Ägardialog 2020

Ärendet

Bolaget är ombett, via ägardialogen, att redovisa för Stadshus AB handlingsplaner samt ekonomisk effekt på bolagets totalekonomi för åtgärder med syftet att nå bolagets klimatmål.

Beskrivning av ärendet

Ärendet är en redogörelse för inriktning och omfattning på de åtgärder som bolaget ser nödvändiga för att nå bolagets klimatmål.

Risker

Den största ekonomiska risken är uteblivet stöd via EU Green Deal. Den största risken med avseende på att nå klimatmålet är uteblivna eller otillräckliga åtgärder.

Bolagets bedömning

Bolagets bedömning är att Klimatåtgärdsprogrammets inriktning och omfattning är nödvändig för att nå klimatmålet samt utveckla ett konkurrenskraftigt och attraktivt godsnav över tid.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

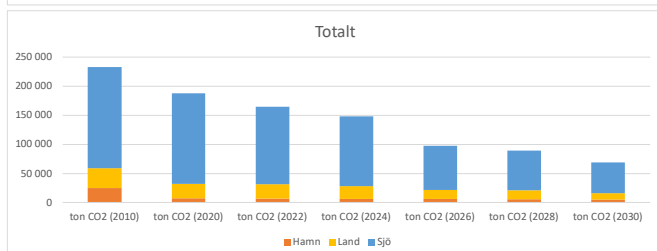
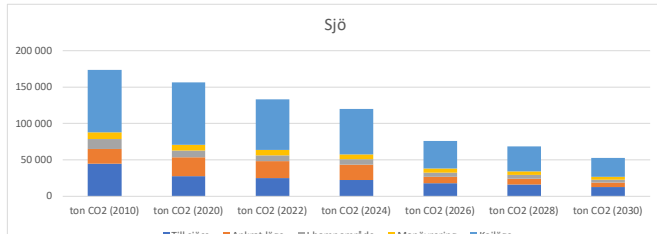
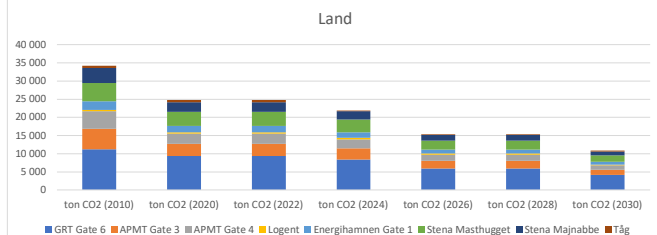
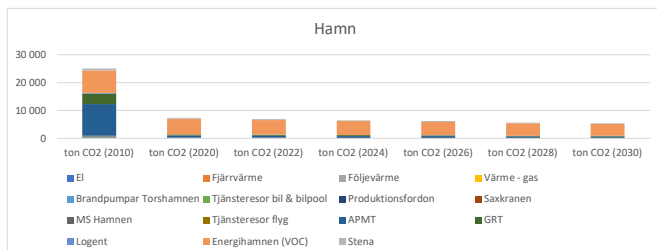
Arvid Guthed, Handläggare

Typ av åtgärd	Delmål	Förslag på möjliga åtgärder	Ansvar/Aktivitet i VP 2021	Potentiell effekt år	Potentiell minskning (ton)	Väntat genomsnitt (%)	Väntad minskning (ton)	Väntad minskning (%)	Kostnad	Övrigt/senaste lägesuppdatering
Investering	Hamn	Bränslebyte till HVO/el/biogas i produktionsfordon	Drivs av GSL och hanteras internt av BS.	2023	36	90%	32	0%	0 kr	GSL driver frågan, skall uppnå fossilfria fordon i hela Göteborgs Stad till 2023.
Investering	Hamn	Elektrifiering av MS Hamnen (Conversion and retrofit to electrification of Port inspection vessel MS Hamnen)	HMO: Implementera klimatsmart framdrift MS Hamnen - Ingår också i Green Deal ansökan.	2023	67	100%	7	0%	12 000 000 kr	Task 2.1 i ansökan till Green Deal Call.
Investering	Hamn	Köpa fossilfritt flygbränsle för tjänstresor	Projektet drivs av Swedavia, och hanteras internt av Inköp och Sustainability.	2021	121	100%	121	0%	800 000 kr	Årlig kostnad. Avtal påskrivet och avrop kan påbörjas 2021.
Investering	Hamn	Vidare arbete med att minska läckage av VOC i Energihamnen	BAE - kontinuerligt arbete.	2030	5 560	10%	556	0%	100 000 000 kr	Grov uppskattning. Som exempel kostade VRU och OCU ca 10-12 milj styck.
Investering	Hamn	Säkerställa miljö- och klimatrikta val vid byggnation och expansion.	Infra - flera olika aktiviteter	2030	0	0%	0	0%	150 000 000 kr	Grov uppskattning. Om hamnen investerar t ex 3 miljarder (Arendal, farledsfördjupning mm) och miljöriktiga val ger en uppskattad merkostnad på 5%. Mycket viktigt att visa på att hamnen alltid gör de klimaträtta valen, oavsett merkostnad.
Investering	Land	Utöka mängden solceller i hamnområdet	BA - Strategi solceller	2028	0	0%	0	0%	15 000 000 kr	Viktig markering som också underlättar elektrifieringen genom att öka tillgången på grön el. Flera initiativ påbörjade, men av olika skäl stoppade (ansökan för Schenkerbyggnaden beviljades stöd med 3,6 miljoner med projektet stoppades ändå internt).
Investering	Land	Utökad antal laddstolpar för lastbilar	Utredning av genomförbarheten ingår som del av Green Deal ansökan, och bättre underlag på väntat behov tas fram inom TranZero.	2025	24 630	20%	4 926	2%	5 000 000 kr	Bör i första hand skötas av andra aktörer, men kan komma att kräva en prioriterad åtgärd.
Investering	Land	Elektrifiering av Centralharpan (Electrification of container terminal railhead)	Ingår i Green Deal ansökan.	2024	163	100%	163	0%	15 000 000 kr	Task 3.1 i ansökan till Green Deal Call. Elektrifiering av Centralharpan.
Investering	Land	Effektivare bromssystem för tågväxlingen (Brake Test System at RoRo-terminal)	Ingår i Green Deal ansökan.	2022	15	100%	15	0%	4 000 000 kr	Task 3.1 i ansökan till Green Deal Call. Effektivare bromssystem som innebär en energibesparing vid växling.
Investering	Land	Testa hybridlok för växling (Modern shunting locomotive for shunting operations in the port)	Ingår i Green Deal ansökan.	2023	217	100%	217	0%	60 000 000 kr	Task 3.1 i ansökan till Green Deal Call. Idén är att köpa in ett hybridlok och sedan hyra ut det till entreprenören (då vi i upphandling av entreprenör inte bedömde det som möjligt att kräva detta i upphandlingen).
Investering	Sjö	Elanslutning vid GRT för CLdN	Sales har initierat kontakten, vidare diskussion sker via PD.	2023	700	100%	700	0%	8 000 000 kr	Diskussion inledd januari 2021.
Investering	Sjö	Elanslutning vid Energihamnen	BA - Genomför elanslutning tankers kpl 519-521.	2024	2 100	100%	2 100	1%	27 000 000 kr	Ansökan till klimatlivet inlämnad. Besked Q1Q2 2021.
Investering	Sjö	Elanslutning vid kryssningskaj	BA - utredning pausad.	2027	1 000	100%	1 000	0%	50 000 000 kr	Förstudie initierad men pausad pga COVID. Ingår i ny övergripande utredning Q3Q4 2021. Viss samverkan sker inom ramen för WPCAP.
Investering	Sjö	Elanslutningar vid containerterminalen	PD - utredning Q3Q4 2021. - Pågående samverkan med Hamburg/Rotterdam/Antwerp m fl kring gemensam strategi inom WPCAP.	2026	86 000	15%	12 900	6%	60 000 000 kr	Övergripande utredning genomförs Q3Q4 2021 som en del av skyldigheterna i miljötillstånden.
Investering	Sjö	Elanslutning vid bilterminalen	PD - utredning Q3Q4 2021. - BAC i kontakt med Logent	2026	86 000	5%	4 300	2%	15 000 000 kr	Övergripande utredning genomförs Q3Q4 2021 som en del av skyldigheterna i miljötillstånden.
Investering	Sjö	Laddpunkt/elanslutning för MS Hamnen	Uppföljningsåtgärd efter elektrifiering av MS Hamnen. Även Klippans Båtmän har efterfrågat laddpunkt och elanslutningsmöjlighet i ytterhamnsområdet.	2023	567	10%	57	0%	5 000 000 kr	Utredning bör inledas.
Investering	Sjö	Miljö- och klimatrabatter	BA - Utred incitament för bunkerbåtar/hamntrafik att minska CO2-utsläpp.	2020	156 000	5%	7 800	3%	12 000 000 kr	Uppskattad årlig kostnad (kan ha ökat under 2020). Inkluderar i dagsläget rabatt baserad på ESI, CSI och en extra rabatt för LBG. Strategin är att behålla rabattstrukturen i sitt nuvarande utseende, medan utvecklingen av kravnivån istället sker inom indexen och kan påverkas via styrningen av dessa (se separat åtgärder för detta).
Investering	Sjö	Kraftigt utökade miljö- och klimatrabatter	PD - Utretds som del av samverkan inom WPCAP.	2024	156 000	20%	31 200	13%	36 000 000 kr	Inom samverkansprojektet WPCAP förs en diskussion kring möjligheterna och effekterna av en kraftigt ökad miljörabatt, antingen baserad på ESI eller fristående. För att nå faktiskt genomsnitt talas om en fyrdubbling av dagens nivåer.
Påverkan	Hamn	Test av elektrifierade terminaltraktorer (CO2 free terminal handling equipment for RoRo vessels)	Ingår i Green Deal ansökan, drivs av DFDS och Stena.	2025	1 475	20%	295	0%	-	Task 3.2 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn. Väntas ge följeffekter och på sikt 20% elektrifiering av maskinparken i terminalerna senast 2028.
Påverkan	Hamn	Effektivisering av terminalhantering av gods (Future Ro/Pax terminal layout to avoid bottlenecks in European multimodal transportation systems)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av Stena.	2023	1 475	10%	148	0%	-	Task 3.3 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn.
Påverkan	Hamn	Test av bättre värme- och energisystem i terminalbyggnader (Thermal heating terminal)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av Helsingfors hamn och följs av bl a Stena.	2024	52	100%	52	0%	-	Task 3.4 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn. Väntas bidra till den framtida sänkningen av värme och energitillsläpp.

Påverkan	Hamn	Lokal väteproduktion i hamnområdet (Hydrogen production in port through electrolysis 2 MW)	Ingår i Green Deal ansökan. Genomförs i samverkan med Statkraft.	2024	156 000	10%	15 600	7%	-	Task 1.4 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn. Första testanläggning för att säkerställa att väte och bränsleceller utgör en möjlig komponent i framtidens energimix i hamnområdet.
Påverkan	Hamn	Elektrifiering av en arbetsbåt (Design and newbuilding of battery drivetrain for Boatman vessel)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av Klippans Båtmän.	2024	500	20%	500	0%	-	Task 2.2 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn. Väntas hjälpa till att öka andelen elektrifierade arbetsfartyg inom hamnområdet.
Påverkan	Hamn	Stärkt elnät genom bättre styrning och fördelning (Local energy system to ensure development of cost efficient zero emission port solutions)	Ingår i Green Deal ansökan. Genomförs av SINTEF.	2026	1 475	10%	148	0%	-	Task 4.3 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn. Väntas bidra till en snabbare och säkrare elektrifiering av hamnen i stort.
Påverkan	Hamn	Uppföljning och kontroll av åtgärders effektivitet (Field performance monitoring)	Ingår i Green Deal ansökan. Genomförs av IVL m fl.	2026	0	0%	0	0%	-	Task 5.1 i ansökan till Green Deal Call. Övergripande mätning som möjliggör bättre och mer noggrann måluppföljning av övriga åtgärder.
Påverkan	Hamn	Föbättrad måluppföljning (Improved ship emission models in port areas)	Ingår i Green Deal ansökan. Genomförs av IVL, SDU och SINTEF.	2024	0	0%	0	0%	-	Task 5.2 i ansökan till Green Deal Call. Övergripande metodutvärdering som möjliggör bättre och mer noggrann måluppföljning av klimatmålet.
Påverkan	Hamn	Sammanställning och rankning av åtgärders effektivitet (Quantified assessment of project activities – environmental, energy, technical, and economical aspects)	Ingår i Green Deal ansökan. Genomförs av IVL.	2026	0	0%	0	0%	-	Task 5.3 i ansökan till Green Deal Call. Övergripande utvärdering av projektet som möjliggör bättre och mer noggrann måluppföljning av åtgärder inom klimatarbetet.
Påverkan	Land	Överflyttning av gods från lastbil till tåg	Sales - Säkerställt fortsatt utveckling av järnvägskonceptet RAILPORT. - Utvecklat konceptet CNRP, typ för hela transportkedjan, inklusive avtalet. - Kartläggning av Green Cargos operativa process kopplat till Göteborgs Hamn.	2025	24 630	20%	4 926	2%	-	Kontinuerligt arbete inom Sales med att främja en ökad överflyttning. Har intensifierats tydligt under 2020, inte minst med CNRP.
Påverkan	Sjö	Förbättra tillgång till och användning av alternativa bränslen för sjöfart.	BA - Ta fram avtalsförslag för anläggning flytande biogas. - Ta fram prismodell för VHA för förnybara produkter/råvaror över kaj. - Påverka upphandlingen av sludgöbät till elektrisk framdrift/lågre utsläpp	2030	156 000	20%	31 200	13%	-	Brett arbete som sker på flera avdelningar och inom flera organisationer och projekt.
Påverkan	Land	Bygga bort köer och flaskhalsar i vägnätet	Kontinuerligt arbete, ansvar delas med staden och nationell nivå.	2030	24 630	10%	2 463	1%	-	Bedöms kunna ge ytterligare 10%.
Påverkan	Land	Möjliggöra tillgång till alternativa bränslen för lastbilar	PD - TranZero.	2035	24 630	20%	4 926	2%	-	TranZero väntas ge mer indata längre fram under 2021, varvid denna åtgärd kan delas upp i fler spår. Denna åtgärd kan på sikt kompletteras med ökade incitament och/eller reglering.
Påverkan	Land	Reduktionsplikt för diesel till lastbilar	PA - remiss väntas under våren 2021.	2030	24 630	55%	13 547	6%	-	Statlig reglering av bioblandningen i diesel. Senaste förslaget presenteras under 2021 och innefattar en kraftigt ökad inblandning vilket sänker utsläppen avsevärt. Bolaget bör skriva remissvar och stödja detta förslag.
Påverkan	Land	Test av laddstationer för lastbilar i Oslo (Demonstrate zero emission logistic chain to city building sites)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av Oslo hamn.	2026	24 940	5%	1 247	1%	-	Task 4.1 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn. Väntas ge bra erfarenheter för framtida ökad elektrifiering av lastbilflottan.
Påverkan	Sjö	Utveckla klimaten i Environmental Ship Index	PD/Sustainability, via ESI Board.	2020	156 000	2%	3 120	1%	-	Bolaget har säkerställt en styrelseplats i ESI till kommande året med syftet att styra indexet mot en tyngre viktning gentemot klimatpåverkan från fartyg.
Påverkan	Sjö	Utveckla klimaten i Clean Shipping Index	PD/Sustainability, via CSI:s styrelse.	2020	156 000	1%	1 560	1%	-	Bolaget verkar aktivt för att styra indexet mot en tyngre viktning gentemot klimatpåverkan från fartyg.
Påverkan	Sjö	Utreda möjligheten att nyttja batterier för fartyg/Stena Sea Li-Ion	PD - deltagande i referensgrupp/motsv.	2020	156 000	1%	1 560	1%	-	Stöd till Stena i pågående projekt kring batterilösningar för sjöfart. Nuvarande batterilösning för bogpropeller på Jutlandica minskar utsläppen med totalt 1500 ton CO2 (hälften i Gbg?).
Påverkan	Sjö	Testa vindassisterad framdrivning för bilbåtar/Wallenius Wind Powered Car Carrier	PD - deltagande i referensgrupp/motsv.	2020	156 000	1%	1 560	1%	-	Stöd till Wallenius Marine i pågående projekt kring vindutnyttjande på bilfartyg.
Påverkan	Sjö	BRAVE ECO - projekt för att utreda orsaker till ökade ankringstider och möjliga åtgärder	HMO - Uppstartsmöte projekt Brave Echo med Lighthouse.	2021	25 800	50%	12 900	6%	-	En utredning som utförs i samverkan med flera andra aktörer under Q1Q2 2021 med stöd från Lighthouse, och som syftar till att kartlägga orsakerna bakom de ökande ankringstiderna, samt ta fram eventuella åtgärder. Dessa väntas i sin tur kunna ge kraftfulla effekter.
Påverkan	Sjö	Förbättra effektiviteten i anlöpsprocessen och minska ledtiderna	BA - Projektplan för Just in time för tankfartyg (delas upp när plan finns framme)	2026	25 800	10%	2 580	1%	-	Relaterat till BRAVE ECO som ett av de åtgärdsförslag som kan ingå.
Påverkan	Sjö	Påverka internationella regelverk kring klimatpåverkan inom bl a IMO	PD/Sustainability via IAPH. Främst stödande av nya EEXI och CII.	2020	156 000	5%	7 800	3%	-	Åtagande som vice ordförande i IAPH:s klimat- och energikommitté med möjlighet att aktivt delta vid IMO:s möten, med syftet att driva den internationella sjöfartens regelverk i en mer proaktiv riktning. Bl a har IAPH tagit fram den första IMO-resolutionen som uttryckligen syftar till att möta dess nya Greenhouse Gas Strategy. Osäkerheten i detta är stor, men effekten om åtgärderna kan drivas igenom är mycket stor.
Påverkan	Sjö	Driva lagstiftningen inom den Europeiska Unionen i en mer proaktiv riktning genom ETS, MRV mm, och samtidigt säkerställa att en rimlig del av bördan läggs hamnar	PD/Sustainability, via ESPO.	2020	156 000	10%	15 600	7%	-	Aktivt deltagande i ESPO:s Sustainable Environment Committee samt direkt deltagande i Kommissionens European Ports Forum i syfte att stärka hamnarnas roll i den Europeiska klimatomställningen. Innefattar, bl a huruvida MRV bör utökas, ifall sjöfart skall ingå i ETS, om OPS skall vara fortsatt skattereducerat, mm.

Påverkan	Sjö	Bidra till internationell samsyn i hantering av alternativa bränslen	PD/Sustainability, via WPCAP och IAPH CMF.	2020	156 000	10%	15 600	7%	-	Dela erfarenheter från Göteborg till andra internationella hamnar i syfte att underlätta införandet av nya bränslen genom deltagande i IAPH Clean Marine Fuels Working Group och WPCAP WG#4 Sustainable Fuels.
Påverkan	Sjö	Samverka med och lära av Nordamerikanska hamnar inom minskad klimatpåverkan och luftutsläpp	PD/Sustainability, via ICSEER.	2020	156 000	0%	0	0%	-	Deltagande i projektet International Collaboration on Emission Reductions som syftar till att snabba upp omställningen till nya tekniker med mindre utsläpp.
Påverkan	Sjö	Bränslecell för elanslutning (Energy Storage System (ESS) with fuel cell technology for On Shore Power)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av PowerCell.	2023	86 000	20%	17 200	7%	-	Task 1.1 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn.
Påverkan	Sjö	Batterilösning för fartyg (Energy Storage System (EES) with Li-on technology)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av Stena.	2024	156 000	5%	7 800	3%	-	Task 1.2 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn. En utveckling av projektet Sea Li-ion med Stena.
Påverkan	Sjö	Förbättrat nyttjande av effekt i elnätet (Large scale use cases for grid power over capacity)	Ingår i Green Deal ansökan.	2023	156 000	1%	1 560	1%	-	Task 1.3 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn.
Påverkan	Sjö	Testbädd för nya fartygsbränslen (Test vessel for Green Power solutions and zero emission port stays, Fuel Cell test vessel)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av DFDS och nyttjar Ark Germania.	2024	156 000	100%	156 000	67%	-	Task 2.3 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn.
Påverkan	Sjö	Utreda bunkringslösningar för framtida bränslen (Design bunkering solutions to provide renewable fuels in port for vessels)	Ingår i Green Deal ansökan. Drivs av Oslo Hamn. Ingår även i samverkan med IAPH CMF.	2024	156 000	2%	3 120	1%	-	Task 4.2 i ansökan till Green Deal Call. Göteborgs Hamn möjliggör investeringar för andra aktörer i hamnen genom att samordna ansökan om finansiella bidrag från EU under hamnens paraply som s.k. Lighthouse-hamn.
Reglering	Land	Utreda genomförbarheten och de negativa följderna av faktiska krav på en helt fossilfri landtrafik	PD - eventuellt kommande del av TranZero.	2030	24 630	100%	24 630	11%	-	I första skedet bör positiva incitament fortfarande vara förstahandsvalet, men på sikt kan och bör även reglering i form av krav kunna övervägas. Dessa ger mycket god effekt på minskningen av CO2, men kan i gengäld innebära affärsmässiga risker i form av minskade anlop och intäkter. Därför bör frågan utredas noga, vilket också bör ske i samverkan med andra hamnar.
Reglering	Sjö	Utreda genomförbarheten och de negativa följderna av faktiska krav på en helt fossilfri insegling	PD/Sustainability, del av samverkansprojektet WPCAP WG#2.	2030	156 000	100%	156 000	67%	-	I första skedet bör positiva incitament fortfarande vara förstahandsvalet, men på sikt kan och bör även reglering i form av krav kunna övervägas. Dessa ger mycket god effekt på minskningen av CO2, men kan i gengäld innebära affärsmässiga risker i form av minskade anlop och intäkter. Därför bör frågan utredas noga, vilket också bör ske i samverkan med andra hamnar.
Reglering	Sjö	Eventuella begränsningar på ankringsmöjligheter bör tas fram som åtgärdsförslag i ankringsprojektet BRAVE ECO	HMO - sker även i samverkansprojekten IMO GIA, ITPCO, och WPCAP under ledning av Rotterdams hamn	2025	25 800	50%	12 900	6%	-	Rekommendation för/emot detta väntas som ett resultat av BRAVE ECO.

Mål & delmål	ton CO2 (2010)	ton CO2 (2019)	ton CO2 (2020)	ton CO2 (2022)	ton CO2 (2024)	ton CO2 (2026)	ton CO2 (2028)	ton CO2 (2030)	Uppnådd sänkning i % t.o.m. 2020	Förväntad sänkning i % t.o.m. 2030	Kommentar/väntad utveckling till 2030.
El	7	42	37	37	37	37	37	37	429%	429%	WTW från 2019.
Fjärrvärme	119	13	12	12	12	12	12	12	-90%	-90%	OK
Följvärme	22	38	38	38	38	38	38	38	73%	73%	WTW från 2019.
Värme - gas	301	53	40	40	40	40	40	40	-87%	-87%	OK
Brandpumpar Torshammen	9	0	0	0	0	0	0	0	-100%	-100%	OK
Tjänsteresor bil & bilpool	67	9	6	6	0	0	0	0	-91%	-100%	Väntas nå 100% elektrifiering innan 2024.
Produktionsfordon	124	46	36	18	0	0	0	0	-71%	-100%	Väntas nå 100% elektrifiering innan 2024.
Saxkranen	74	59	47	47	47	47	47	47	-36%	-36%	Oklart om elektrifiering eller bränslebyte är möjligt.
MS Hamnen	83	77	67	67	7	7	7	7	-19%	-92%	Elektrifiering före 2024.
Tjänsteresor flyg	92	121	3	0	0	0	0	0	-97%	-100%	Biobaserat flygbränsle införs före 2022.
APMT	11 417	6 466	768	730	693	658	500	475	-93%	-96%	Bytt till HVO inför 2020. Väntas effektivisera 5% vartannat år till och med 2030. Därtill en ökad elektrifiering om 20% från 2028.
GRT	3 751	1 804	353	335	319	303	230	219	-91%	-94%	Bytt till HVO inför 2019. Väntas effektivisera 5% vartannat år till och med 2030. Därtill en ökad elektrifiering om 20% från 2028.
Logent	306	131	53	50	48	45	35	33	-83%	-89%	Bytt till HVO inför 2020. Väntas effektivisera 5% vartannat år till och med 2030. Därtill en ökad elektrifiering om 20% från 2028.
Energihamnen (VOC)	8 000	5 088	5 560	5 282	5 018	4 767	4 529	4 302	-31%	-46%	Pågående arbete. Svårt att nå stora minskningar. Oklart hur mycket som är våra system och andras system. Uppskattas kunna sänka 5% vartannat år till 2030.
Stena	664	301	301	286	272	258	196	186	-55%	-72%	(baserat på siffror från 2011 och 2018). Väntas effektivisera 5% vartannat år till och med 2030. Därtill en ökad elektrifiering om 20% från 2028.
Hamn	25 036	14 248	7 321	6 949	6 530	6 213	5 671	5 396	-71%	-78%	
GRT Gate 6	11 210	11 390	9 380	9 380	8 442	5 909	5 909	4 137	-16%	-63%	Höjd reduktionsplikt och elektrifiering ger 10% till 2024, 30% till 2026, och ytterligare 30% till 2030.
APMT Gate 3	5 664	3 469	3 355	3 355	3 020	2 114	2 114	1 480	-41%	-74%	Höjd reduktionsplikt och elektrifiering ger 10% till 2024, 30% till 2026, och ytterligare 30% till 2030.
APMT Gate 4	4 870	2 994	2 786	2 786	2 507	1 755	1 755	1 229	-43%	-75%	Höjd reduktionsplikt och elektrifiering ger 10% till 2024, 30% till 2026, och ytterligare 30% till 2030.
Logent	308	472	429	429	386	270	270	189	39%	-39%	Höjd reduktionsplikt och elektrifiering ger 10% till 2024, 30% till 2026, och ytterligare 30% till 2030.
Energihamnen Gate 1	2 417	1 836	1 739	1 739	1 565	1 096	1 096	767	-28%	-68%	Höjd reduktionsplikt och elektrifiering ger 10% till 2024, 30% till 2026, och ytterligare 30% till 2030.
Stena Masthugget	4 964	3 877	3 882	3 882	3 494	2 446	2 446	1 712	-22%	-66%	Höjd reduktionsplikt och elektrifiering ger 10% till 2024, 30% till 2026, och ytterligare 30% till 2030.
Stena Majnabbe	4 136	2 148	2 557	2 557	2 301	1 611	1 611	1 128	-38%	-73%	Höjd reduktionsplikt och elektrifiering ger 10% till 2024, 30% till 2026, och ytterligare 30% till 2030.
Tåg	646	660	667	667	200	200	200	200	3%	-69%	Väntas minska 70% till 2024 genom ökad elektrifiering och hybridlok.
Land	34 215	26 846	24 795	24 795	21 915	15 401	15 401	10 841	-28%	-68%	
Till sjöss	44 900	35 800	27 600	24 840	22 356	18 108	16 298	12 468	-39%	-72%	Generella effektiviseringar om 10% vartannat år, samt ett genomslag på 10% fossilfria bränslen till 2026, och ytterligare 10% till 2030.
Ankrat läge	19 900	25 800	25 800	23 220	20 898	8 464	7 617	6 170	30%	-69%	Generella effektiviseringar om 10% vartannat år, samt ett genomslag på 10% fossilfria bränslen till 2026, och ytterligare 10% till 2030. Därtill en minskning om 50% i ankringsleder till 2026.
I hamnområde	13 800	11 300	9 200	8 280	7 452	6 036	5 433	4 156	-33%	-70%	Generella effektiviseringar om 10% vartannat år, samt ett genomslag på 10% fossilfria bränslen till 2026, och ytterligare 10% till 2030.
Manövrering	9 520	10 000	8 200	7 380	6 642	5 380	4 842	3 704	-14%	-61%	Generella effektiviseringar om 10% vartannat år, samt ett genomslag på 10% fossilfria bränslen till 2026, och ytterligare 10% till 2030.
Kajläge	85 800	87 000	86 000	69 660	62 694	38 087	34 278	26 223	0%	-69%	Generella effektiviseringar om 10% vartannat år, samt ett genomslag på 10% fossilfria bränslen till 2026, och ytterligare 10% till 2030. Därtill en minskning i tid vid kaj om 10% till 2022, samt ett genomslag på elanslutningar för fler fartyg till 2026 på 25%.
Sjö	173 920	169 900	156 000	133 380	120 042	76 075	68 467	52 720	-10%	-70%	
Totalt	233 171	210 994	188 116	165 124	148 487	97 688	89 539	68 957	-19%	-70%	





Diarienummer: 0072/20
Handläggare: Andreja Sarcevic

Redovisning och handlingsplan från ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Genomförd den 15 september 2020

Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) ska enligt ägardirektivet genomföra ägardialog med de direktunderställda bolagen. Ägardialogerna ska redovisas skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige och kompletteras med handlingsplaner. I detta dokument redovisas de generella frågeställningar som varit föremål för diskussion under årets ägardialoger, väsentliga frågeställningar som lyfts under dialogen samt handlingsplan.

Göteborgs Hamn (Hamnen) redogör under dialogen för bolagets kommunala ändamål och befogenheter. Hamnen anmäler inga avvikelser från att verksamheten utvecklas i enlighet med det kommunala ändamålet och befogenheterna.

Dialogområden

I årets ägardialoger lyftes, för samtliga bolag, frågor inom området för bolagens ägardirektiv, effekter kopplat till Coronapandemin och principiella frågor som kan kräva fullmäktiges godkännande de närmsta åren. Följande dialogområden har fastställts för Hamnen.

- Uppföljning av ägardirektiv inklusive ekonomiska avkastningskrav och hållbarhet samt eventuella kommande principiella frågeställningar
- Aktuell status för utvecklingen av logistikfastigheten Halvorsäng
- Coronapandemin och dess konsekvenser

Ägardirektiv

Avkastningskrav: Under 2020 fastställde fullmäktige nytt ägardirektiv för Göteborgs Hamn innehållande avkastningskrav.¹ Till ägardialogen ställde Stadshus ett antal frågor, bland annat bedömning av verksamheten i förhållande till avkastningskraven och i jämförelse med branschen, hur trenden för lönsamhetens utveckling ser ut framåt, vilka de största hoten mot lönsamheten är, bedömning av bolagets kapitalstruktur.

Bolaget uppger att ny 10-årig investeringsplan innebär minskade investerings- och lånevolymer, vilket innebär att säkerhetsavståndet till ägardirektivets minimikrav för både soliditet och avkastning ökar även under den mest investeringstunga perioden. Drivande bakom den stärkta ekonomiska prognosen är signifikativt sänkt kostnad för farledsfördjupningen, sänkt investeringskostnad för utveckling av Halvorsäng (se nedan) och reviderad utbyggnad av terminalyta vid Arendal II. De största hoten mot lönsamheten är enligt bolaget brist på volymer på grund av försenad eller utebliven farledsfördjupning

¹ 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.

och/eller på grund av långvarig lågkonjunktur. Även brist på volymer i Energihamnen till följd av ändrade energikällor lyfts fram samt kompetensbrist på anläggningssidan.

Av beslutsunderlaget, till vilket denna redovisning med handlingsplan utgör bilaga, framgår vilken rapportering av verksamhetens ekonomiska avkastningskrav som ska genomföras inför kommande ägardialog. Rapporteringens innehåll syftar till att bidra med underlag till ägarens styrning och beskrivs närmare i beslutsunderlaget under rubriken Ekonomiska avkastningskrav.

Hållbarhet: Enligt ägardirektivet ska Göteborgs Hamn bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle genom att i sin verksamhet bedriva ett aktivt hållbarhetsarbete. Vid ägardialogen förs en diskussion om Hamnens arbete och förutsättningar att reducera miljöpåverkan från den egna verksamheten och från transporter till och från hamnen både på sjösidan (från Vinga) och landsidan (inom Göteborgs kommungräns). Bolagets mål är att reducera CO₂-utsläppen med 70 procent fram till 2030 (basår 2010).

Halvorsäng: Hamnen redogör för status för framtida utveckling av logistikfastigheten Halvorsäng. Fastigheten består av fem tomter med olika utvecklingspotential. För flera av tomterna undersöker bolaget samägande med privat aktör.

Principiella frågor: På frågan om vilka principiella frågor/områden som styrelsen i Hamnen ser kan kräva kommunfullmäktiges ställningstagande de närmaste åren lyfts bland annat Joint Venture som ny ägandeform (vilket kan vara aktuellt i utvecklingen av Halvorsäng och eventuellt inlandsterminaler), Stenas färjelokalisering och strategisk inriktning för Energihamnen.

Coronapandemin

Pandemin har slagit olika hårt mot olika transportsätt och affärssegment inom godsnavet. Trots det behåller Hamnen sin helårsbudget på 220 mnkr tack vare ökade volymer inom segmenten container och Energi, en rad åtgärder som bolaget genomfört i syfte att underlätta för kunder och partners samt fokus på medarbetares säkerhet. Bolaget uppger att fullmäktiges tillfälliga ägardirektiv med anledning av Covid-19 inte har behövt användas.

Väsentliga frågor

Väsentliga frågor är sådana frågor som diskuterats under ägardialogerna men som inte genererar specifika uppdrag i handlingsplanen. De väsentliga frågorna hanteras ofta inom ramen för bolagens löpande verksamhet men kan också redovisas i nästkommande ägardialog eller inom ramen för den ordinarie uppföljningen.

Frågan om *strategisk inriktning för Energihamnen* lyftes som en möjlig principiell fråga för fullmäktige under de närmsta åren. Bolaget arbetar med att fördjupa analysen av Energihamnens framtida inriktning, bland annat pågår studier tillsammans med Chalmers avseende omställning till fossilfria bränslen. Göteborgs Hamn är Sveriges största energihamn och av strategisk betydelse för landets energiförsörjning. Ur ett ägarperspektiv är frågan energihamnens framtida inriktning således mycket väsentlig. Stadshuset kommer att följa Hamnens arbete löpande under året och avser att återkomma till frågan vid 2021 års ägardialog.

Handlingsplan

Aktivitet	Ansvar	Tidplan
<p>Ekonomiska avkastningskrav</p> <p>Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att fördjupa beskrivning och analys av konkurrerande verksamheters ekonomiska lönsamhet i relation till de egna verksamheternas förmåga att uthålligt ge en marknadsmässig lönsamhet. Se vidare angående frågeställningar 1–3 i beslutsärende till vilket denna handlingsplan utgör bilaga.</p> <p>Rapporteringen ska ske skriftligt till Stadshus AB senast februari 2021.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p>Att behandlas</p> <p>Stadshus AB, våren 2021</p>
<p>Åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål</p> <p>Göteborgs Hamn har som mål att reducera CO₂-utsläpp med 70 % fram till 2030 vilket omfattar all hamnverksamhet kopplat till gods över kaj.</p> <p>Enligt Hamnen krävs det omfattande investeringar i infrastruktur för att möjliggöra elektrifiering och fossilfria energikällor. Det kan också komma att krävas lagstiftningsändringar och tuffare regelverk på både land och sjösidan för att påskynda utfasningen av fossila bränslen.</p> <p>På ägardialogen redogjorde Hamnen för ett antal åtgärder för att nå målen. Hamnen ombeds att redogöra för vilka strategiska satsningar och investeringar som behöver göras och vilken påverkan det får på de ekonomiska måltalen i ägardirektivet.</p> <p>Redogörelsen ska ske skriftligt till Stadshus AB senast april/maj 2021.</p>	<p>Styrelsen i Göteborgs Hamn AB</p>	<p>Att behandlas</p> <p>Stadshus AB, juni 2021</p>

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB

Styrelsemöte 2021-04-23

Handläggare: Helena Forslund
Telefon: 031-368 75 76
E-post: helena.forslund@portgot.se

Ärende: Komplettering avseende Hemställan till kommunfullmäktige gällande JV, antagen på styrelsemötet 2021-03-12

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Godkänna nedanstående komplettering avseende bolagets ekonomi som bilaga till ”Hemställan till kommunfullmäktige gällande JV” vilken antogs på styrelsemötet 2021-03-12.

Sammanfattning

Det föreslagna JV alternativet föranleder i princip ej någon ytterligare kapitalinsats från Göteborgs Hamn AB (GHAB) utöver tillskjutande av marken. En känslighetsanalys med statistik visar att vakansrisken på Halvorsång bedöms som mycket låg men även vid förseningar initialt (utöver konservativa grundkalkyler) och vakanser bortom de första långsiktiga kundkontrakten ger JV-förslaget ett signifikativt tillskott till GHABs ekonomi och sänker lånebehovet jämfört med bygga eget alternativet.

Förtydligande

Hur är upplägget av finansieringen av bolaget tänkt att ske på principiell nivå?

I ett joint venture partnerskap investerar GHAB sin mark till ett överenskommet värde. Joint venture partnern investerar därefter motsvarande i att bygga logistikfastigheter och om det uppstår en differens delar parterna på denna kostnad. GHAB och joint venture partnern (”Parterna”) delar därefter på framtida kassaflöden.

Hur stor är Hammens kapitalinsats?

GHABs kapitalinsats utöver marken bedöms bli 0 med en investering på 6 Mkr och ett positivt kassaflöde som uppstår direkt vid uthyrning då tomt efter tomt bebyggs i den gradvisa exploateringen.

Enligt den avsiktsförklaring som parterna tecknat avseende samarbete kring logistikutveckling skall köpeskillingen för marken uppgå till 810 – 905 MSEK. ¹

¹ Om markens beskaffenhet i Områdena skulle avvika från vad joint venture partner med fog kunnat förutsätta, och avvikelserna inte är obetydliga, ska GHAB bekosta nödvändiga avhjälpande åtgärder vid exploateringen.

Det är viktigt att notera att värdering av marken är lika med värderingen av *affären* i detta sammanhang, dvs vad marken bedöms vara värd i ett JV mellan de två parterna i form av säker avkastning och mycket låg risk för vakansrisk.

JV-partnern uppskattar att utbyggnad av logistikfastigheter kommer kosta cirka 821 Mkr. Detta kan jämföras med en uppskattad kostnad för att bygga i egen regi som i genomsnitt landade på 871 Mkr (vilket var ett genomsnitt mellan en uppskattning på 763 Mkr och ett annat på 980 Mkr).

GHABs kapitalinsats bedöms därför bli mycket begränsad, speciellt som att exploateringen sker över tid och de första färdigställda byggnaderna genererar ett positivt kassaflöde som finansierar en del av nästkommande byggnadsinvesteringar.

Exakta former för kapitalisering samt slutgiltiga värden kommer fastslås i JV-bolagets affärsplan och aktieägaravtal, se vidare Hemställan

Hur ser en känslighetsanalys ut för framtida kassaflöden, inklusive hänsyn för vakansrisk?

GHAB:s redovisade kalkyler har byggt på en relativt lång exploateringstid (7 år jämfört med i teorin möjliga cirka 4 år). Detta för att kunna möjliggöra att i lugn och ro få in långsiktiga kunder som driver volym över kaj. GHAB har även varit konservativa då redovisat kalkyl för värdering av marken. GHAB har fått tydliga indikationer från marknaden på att kombinationen av GHAB + etablerat fastighetsbolag ses som en mycket attraktiv hyresvärd av kunder.

Efterfrågan på ny logistikyta har stärkts under Covid-19 där kraftig ökning av e-handel (+40% SE 2020) och ökade nivåer på säkerhetslager minskar redan låga vakansgrader i befintligt bestånd.

Vakansgrad i Europa är i snitt 5,3% i Europa². För Sverige är motsvarande siffra 4,3% baserat på en studie av totalt 8 400 industri- och logistikfastigheter med sammanlagt 31,6 miljoner kvm yta³.

Göteborg hade en genomsnittlig vakansgrad om 4,7% under slutet av 2020 där dock Sörred (Västra Hisingen) såg en vakansgrad om 2,5% - i princip obefintlig⁴.

Om vi ändå skulle göra en känslighetsanalys så skulle vi kunna anta:

1. 0% fyllnad första året,
2. 50% år 2,
3. 100% år 3–12
4. 90% ”för evigt” från år 13

² Källa: Savills 2020

³ Källa: Croisette.

⁴ Källa: Croisette

Kalkyl enligt Hemställan:

Miljoner Kronor	Vald JV-partner	Genomsnitt Egen regi	Skillnad (JV-Egen)
Investering Nominellt	6	871	-866
Nettonuvärde	608	454	154
Antal år till investering återbetald (nominellt)	3	15	-12

Kalkyljämförelse efter känslighetsanalys med ovan nämnda vakansgrader:

Miljoner Kronor	Vald JV-partner	Genomsnitt Egen regi	Skillnad (JV-Egen)
Investering Nominellt	6	871	-866
Nettonuvärde	536	325	211
Antal år till investering återbetald (nominellt)	4	16	-12

Anledningen till att Eget Regi alternativet försämras mer beror på att en större del av dess cash flow uppstår senare. Det är rimligt att anta 0% vakansgrad år 3–12 då JV:t ej skall bygga på spekulation.

Jämförelsekalkyler i Hemställan med underhållskostnader

GHAB vill komplettera Hemställan med att jämförelsekalkylerna mellan JV alternativ och Egen regi alternativet i Hemställan inte innehåller underhållskostnader. Dessa beräknas de första åren uppgå till cirka 30 kr/m² för att efter cirka 10 år uppgå till 78 kr/m². Skillnad på nuvärde och payback om vi inkluderar underhållskostnader är följande:

JV-alternativet	Hemställan	Med driftskostnad gradvis
Nuvärde	608 Mkr	553 Mkr
Payback	3 år	3 år
Egna alternativ	Hemställan	Med driftskostnad gradvis
Nuvärde	454 Mkr	345 Mkr
Payback	15 år	16 år

Differensen är -55 Mkr i JV och -110 Mkr i Eget (eftersom GHAB står för 50% resp. 100%).

Övrigt

GHAB har i de kalkyler som redovisas i Hemställan använt sig av en hyresnivå som är marknadsmässig. Detta har säkerställts genom info från tilltänt JV partner och från andra aktörer (i förfråganprocessen, se Hemställan) samt genom statistik om genomsnittshyra för uppförda logistikfastigheter nära hamnen.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Helena Forslund, Handläggare

Göteborgs Stad
Inköp och Upphandling
Diarienummer N050-303/20

Göteborgs Hamn ABs
Diarienummer; GHAB 2020-0452

Remissvar från Göteborgs Hamn AB på ” uppdaterad riktlinje för Inköp och upphandling”

Göteborgs Hamn AB (GHAB) vill börja med att kommentera att vi tycker att det är mycket positivt att Inköp och Upphandlingsförvaltning arbetar alltmer taktiskt och strategiskt generellt. Ett sådant exempel är arbetet som nyligen gjorts vad gäller hantering av direktupphandlingar i staden och det som nu sker i form av översyn av riktlinjen för inköp och upphandling för staden (med huvudsyftet att styra inköpare och användare i staden att arbeta mer strategiskt med klimatfrågor vid inköp och upphandlingar).

Vi vill dock framföra (på nytt) att vi anser att det är viktigt att man beaktar att förutsättningarna för inköpsarbete som finns inom staden är mycket olika. Vi anser självklart att det är viktigt att se ur stadens gemensamma bästa. Men det är också viktigt att de olika verksamheterna kan få säkerställa att de kan anskaffa de verksamhetskritiska varor och tjänster de behöver, utan att begränsas av snäva riktlinjer, respektive verksamhet måste kunna fullfölja sina uppgifter på bästa möjliga sätt och därigenom bidra till stadens bästa.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) lämnade nyligen in ett remissvar till Inköp och Upphandling rörande förslaget på en direktupphandlingsprocess. Då vi i den lyfte en hel del övergripande uppgifter som påverkar vårt inköps och upphandlingsarbete – inte bara gällande direktupphandlingar utan generellt, och vi bedömer dem som viktigt bakgrundsfakta även för hur den övergripande riktlinjen ska kunna användas, tar vi med dem i denna remiss också.

Förutsättningar för Göteborgs Hamn ABs verksamhet

GHABs övergripande mission är ”*Vi är garant för näringslivets access till hela världen*”. En viktig del i det är att alltid jobba för att ha hamnens alla verksamheter igång och i bra skick 24/7 för just kunna säkra att inte bara Göteborgsregionen utan hela Sverige har goda förutsättningar för att kunna skicka iväg respektive ta emot varor. Vår verksamhet styrs bland annat av säkerhetsskyddslagen, vi är ett nationellt särintresse och är utpekade som EU kritisk infrastruktur. GHAB tillhör utifrån sin verksamhets art Försörjningssektorn och går därmed under annan lagstiftning med som bekant bland annat högre tröskelvärden än för den klassiska sektorn som merparten av stadens verksamheter tillhör.

Vi har en omfattande anläggningsinfrastruktur och delar av våra anläggningar har många år på nacken och även om vi arbetar efter väl genomgångna underhållsplaner och satsar mycket på förebyggande drift och skötsel så kräver vår verksamhet emellanåt akuta inköp. Det är en självklarhet att dessa ska göras i enlighet med gällande lagstiftning och de riktlinjer som finns. Det är inte ofta men emellanåt behövs det göras direktupphandlingar över gränsvärdet men då gör vi dem i enlighet med de lagar/riktlinjer/praxis som finns i förhandlat förfarande utan föregående annonsering.

Med tanke på stadens differentierade verksamhet, behov, resurser och förutsättningar inom t ex inköps och upphandlingsområdet förstår vi att det kan krävas förenklingar och förtydligande inom t ex direktupphandlingar – men för GHAB med den typ av verksamhet vi har och är och med en dedikerad påläst inköpsavdelning blir det inte ändamålsenligt att inskränka de krav som lagstiftningen ställer. Processen är inte framtagen för GHAB:s behov eller utifrån de lagar och regler som gäller för GHAB.

Kommentarer på remissen

I detta nu efterfrågade remissyttrande handlar det om den övergripande riktlinjen. Huvudsyftet för uppdateringen gäller ” *hur staden kan styra inköpare och användare i stadens alla nämnder och bolag mot mer hållbara val genom att i större utsträckning arbeta strategiskt med klimatfrågor vid inköp och upphandling*” men i förslaget har man även tagit med vad INK själva benämner som ” *mindre justeringar/förtydliganden i riktlinjen kopplat till bland annat stadens gemensamma direktupphandlingsprocess samt partiell samverkan och avsteg från riktlinjen*”. GHAB upplever att det inte i alla fall är helt tydligt om/vad justeringarna/förtydliganden, vilket ger att den skulle kunna vara en större förändring än vad den ges av att vara.

I remittering av förslaget lyfter INK två frågor som önskas svar på ;

Utifrån fullmäktiges uppdrag att styra inköpare och användare i stadens alla nämnder och bolag mot mer hållbara val genom att i större utsträckning arbeta strategiskt med klimatfrågor vid inköp och upphandling:

1. Ser ni att föreslagna förändringar i riktlinjen kommer att bidra till fullmäktiges uppdrag, se ovan?

Svar GHAB :

Riktlinjen i sig lär inte bidra utan som alltid handlar det om hur det arbetas med frågorna ute i verksamheterna i praktiken. Viktigt att ges rätt förutsättningar och möjlighet till kompetensstöd osv för att det ska finnas möjlighet att formulera och ställa relevanta krav i upphandlingar och kanske än mer kunna följa upp dem. Tyvärr upplever vi att flera av formuleringarna inte är tydliga och därmed lämnar utrymme för tolkningar.

2. Vilka eventuella konsekvenser ser ni utifrån föreslagna förändringar i riktlinjen?

Svar GHAB:

Såsom nämnt ovan upplever vi att en del av dem inte är helt tydliga. En mycket viktig punkt som framstod tydligare i den nu gällande riktlinjen gäller den i kapitel 7 . *Nämnder, styrelser eller motsvarande organ ansvarar för att gällande lagstiftning och denna riktlinje efterlevs*. Där står bl a idag;

Nämnder och styrelser kan anta egna anvisningar för användning av direktupphandling och i övrigt vidta de åtgärder som krävs för att lag, författning och denna riktlinje ska kunna efterlevas.

I förslaget på den nya riktlinjen upplever vi denna skrivning som mer inskränkt, men det kan vara ett missförstånd? GHAB menar att det är en förutsättning att nämnder och styrelser ska kunna göra nödvändiga avsteg från riktlinjerna om sådana krävs för att Bolaget/Förvaltningen ska kunna utföra och leverera i enlighet med sina ägardirektiv och uppdrag (se Förutsättningar för Göteborgs Hamn ABs verksamhet)

Nedan följer lite övriga kommentarer på förslaget.

Inledningen

(se kommentar under kapitel 2)

Kapitel 1

Merparten här är desamma som tidigare, men under stycket *Samordning genom ramavtal alternativt dynamiska inköpssystem* -finns text om partiell samordning inte längre med. Det kan vara en bra lösning i vissa lägen och då är det ju oftast inte INK som samordnar eftersom fackkunskapen inte finns hos INK utan ute i bolagen och förvaltningarna som har gemensamma behov. GHAB bedömer kan behöva förtydligas.

Som kommentar på texten om samordning och helhetssyn – se vår text i inledningen om stadens bästa och verksamheternas.

Kapitel 2 (och Inledningen)

De upphandlade ramavtalen eller dynamiska inköpssystemen ska användas i första hand. Ett behov kan många gånger tillgodoses av ramavtalsleverantören även om behovet inte direkt omfattas. Det går ofta att köpa många fler varor och tjänster av en leverantör än vad som omfattas av ramavtalet. Bedömer behöver förtydligas.

Angående att avsteg ska rapporteras till GBGs stads inköps och upphandlingsnämnd efter att först ha beslutats i respektive nämnd/bolagsstyrelse. Ett sådant beslut måste kunna delegeras om nämnd/styrelsen anser det lämpligt. Och i många fall kan det för en utomstående vara svårt att avgöra ifall behovet omfattas av ett ramavtal eller inte och skrivningen riskerar att skapa onödigt extra arbete och administration. Grunden är självklart att de upphandlade ramavtalen ska användas om varan/tjänsten verkligen omfattas av ramavtalet och det fungerar att avropa ifrån det för att lösa aktuellt behov.

Kapitel 4.

Se nyligen inlämnat remissvar gällande direktupphandlingsprocessen.

Kapitel 5

Generellt upplever vi som vi skrev i svaret på fråga 1 .

”att flera av formuleringarna inte är tydliga och därmed lämnar utrymme för tolkningar”.

Bra med krav men för att kunna formulera dem på rätt sätt och, inte minst kunna möjliggöra uppföljning behövs förutsättningar i form av både kompetens och resurser inom området och det är oftast svårt att få till ute i förvaltningarna och bolagen.

Kapitel 6

Oklart vad som menas med civilsamhället och vad är det för överenskommelsen som avses. Bedömer behövs förtydliganden vad innebär.

Vad gäller att ta hänsyn till att skapa förutsättningar för små och medelstora företag att delta i upphandlingar står det ofta i konflikt med andra mål som att formuleras i riktlinjen nämligen t ex att uppnå skalfördelar och förbättra förutsättningar att följa upp avtalen vilket i sin tur förenklas av att det är färre leverantörer. GHAB har i våra egna verksamhetsspecifika ramavtal flera avtal med mindre företag men då gäller det ju just vårt behov. Om man som mindre företag får ett avtal för hela staden blir det lätt kapacitetsproblem – speciellt om avropsmodellen är rangordning. Ett tydligt exempel på det är inom flera av ramavtalsområdena för Hantverkstjänster. Det blir extra tydligt i de fall man inte kunnat fastställa avropsmodellen i upphandlingen på annat sätt en lottnings.

Kapitel 7

Texten ändrad en del fr förra versionen. GHAB vill bara trycka på vikten av nämnder och styrelser kan anta egna anvisningar och göra eventuella avsteg från riktlinjerna men inom lagstiftningen i syfte att kunna säkerställa att verksamheterna ska kunna fungera optimalt och därigenom bidra till stadens bästa.

Kapitel 9

GHAB har nyligen gått in i de kommundemensamma tjänsterna för ekonomi och inköp och använder därigenom nu det kommundemensamma e-handelssystemet Proceedo även för beställningar och fakturahantering (tidigare använde vi det främst som avtalsdatabas). GHAB vill passa på att förmedla vår bild (och vi vet att vi inte är ensamma om den i staden) att Proceedo inte är särskilt lämpligt inköpssystem när man främst köper omfattande stora tjänster såsom GHAB (stödjer inte heller väl när krävs sekretess).

Systemet innebär en mycket omständlig process främst gällande inleveranser och om ska användas som tänkt dessvärre är trögarbetat och inte ger önskat stöd för ett smidigt beställnings- och faktureringsflöde. Proceedo är uppbyggd som en webshop och passar säkerligen bra för köp av enstaka produkter, men det är inte så köpen ser ut på GHAB och enligt vår kännedom inte heller i flertalet av stadens bolag och tekniska förvaltningar.

Vad gäller processen "Beställning till betalning" – Se nyligen inlämnat remissvar gällande direktupphandlingsprocessen, där finns även en kommentar gällande denna.

Sammanfattningsvis .

Med beaktande av ovan synpunkter och kommentarer utifrån GHABs behov att kunna utveckla och effektivisera inköpsprocessen med avseende på hållbarhet, kostnadseffektivitet och driftsäkerhet samt att bolaget skall fortsätta leverera värde inte bara till Göteborgarna och Göteborgs Stad utan också hela Sveriges näringsliv och invånare, ställer vi oss positiva till de föreslagna ändringarna i riktlinjen för Inköp och Upphandling.

Samarbete med stadens inköpsverksamhet är mycket positiv för GHAB och vår egen inköpsverksamhet, och att arbeta för än bättre inköp och inköpsprocesser är självklarheter.

Göteborgs Hamn AB, 29 mars 2021

Elvir Dzanic
VD

Göteborgs Hamn ABs styrelse har fått information om remissen och fått tillfälle att yttra sig. Utökad information kommer att ges till styrelsen på april månads styrelsemöte.

Bilaggar GHABs i februari inskickade remissvar gällande direktupphandlingsprocesserna eftersom det hänvisas till det i detta dokument

Göteborgs Stad
Inköp och Upphandling
Diarienummer N050-0013/21

Göteborgs Hamn ABs
Diarenummer; 2021-0039

Tjänstemannaremiss från Göteborgs Hamn AB på ” gemensam direktupphandlingsprocess i Göteborgs stad”

Göteborgs Hamn AB (GHAB) vill börja med att kommentera att vi tycker att det är mycket positivt att Inköp och Upphandlingsförvaltning arbetar allt mer taktiskt och strategiskt generellt. Ett sådant exempel är det nu aktuella arbetet med att förtydliga processen och ge vägledning för hantering av direktupphandlingar i staden.

Vi vill dock framföra (på nytt) att vi anser att det är viktigt att man beaktar att förutsättningarna för inköpsarbete som finns inom staden är mycket olika. Vi anser självklart att det är viktigt att se ur stadens gemensamma bästa. Men det är också viktigt att de olika verksamheterna kan få säkerställa att de kan anskaffa de verksamhetskritiska varor och tjänster de behöver, utan att begränsas av snäva riktlinjer, respektive verksamhet måste kunna fullfölja sina uppgifter på bästa möjliga sätt och därigenom bidra till stadens bästa.

GHABs övergripande mission är ”*Vi är garant för näringslivets access till hela världen*”. En viktig del i det är att alltid jobba för att ha hamnens alla verksamheter igång och i bra skick 24/7 för just kunna säkra att inte bara Göteborgsregionen utan hela Sverige har goda förutsättningar för att kunna skicka iväg respektive ta emot varor. Vår verksamhet styrs bland annat av säkerhetsskyddslagen, vi är ett nationellt särintresse och är utpekade som EU kritisk infrastruktur. GHAB tillhör utifrån sin verksamhets art Försörjningssektorn och går därmed under annan lagstiftning med som bekant bland annat högre tröskelvärden än för den klassiska sektorn som merparten av stadens verksamheter tillhör.

Vi har en omfattande anläggningsinfrastruktur och delar av våra anläggningar har många år på nacken och även om vi arbetar efter väl genomgångna underhållsplaner och satsar mycket på förebyggande drift och skötsel så kräver vår verksamhet emellanåt akuta inköp. Det är en självklarhet att dessa ska göras i enlighet med gällande lagstiftning och de riktlinjer som finns. Det är inte ofta men emellanåt behövs det göras direktupphandlingar över gränsvärdet men då gör vi dem i enlighet med de lagar/riktlinjer/praxis som finns i förhandlat förfarande utan föregående annonsering.

Med tanke på stadens differentierade verksamhet, behov, resurser och förutsättningar inom t ex inköps och upphandlingsområdet förstår vi att det kan krävas förenklingar och förtydligande inom t ex direktupphandlingar – men för GHAB med den typ av verksamhet vi har och är och med en dedikerad påläst inköpsavdelning blir det inte ändamålsenligt att inskränka de krav som lagstiftningen ställer. Processen är inte framtagen för GHAB:s behov eller utifrån de lagar och regler som gäller för GHAB.

Samarbete med stadens inköpsverksamhet är mycket positiv för GHAB och vår egna inköpsverksamhet, och att arbeta för än bättre inköp och inköpsprocesser är självklarhet.

Med ovan i beaktande ställer vi oss positiva till gemensam process för direktupphandling med följande synpunkter utifrån GHABs behov att kunna utveckla och effektivisera inköpsprocessen med avseende på hållbarhet, kostnadseffektivitet och driftsäkerhet samt att bolaget skall fortsätta leverera värde inte bara till Göteborgarna och Göteborgs Stad utan också hela Sveriges näringsliv och invånare.

- **Gränsvärden** Att styrelsen för Göteborgs Hamn AB inom lagens ramar, ytterst får avgöra gränsvärdena för dokumentationsplikt samt nivå på krav på skriftlig dokumentation för olika beloppsintervall under gränsen för dokumentationsplikt.
(GHABs styrelse tog 2016 beslut, i enlighet med riktlinjerna för Inköp och upphandling, egen anvisning vad gäller hantering av direktupphandlingar om att gränsen för när direktupphandlingar ska dokumenteras, motiveras och skriftligt avtal/överenskommelse upprättas, ska ligga kvar på lagstadgad nivå om 100 000 kr. Bedömningen är att den nivån ska ligga kvar).
- **Om möjligt tillfråga minst 3 leverantörer.** Att kravet vid direktupphandling över 50 000 (eller det belopp som aktuell nämnd eller styrelse tagit beslut om); tillfråga minst 3 leverantörer eller annonsera, skrivs om till en formulering som innefattar det som beskrivs i kommentaren till texten. Dvs att det även i processbilden står "om möjligt tillfråga minst 3 leverantörer".
- **Förhandling** – Där det under delprocess över 50 000 står om förhandling menar vi att möjlighet att förhandla bör inte vara begränsat till att måste förhandla med alla, utan att man ska kunna förhandla såsom i övriga upphandlingsförfaranden där förhandling är tillåten " med en eller flera men aldrig i syfte att "ändra ordningen". Och varför inte uppmuntra till förhandling på lägre nivåer också? Vi ska väl använda de möjligheter vi har till så bra anbud som möjligt? Men vi tolkar att det inte är begränsat till den högre nivån.
- **Saknar tillgång till Processen Beställning till betalning** Att senare få ta ställning till de delar i processen som inte är beskrivna till exempel i processen för beställning till betalning (såsom vi förstår det omfattas denna process i dagsläget enbart av förvaltningarnas arbete och vi som bolag har inte åtkomst till denna process och ingår inte heller i det förbättring av processen kring denna som pågår inom Intraservice regi)

Göteborgs Hamn AB, 23 februari 2021

Eva Wegsjö Sande
Inköpschef

Styrelsemöte 2021-04-23

Handläggare: Jenny Gwes
Telefon: 031-368 75 43
E-post: jenny.gwes@portgot.se

Ärende: Information GHABs remissvar på samråd om uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön i Nordsjön och Östersjön 2022–2027

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har tagit fram ett förslag på uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön. Framtagande av åtgärdsprogrammet är sista steget i den sexåriga förvaltningscykeln som i havsmiljödirektivet beskrivs som den marina strategin.

Åtgärdsprogrammet riktar sig till myndigheter och kommuner. Arbetet inom havsmiljöförvaltningen utgör en del av Sveriges maritima strategi, med målsättningarna konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

I det uppdaterade åtgärdsprogram ingår förslag på ytterligare 15 åtgärder, förslag på modifieringar av åtgärder som beslutades 2015 och åtgärder som beslutades 2015 som behöver fortsätta. Samrådet pågår från den 1 november 2020 till den 30 april 2021.

Göteborgs Hamn kommer lämna in ett remissvar där vi främst lämnar synpunkter på två av de nya åtgärderna som är minimera miljöpåverkan från sjöfart i den marina miljön samt expertstöd för ett samordnat oljeskadeskydd.

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslagen i åtgärdsprogrammet syftar till att förbättra havsmiljön och minska utsläppen av farliga ämnen. Göteborgs Hamn ser positivt på de åtgärderna som berör att minimera miljöpåverkan från sjöfart i den marina miljön samt expertstöd för ett samordnat oljeskadeskydd. Båda åtgärderna kan leda till mindre utsläpp från sjöfarten.

Göteborgs Hamn ställer sig också positiva till åtgärden att ta fram en tillsynsvägledning för rengöring av fartygsskrov.

Övriga åtgärder i remissen är inte direkt kopplade till hamnverksamhet eller internationell sjöfart, varav GHAB inte lämnar några synpunkter på dessa åtgärder.

Bedömning ur social dimension

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

Samverkan

Göteborgs Hamn är medlemmar i Göta Älvs vattenråd. Göta Älvs vattenråd är ett nätverk för att diskutera aktuella vattenfrågor och skapa ett helhetsperspektiv. Många remisser rörande arbetet med vattenfrågor hanteras via vattenråden. För remissen angående uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön skickar Göteborgs Hamn in ett eget remissvar utöver att ge input till vattenråden, eftersom nya åtgärder var direkt kopplade till sjöfart.

Utöver remissen om uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön pågår arbete i vattenråden med att ge synpunkter på Vattenmyndigheternas samråd om förvaltningsplan, åtgärdsplan och miljökvalitetsnormer 2021–2027 samt delbetänkande av Miljömålsberedningen om Havet och människan.

Bilagor

1. Yttrande angående uppdaterat åtgärdsprogram
2. Sammanfattning av åtgärdsprogrammet för havsmiljön

Datum: 2021-04-12

Yttrande angående Havs -och vattenmyndighetens uppdaterade åtgärdsprogram för havsmiljön i Nordsjön och Östersjön 2022-2027

Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram ett förslag till uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön och önskar ta del av synpunkter på förslaget. Göteborgs Hamn har tagit del av förslaget och vill framföra följande synpunkter:

ÅPH 51 Minimera miljöpåverkan från sjöfart i den marina miljön

Den föreslagna åtgärden syftar till att minska farliga ämnen från sjöfarten. Ett sätt att göra det, är enligt, förslaget att begränsa PFAS i brandskum samt minimera användningen vid tester och brandövningar till sjöss. Göteborg Hamn ser det som positivt att frågan utreds och regleras. En aspekt som är viktig att inkludera i utredningen är rengöring av tankar och ledningar på fartygen i samband med utbyte av PFAS-skum. Beroende på vilka koncentrationer en reglering hamnar på kan rengöringen bli väldigt omfattande med stora mängder PFAS-förorenat tvättvatten måste också omhändertas. Alternativt att system måste bytas ut. Det finns ett behov av stöd kring lämpliga rengöringsmetoder då rengöringen oftast medför stora kostnader.

Vad gäller test och övning instämmer GHAB i att användningen ska minimeras och så mycket som möjligt samlas upp på däck och omhändertas på land. Beroende på testets/övningens syfte är det inte alltid möjligt att använda andra brandskum då det kan vara svårt att testa funktionen då kastlängden vid ett skarpt läge är mycket lång och det är svårt att samla upp resterna. Detta skapar osäkerheter kring systemens funktion och tillförlitlighet, vilket är en risk i sig för ett säkerhetssystem. Önskvärt vore att det finns någon testanläggning där fartygen kan testa sin utrustning och där säkert omhändertagande kan ske.

I åtgärden föreslås det också begränsningar för sjöfart att släppa ut farliga ämnen i skrubbevatten. Göteborgs Hamn har bevakat frågan om utsläpp av skrubbevatten både i internationella och nationella sammanhang. Vi anser att utsläpp av skrubbevatten från fartyg inom hamnområdet förorenar vattnet och kontaminerar muddermassorna och har därför infört ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i hamnområdet. Det finns en stor otydlighet i vem som bedriver tillsyn och har möjlighet att reglera utsläppen av skrubbevatten från fartygen inom hamnområdet. Det behövs tydliga internationella riktlinjer om utsläpp av skrubbevatten och generella förbud mot utsläpp inom hamnområden.

ÅPH 52 Expertstöd för ett samordnat oljeskadeskydd

Göteborgs Hamn stödjer åtgärden om att inrätta ett expertstöd för samordnat oljeskadeskydd.

Eftersom det sker en utveckling och förändring i fartygens bränsle för framdrift, men även i tankfartygens last ställs det nya krav på saneringsmetoder, tekniker och material vid ett eventuellt läckage. Expertstödet skulle här kunna fylla en viktig funktion genom att bevaka utvecklingen och sprida information.

Göteborgs Hamn har både interna resurser för sanering och tillgång till externa resurser för att kunna hantera eventuella spill i hamnområdet. Den nationella samverkansgruppen för oljeskadeskydd (NSO) har varit en värdefull tillgång att utbyta erfarenheter, ta del av inträffade händelser och övningar för att förstärka och utveckla hamnens förmåga att hantera händelser.

ÅPH 15 Ta fram vägledning riktad till myndigheter och verksamheter för omhändertagande av farliga ämnen och påväxt på fartygsskrov.

Göteborgs Hamn stödjer åtgärden att ta fram en tillsynsvägledning för rengöring av fartygsskrov. Vägledningen kommer innehålla information om hur tillsyn ska bedrivas samt vilka riktlinjer och vilka krav som ska ställas på filterning och omhändertagande av biologisk påväxt och krav på teknik för minimering av spridning.

Samarbetet mellan rederier, företag som genomför skrovrengöring, Göteborgs Hamn samt tillsynsmyndigheten fungerar idag på ett tillfredsställande sätt i Göteborg, men för att få ett mer harmoniserat arbetssätt överallt ser vi behovet av en tillsynsvägledning.

Marin strategi för Nordsjön och Östersjön

Samråd om uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön i Nordsjön och Östersjön
2022–2027 enligt havsmiljöförordningen



Nedan följer en sammanfattning av åtgärdsprogrammet för havsmiljön. Därefter följer ett fördjupat avsnitt om de två nya föreslagna åtgärderna om att minimera miljöpåverkan från sjöfart i den marina miljön samt expertstöd för ett samordnat oljeskadeskydd, vilka är de två åtgärder som berör GHAB i störst uträkning och där vi kommer lämna synpunkter i remissvaret.

Samrådshandlingarna i sin helhet nås via nedanstående länk:

[Remiss om förslag till åtgärdsprogram för havsmiljön - Remisser - Havs- och vattenmyndigheten \(havochovatten.se\)](#)

Sammanfattning av åtgärdsprogrammet för havsmiljön

Havs- och vattenmyndigheten är en nationell förvaltningsmyndighet på miljöområdet som genomför en sammanhållen havs- och vattenpolitik på regeringens uppdrag. Myndigheten arbetar för frågor om bevarande, restaurering och hållbart nyttjande av sjöar, vattendrag, hav och fiskresurser genom att verka i samarbete med andra aktörer i samhället i Sverige, EU och globalt.

Ett av målen i Havs- och vattenmyndighetens verksamhetsstrategi för 2021-2023 är Hav i balans samt levande kust och skärgård. Det innebär att Västerhavet och Östersjön ska ha en god miljöstatus och en långsiktigt hållbar produktionsförmåga samtidigt som den biologiska mångfalden ska bevaras och skyddas. Svenska och internationella utsläpp av näringsämnen till haven ska minska. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. På global nivå har vi en utvecklad samverkan med andra länder mot gemensamma mål.

Bakgrund

Havs- och vattenmyndigheten gjorde 2018 en bedömning av miljötilståndet i Östersjön och Nordsjön där det konstaterades att havsmiljöns status måste förbättras för att kunna leverera de ekosystemtjänster vi människor är beroende av. En del av detta arbete med att förbättra havsmiljöns status är att ta fram ett åtgärdsprogram för havsmiljön. Åtgärdsprogrammet för havsmiljön i denna form innehåller en rad nya styrmedelsåtgärder, exempelvis i form av regleringar men även vägledning för att kunna följa befintliga regelverk som påverkar hur havet mår. Klassiskt och historiskt leder regleringar som styrmedel till innovationer och till nya och förbättrade samverkansformer till nytta för det vidare hållbara samhällsbyggandet men även för regional tillväxt. Ytterligare typer av styrmedelsåtgärder (hädanefter benämnda som "åtgärder") som kan ingå i åtgärdsprogrammet för havsmiljön är bland annat åtgärder för samordning, kommunikation och information samt ekonomiska incitament, vilka även de skapar förutsättningar för innovation och utvecklade samverkansformer.

Havs- och vattenmyndighetens roll i detta arbete är att föreskriva, vägleda och samverka med åtgärdsmyndigheter för genomförandet och uppföljningen av de redan existerande åtgärder som finns inom ramen för andra regelverk samt för de nya åtgärderna som föreslås i detta förslag till åtgärdsprogram. För att nå effekt i miljön är nära samverkan med andra myndigheter som bidrar till en effektiv havsförvaltning av stor vikt, exempelvis Naturvårdsverket, Jordbruksverket, Transportstyrelsen och Kemikalieinspektionen samt länsstyrelserna. De myndigheter som genomför åtgärder bidrar till en bättre havsmiljö, genom centralt ansvar för områden som berör havsmiljön såsom sjöfart, farliga ämnen och övergödning. Åtgärderna i detta åtgärdsprogram speglar detta. att havsmiljöns status ska förbättras och för att arbetet ska ske med en källa till havsperspektiv är det särskilt viktigt att vattenmyndigheterna tar fram ett effektivt åtgärdsprogram och att det genomförs. Även det praktiska tillsyns- och

åtgärdsarbetet som länsstyrelserna och kommunerna utför är av stor betydelse i förändringsarbetet mot en god havsmiljö.

Till stöd för detta arbete i sin helhet behövs finansiering och nya styrmedel. Finansiering av åtgärder kan ske genom vårt eget Åtgärdsanslag för havs- och vattenmiljön och i LOVA-stödet. Finansieringsmöjligheter finns även i EU:s fondsystem där viktiga redskap för havsmiljön är Europeiska havs- och fiskerifonden (EHFF) samt Landsbygdsprogrammet under Gemensamma Jordbrukspolitiken (CAP). För innovation och tillväxt finns särskilda finansieringsmöjligheter inom ramen för EU:s regionalfonder, från Vinnova och Naturvårdsverket. Havs- och vattenmyndigheten kan vara en partner och mottagare av åtgärder och i projekt under dessa finansieringsinstrument för att stärka förändringsarbetet i Sverige, inom EU och globalt till nytta för havets ekosystemtjänster och för att uppnå målet om hav i balans. Havs- och vattenmyndigheten får även av regeringen särskilda uppdrag att utreda nya styrmedel som kan leda till innovationer i ett förändringsarbete för att nå hållbara hav. Exempel på detta är ett pågående uppdrag att utreda möjligheterna till ett handelssystem för utsläppsrätter för övergödande ämnen. Andra exempel är även genomförda uppdrag om producentansvar för fiskeredskap och uppdrag tillsammans med Transportstyrelsen om striktare krav på utsläpp från fartygens skrubbevatten för att minska utsläpp av farliga ämnen till havsmiljön. Nya styrmedel och i längden innovationer förväntas även i Havs- och vattenmyndighetens och Jordbruksverkets uppdrag om en strategi för Framtidens Fiske och blir också ett bidrag till Sveriges livsmedelsstrategi. Således kompletteras åtgärdsprogrammet för havsmiljön av Havs- och vattenmyndighetens pågående nationella arbete men även det internationella arbete som bedrivs inom de regionala havsmiljökonventionerna, Helcom i Östersjön och Oskar i Nordostatlanten. Sverige verkar där för att få en harmonisering av våra nationella åtgärder bl. a. inom ramen för detta föreslagna åtgärdsprogram för havsmiljön men även inom andra EU- och internationella regleringar som rör exempelvis områdesskydd, sjöfart och farliga ämnen, inom ramen för dessa konventioners regionala aktionsplaner.

Förslag för uppdatering av åtgärdsprogrammet

Havs- och vattenmyndigheten har nu tagit fram ett förslag för uppdatering av åtgärdsprogrammet för havsmiljön från 2015 (ÅPH) för Nordsjön och Östersjön. Uppdateringen genomförs enligt havsmiljöförordningen, som är det svenska genomförandet av EU:s havsmiljödirektiv. Åtgärdsprogrammet för havsmiljön anger vilka åtgärder som behövs för att de av Sverige föreskrivna miljökvalitetsnormerna för havsmiljön ska kunna följas, och för att god miljöstatus ska uppnås på sikt. Åtgärdsprogrammet följer bestämmelserna i 5 kap. miljöbalken. Arbetet sker enligt en ekosystembaserad metod för att säkerställa ett hållbart nyttjande av haven och marina ekosystem och att detta sker på ett sätt som inte äventyrar deras långsiktiga fortlevnad. Dessutom ska vidare försämring förhindras.

Vi föreslår ytterligare 15 åtgärder

Förslagen på nya åtgärder har föregåtts av olika typer av analyser och bedömningar. I korthet har detta resulterat i en förståelse om varför en viss miljökvalitetsnorm inte bedöms kunna följas med pågående åtgärder, och om fler åtgärder kan behövas för att belastningen ska minska så att normen kan följas. Baserat på resultatet kan ytterligare åtgärder föreslås, i de fall det finns lämpliga åtgärder som är tekniskt möjliga och samtidigt är kostnadseffektiva och hållbara.

Eftersom bedömning visar att majoriteten av miljökvalitetsnormerna för havsmiljön inte följs, ser vi följaktligen över behovet av ytterligare nya åtgärder i uppdateringen av åtgärdsprogrammet. De belastningar som Havs- och vattenmyndigheten övergripande bedömer ha störst påverkan på den svenska havsmiljön är tillförsel av näringsämnen, uttag av arter genom fiske samt tillförsel av farliga ämnen. Dessa belastningar begränsar möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna och även att nå god miljöstatus avseende biologisk mångfald.

Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram förslag på ytterligare 15 åtgärder och ett antal modifieringar av åtgärder från det första åtgärdsprogrammet från 2015. Dessa förslag ska stärka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna som en väg mot god miljöstatus för havsmiljön. Det är viktigt att påpeka att alla åtgärder som riktas mot att minska belastningar också bidrar till att stärka marin biologisk mångfald. För varje åtgärd finns en ansvarig myndighet som behöver genomföra åtgärden och ofta medverkar flera myndigheter.

Många faktorer påverkar möjligheten att nå god status i havsmiljön

De ytterligare åtgärder som föreslås i denna uppdatering gör inte ensamma att miljökvalitetsnormerna följs. I stället kompletterar de den sammantagna mängd av åtgärder som redan finns inom det första åtgärdsprogrammet för havsmiljön, tillsammans med andra relevanta program och regelverk, som bidrar till en bättre havsmiljö. Havs- och vattenmyndighetens bedömning är att dessa dock inte alltid genomförs i tillräckligt hög grad, och inte alltid används i syfte att följa miljökvalitetsnormerna för havsmiljön. Vi har ett genomförandeunderskott i havsmiljöarbetet i stort.

Finansiering

De administrativa kostnaderna som krävs för att genomföra en åtgärd (till exempel arbetskostnader för framtagande av en vägledning eller en föreskriftsändring) finansieras av de myndigheter och kommuner som åtgärden riktas till. Merparten av dessa kostnader faller inom ramen för respektive statlig myndighets och kommuns uppdrag och anslag, ofta förvaltningsanslag. Övriga kostnader för åtgärder finansieras antingen med principen om att förorenaren betalar, vilket innebär att kostnaden för miljöpåverkan internaliseras hos verksamhetsutövaren, genom att denne bär kostnaden för att åtgärda miljöpåverkan, eller genom statlig finansiering, exempelvis åtgärdsanslag, ensamt eller i kombination med medel från riktade fonder som exempelvis europeiska havs- och fiskerifonden, EHFF.

Åtgärdsprogrammet är en god miljöinvestering

Resultaten från konsekvensanalysen visar att de nya åtgärderna sannolikt är en god samhällsekonomisk investering. Det är dock viktigt att påpeka att de kvantifierade kostnaderna är behäftade med osäkerhet och stor osäkerhet gäller även den kvantifierade nyttan. Kostnaderna har uppskattats till 0,54 (0,19–0,90) miljarder kronor för perioden 2022–2040. Nyttorna som följd av en ökad tillgång på ekosystemtjänster, har uppskattats till 7,26 (0,96–12,60) miljarder kronor. Överskott i nytta, skillnaden mellan de kvantifierade kostnaderna och de kvantifierade nyttorna av de föreslagna åtgärderna, är uppskattad till 6,72 (0,77– 11,7) miljarder kronor.

Gränsöverskridande samarbeten för att minska belastningar

I vissa fall krävs gränsöverskridande samverkan för att komma åt en belastning eller ett problem. Därför samverkar vi med våra grannländer kring åtgärder i den gemensamma havsmiljön. Det gäller bland annat samarbeten bilateralt, samverkan inom de regionala havskonventionerna Ospar och Helcom samt på EU-nivå.

Samråd av förslag till åtgärdsprogram

Samråd om föreslaget åtgärdsprogram pågår mellan 1 november 2020 och 30 april 2021. Åtgärdsprogrammet ska fastställas i december 2021 och rapporteras till EU-kommissionen i början av 2022. Från 2022 startar arbetet med att genomföra åtgärderna och att följa upp genomförandet.

Åtgärdsförslagen i samrådsversionen av åtgärdsprogrammet

Åtgärdsprogrammet inkluderar befintliga och nya åtgärder. Befintliga regelverk (nationella, regionala, internationella) och de verktyg de erbjuder, bidrar redan till skydd av den marina miljön. **Nya åtgärder** är de som i åtgärdsprogrammet identifierats som nödvändiga för möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna och på sikt nå god miljöstatus, där befintliga åtgärder inte anses tillräckliga. Det finns 32 sådana åtgärder från det första åtgärdsprogrammet som beslutades 2015 (tabell 3). Vissa åtgärder från det första åtgärdsprogrammet föreslås också modifieras (se tabell 2). Till detta föreslås nu 15 ytterligare åtgärder (se tabell 1). Åtgärderna, som är riktade till nationella myndigheter, länsstyrelser och kommuner. Åtgärdernas numrering är löpande och innebär ingen prioritetsordning.

Tabell 1 Förslag på nya åtgärder i det uppdaterade åtgärdsprogrammet för havsmiljön.

Temaområde	Förslag på nya åtgärder
Främmande arter	ÅPH 46, Havs- och vattenmyndigheten Vägledning för att beakta och hantera risken med invasiva främmande arter i beslut/skötseplaner/bevarandeplaner för marina skyddade områden.
Fiskar och skaldjur som påverkas av fiske	ÅPH 47, Havs- och vattenmyndigheten Stärkt tillsyn och förbättrad hantering av redskap inom fritidsfisket.
	ÅPH 48, Havs- och vattenmyndigheten Främja en storleksfördelning hos det kustnära fisksamhället som möjliggör att viktiga funktioner i näringsväven upprätthålls.
	ÅPH 49, Havs- och vattenmyndigheten Minska arealen trålsvept yta och öka användningen av selektiva och skonsamma redskap samt genomföra en sammanställning av trålningens inverkan på kustnära fiskbestånd.
Koncentration och effekter av farliga ämnen	ÅPH 50, Havs- och vattenmyndigheten Förbud mot bottentrålning i marina områden med dumpad ammunition och kemiska stridsmedel.
	ÅPH 51, Transportstyrelsen Minimera miljöpåverkan från sjöfart i den marina miljön.
	ÅPH 52, Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket och Kustbevakningen Expertstöd för ett samordnat oljeskadeskydd.
	ÅPH 53, Kustbevakningen Utökad brottsförebyggande arbete för att motverka olagliga utsläpp av mineralolja och andra farliga ämnen.
	ÅPH 54, Kemikalieinspektionen Minska användningen av biocid innehållande båtbottnfärger på fritidsbåtar.
	ÅPH 55, Transportstyrelsen Aktiv utfasning av tvåtaktsmotorer med förgasare på fritidsbåtar.
Marint skräp	ÅPH 56, Havs- och vattenmyndigheten Produkt- och materialutveckling gällande fiskeredskap.
Undervattensbuller	ÅPH 57, Havs- och vattenmyndigheten Vägledning för att förhindra att seismiska undersökningar orsakar skadligt impulsivt buller med negativa effekter på marina däggdjur.
Biologisk mångfald	ÅPH 58, Havs- och vattenmyndigheten Genomförande av pilotprojekt som ska ge underlag till vägledning för ekosystembaserad havsförvaltning på havsområdesnivå.

	ÅPH 59, Havs- och vattenmyndigheten Inrättande av förvaltningsråd för skyddade områden i svenska havsområden.
Marina näringsvävar	ÅPH 60, Havs- och vattenmyndigheten Behovsstyrd områdesspecifik begränsning av predatorer; gråsäl och skarv, för att stödja åtgärder med syfte att återuppbbygga lokala kustfisksamhällen.

Tabell 2. Åtgärder från det första åtgärdsprogram för havsmiljön som beslutades av Havs- och vattenmyndigheten 2015, som föreslås modifieras.

Övergödning	ÅPH 10, Havs- och vattenmyndigheten: Åtgärder mot internbelastning av fosfor i Östersjön
Farliga ämnen	ÅPH 15, Naturvårdsverket: Ta fram vägledning riktad till myndigheter och verksamheter för omhändertagande av farliga ämnen och påväxt på fartygsskrov.
	ÅPH 17, Naturvårdsverket, och Transportstyrelsen: Att utreda orsak och behov av ytterligare reglering för att förhindra spridning av TBT till havsmiljön från mark och sediment att ta fram vägledning eller riktlinjer med avseende på skrovsrengöring av fritidsbåtar för att förhindra spridning av TBT, övriga biocider och främmande arter till havsmiljön.
Marint skräp	ÅPH 19, Havs- och vattenmyndigheten: att främja en effektiv och hållbar insamling och mottagning av förlorade fiskeredskap samt förebygga förlusten av nya.
Biologisk mångfald	ÅPH 27, Länsstyrelserna och Havs- och vattenmyndigheten: Inrätta nya marina skyddade områden och andra rumsliga förvaltningsåtgärder i tillräcklig omfattning med lämpliga förvaltningsåtgärder för att de nya områdena ska kunna hjälpa till att nå god miljöstatus enligt havsmiljöförordningen
Fysisk störning	ÅPH 29, Havs- och vattenmyndigheten: Att med bistånd från länsstyrelserna, Naturvårdsverket, Boverket samt Riksantikvarieämbetet ta fram en samordnad åtgärdsstrategi mot fysisk påverkan och för biologisk återställning i kustvattenmiljön
Uppföljning	ÅPH 32 Myndigheter och kommuner: Att myndigheter och kommuner som arbetar med åtgärdsprogrammet för havsmiljön behöver rapportera vilka åtgärder som genomförts och hur dessa påverkar miljö kvalitetsnormerna för havsmiljön

Tabell 3. Åtgärder från det första åtgärdsprogram för havsmiljön som beslutades av Havs- och vattenmyndigheten 2015 och som ingår i det uppdaterade åtgärdsprogrammet.

Temaområde	Nuvarande åtgärder
Främmande arter	ÅPH 1 , Havs- och vattenmyndigheten: att ta fram ett pilotprojekt för att utveckla metoder för kontroll och lokal bekämpning av invasiva främmande arter.
	ÅPH 2 , Havs- och vattenmyndigheten: att utveckla tekniskt verktyg för att i ökad grad tillgängliggöra samt komplettera information om främmande arter.
	ÅPH 3 , Havs- och vattenmyndigheten: att utveckla ett nationellt varnings- och responsystem för tidig upptäckt av nya invasiva främmande arter samt hanterings- och beredskapsplaner för dessa.
Fiskar och skaldjur som påverkas av fiske	ÅPH 4 , Havs- och vattenmyndigheten: att införa nya fiskebestämmelser för att freda särskilt hotade kustlevande bestånd innanför trålgränsen i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön
	ÅPH 5 , Havs- och vattenmyndigheten: att införa nya fiskebestämmelser som syftar till att fisket innanför trålgränsen bedrivs mer artselektivt i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön.
	ÅPH 6 , Havs- och vattenmyndigheten: att införa fiskebestämmelser som syftar till att minska fisketrycket på kustlevande bestånd innanför trålgränsen i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön som behöver stärkt skydd men som kan fiskas till viss del.
	ÅPH 7 , Havs- och vattenmyndigheten: att utreda var ytterligare fredningsområden bör inrättas i kustområdena, samt inrätta sådana områden. ÅPH 7, Länsstyrelserna: att bistå Havs- och vattenmyndigheten i att utreda var ytterligare fredningsområden bör införas i kustområdena. Gäller kustlänsstyrelser.
	ÅPH 8 , Havs- och vattenmyndigheten: att utreda för vilka arter och under vilken tid på året som generella fredningstider bör införas för kustfisk, samt inrätta sådana.
	ÅPH 9 , Havs- och vattenmyndigheten: att anpassa fiskeflottans kapacitet till tillgängliga fiskemöjligheter i vissa flottsegment.
Övergödning	ÅPH 11 , Jordbruksverket: att utreda möjligheten att finansiellt ersätta nettoupptag av kväve och fosfor ur vattenmiljön genom odling och skörd av blå fånggrödor där det är möjligt i de havsområden som inte uppnår god miljöstatus, samt stimulera tekniker för odling och förädling av så kallade blå fånggrödor.
	ÅPH 12 , Jordbruksverket: att stimulera vattenbrukstekniker som inte innebär nettobelastning i de havsområden som inte uppnår god miljöstatus.
Bestående hydrografiska villkor	ÅPH 13 , Havs- och vattenmyndigheten: att ta fram en vägledning kring hur förändrade hydrografiska förhållanden påverkar biologisk mångfald och ekosystem
	ÅPH 14 , Boverket: att i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten ta fram en vägledning för kommunal havs- och kustplanering enligt Plan- och bygglagen.
Farliga ämnen	ÅPH 16 , Naturvårdsverket: att fördela medel för tillsynsprojekt av förorenade sediment vid de ur havsmiljöns perspektiv mest angelägna

	<p>områdena; att sammanställa erfarenheter från riskanalys och riskhantering av förorenade sediment vid dessa och redan genomförda objekt; att verka för att sediment i större utsträckning ska ingå i de utredningar som görs av förorenade områden; att harmonisera tillgänglig miljögiftsdata i marina sediment till både innehåll och format samt göra dessa data åtkomliga.</p>
	<p>ÅPH 18, Naturvårdsverket: att identifiera de ämnen som kan förekomma i utgående vatten från avloppsreningsverk i sådana halter att de riskerar att påverka havsmiljön negativt. Vidare, att med avseende på de identifierade riskerna, utreda behov av och utifrån sådana behov ta fram generella utsläppskrav/vägledande riktvärden, tillämpliga kontroll-/mätmetoder samt vägledning för tillsyn och provning</p>
Marint skräp	<p>ÅPH 20, Havs- och vattenmyndigheten: att i samverkan med Naturvårdsverket ta fram en riktad nationell informationskampanj till allmänhet och konsumenter om vanligt förekommande skräpföremål i den marina miljön, dess negativa påverkan på miljön samt kopplingen till konsumenternas beteende.</p>
	<p>ÅPH 21, Havs- och vattenmyndigheten: att stödja initiativ som främjar, organiserar och genomför strandstädning i särskilt drabbade områden.</p>
	<p>ÅPH 22, Naturvårdsverket: att bedriva strategiskt arbete genom inkludering av marint skräp i relevanta avfallsplaner och program inklusive de kommunala avfallsplanerna, där avfallshandlingens betydelse för uppkomst av marint skräp belyses. Materialströmmar av plast behöver prioriteras och styrmedel utredas i syfte att minska förekomsten av plastföremål som skräp i den marina miljön.</p>
	<p>ÅPH 23, Kommunerna: att vid revidering av de kommunala avfallsplanerna identifiera och belysa hur avfallshandlingens kan bidra till att minska uppkomsten av marint skräp samt sätta upp målsättningar för ett sådant arbete.</p>
Biologisk mångfald	<p>ÅPH 24, Havs- och vattenmyndigheten: att ta fram övergripande ramar för nationella åtgärdsprogram för hotade arter och naturtyper i marin miljö samt samordna arbetet nationellt.</p>
	<p>ÅPH 25, Havs- och vattenmyndigheten: att ta fram kunskapsuppbyggande program för hotade arter och naturtyper i marin miljö samt samordna arbetet nationellt.</p>
Marina skyddade områden	<p>ÅPH 26, Havs- och vattenmyndigheten: att utveckla vägledning för vad förvaltningsdokument för marina skyddade områden ska innehålla.</p>
	<p>ÅPH 28, Länsstyrelserna: att införa förvaltningsåtgärder i marina skyddade områden (befintliga/nya, där sådana inte finns idag).</p>
Restaurering	<p>ÅPH 30, Havs- och vattenmyndigheten: att med bistånd från Länsstyrelserna utveckla metoder för ekologisk kompensation och restaurering av marina miljöer.</p>
	<p>ÅPH 31, Länsstyrelsen: att i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten och berörda kommuner genomföra restaureringsåtgärder för ålgräs i Västerhavet.</p>

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning för åtgärdsprogrammet för havsmiljön

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs den betydande miljöpåverkan som genomförandet av åtgärdsprogrammet för havsmiljön förväntas medföra. Beskrivningen utgör ett underlag för Havs- och vattenmyndighetens beslut om åtgärdsprogrammet för havsmiljön som ska fattas senast i december 2021.

Åtgärdsprogrammet för havsmiljön är av övergripande karaktär, därför är också miljökonsekvensbeskrivningen på en övergripande nivå. Den mer detaljerade beskrivningen av miljökonsekvenser vid fysiska åtgärder till följd av åtgärdsprogrammet står respektive utförare för, exempelvis i samband med tillståndsprövning enligt miljöbalken. Det övergripande syftet av det uppdaterade åtgärdsprogrammet för havsmiljön är att bidra till en förbättrad miljö. Samtidigt är åtgärdsprogrammet inriktat mot en specifik del (vattenkvalitet) av vad som ryms inom miljöbegreppet. Det gör att det kan finnas andra miljöaspekter som skulle kunna påverkas negativt, men även positivt, av åtgärderna som föreslås i programmet. I det här fallet har miljöbedömningens bedömningsgrunder i huvudsak utgått ifrån miljökvalitetsmålen. Detta gör att en miljöbedömning av denna typ av program till stor del kan liknas vid en målkonfliktsanalys där olika målsättningar utvärderas mot varandra. Det vill säga en åtgärd som är positiv för havsmiljön kan samtidigt innebära negativ påverkan på en aspekt som naturresurshushållning. Analysen ger alltså vägledning om de aspekter där det finns anledning att se om det går att justera åtgärden för att eventuellt minska negativ påverkan. I bedömningarna har sådana förslag presenterats där det varit möjligt att identifiera eventuella justeringar. Om man ser till det uppdaterade åtgärdsprogrammet i sin helhet så är bedömningen att det i huvudsak bidrar till att uppfylla de bakomliggande miljökvalitetsmålen och underliggande normer för respektive miljöaspekt. Det är bara två åtgärder (ÅPH 55 och 58) som till viss grad bedöms motverka uppfyllandet av de bakomliggande målen för aspekten naturresurshushållning.

Gränsöverskridande miljöpåverkan

De åtgärder som föreslås i uppdateringen av åtgärdsprogrammet för havsmiljön har generellt en gränsöverskridande karaktär, då havsområdena som berörs gränsar till ett flertal andra staters havsbassänger. De länder som bedöms beröras kommer därför att formellt underrättas och ges möjlighet till samråd, enligt 6 kap. 13 § miljöbalken och Konventionen om miljökonsekvensbedömningar i ett gränsöverskridande sammanhang (Esbokonventionen), som en del av miljöbedömningen. Viss gränsöverskridande miljöpåverkan bedöms uppstå från det uppdaterade åtgärdsprogrammet för havsmiljön. Konsekvenserna bedöms dock i huvudsak vara positiva och bedöms ej vara stora. Dock bedöms positiva effekter kunna uppnås om likvärdiga åtgärder vidtas även av andra länder som angränsar till de svenska havsområdena. I sådana fall behöver koordinering ske med andra berörda länder, för att så långt möjligt förebygga negativ påverkan.

ÅPH 51 - Minimera miljöpåverkan från sjöfart i den marina miljön

Motivering

Trots utförliga existerande regelverk, så bidrar sjöfarten fortfarande till negativ miljöpåverkan, t.ex. tillförsel av farliga och övergödande ämnen. Intensiv sjöfart sker inom svenskt territorialvatten och ekonomisk zon, till exempel så sker det årligen ca 28 000 fartygspassager i Öresund, och ca 44 500 passager mellan Bornholm och svenska fastlandet. Dessutom förutspås sjöfarten öka i framtiden. Enligt bedömningen av miljötillståndet 2018 så uppnås inte god miljöstatus för farliga ämnen eller övergödning. Denna åtgärd syftar till att motverka påverkan i miljön från sjöfart inom fyra områden:

- i) Minimera läckage av mineralolja (som smörjmedel) från fartygs propellerhylsor.
- ii) Begränsa PFAS i brandskum samt minimera användningen vid tester och brandövningar till sjöss.
- iii) Begränsning för sjöfart att släppa ut farliga ämnen i skrubbevatten.
- iv) Begränsning av utsläpp av lastrester med negativ miljöpåverkan i Östersjön.

Koppling till miljö kvalitetsnorm med indikator eller deskriptor för god miljöstatus

Åtgärd 51 syftar till att miljö kvalitetsnormerna nedan ska kunna följas

Miljö kvalitetsnorm B.1 Tillförsel av farliga ämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar halter av farliga ämnen som förhindrar att god miljöstatus uppnås.

Delåtgärd, se listan ovan, som adresserar miljö kvalitetsnormen: (i), (ii), (iii)

Indikator B.1.1 Farliga ämnen i biota

Genom att bidra till en minskad mängd och minskade koncentrationer av farliga ämnen även i Östersjöns och Västerhavets kustvatten kommer åtgärden även påverka möjligheten att kunna följa vattenförvaltningens miljö kvalitetsnormer, det vill säga god kemisk ytvattenstatus i kustvatten och därmed även ha en effekt på möjligheten att nå god miljöstatus avseende koncentrationer och effekter av farliga ämnen.

Miljö kvalitetsnorm B.2 Farliga ämnen i havsmiljön som tillförs genom mänsklig verksamhet får inte orsaka negativa effekter på biologisk mångfald och ekosystem.

Delåtgärd, se listan ovan, som adresserar miljö kvalitetsnormen: (i), (iv)

Indikator B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter

Miljö kvalitetsnorm A.1 Tillförsel av näringsämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar koncentrationer av kväve och fosfor i havsmiljön som förhindrar att god miljöstatus uppnås.

Delåtgärd, se listan ovan, som adresserar miljö kvalitetsnormen: (iii), (iv)

Indikator A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor.

Åtgärden bidrar också till att den övergripande normen god miljöstatus, ska kunna följas med avseende på deskriptor 1 Biologisk mångfald, kriterium D1C2 *Populationer av arter av fåglar, däggdjur och fiskar är inte negativt påverkade av belastning från mänsklig verksamhet, och deras*

långsiktiga överlevnad är säkerställd. Detta med avseende på indikator 1.2B Abundans av övervintrande havsfåglar. Delåtgärd, se listan ovan, som adresserar god miljöstatus (iv).

Åtgärdens koppling till komponent som beskriver god miljöstatus

Åtgärden avser förbättra följande delar av ekosystemet och/eller minska följande belastningar: fåglar, fisk, livsmiljöer (bentiska och pelagiska), farliga ämnen, negativa effekter på arter och livsmiljöer, och akuta föroreningshändelser.

Genomförande

Åtgärden genomförs av Transportstyrelsen genom nationellt och internationellt (inom bl.a. IMO och Helcom) arbete för att motverka miljöpåverkan från kommersiell sjöfart. Åtgärden består av ett antal delmoment som syftar till att begränsa:

- i) utsläpp av mineralolja som används som smörjmedel i fartygs propellerhylsor
- ii) PFAS som används som brandsläckningsmedel och
- iv) utsläpp av lastrester från fartygs tankvättar i Östersjön.

Åtgärden genomförs i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten och Kemikalieinspektionen enligt följande:

- Havs- och vattenmyndigheten bidrar med expertstöd för att utreda omfattningen och beskriva de negativa miljöeffekterna.
- Kemikalieinspektionen bistår med expertstöd i arbetet med PFAS i brandskyddsmedel.

Åtgärden genomförs genom att införa regelverk eller styrmedel, utföra informationskampanjer för en förhöjd kunskapsnivå om problematiken och/eller införa miljödifferierade avgifter som medför lägre kostnader för fartyg med mindre utsläpp av de ovan beskrivna miljöproblemen.

Den del av åtgärden som adresserar möjligheter till att hantera och minska farliga ämnen i tvättvatten från fartygs rökgaskrubbers, utgjorde en del av ett regeringsuppdrag till Havs- och vattenmyndigheten och Transportstyrelsen. Regeringsuppdraget slutredovisades till regeringen den första oktober 2020. Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten behöver samverka för att åtgärder vidtas för att hantera/minimera utsläpp av farliga ämnen relaterat till skrubbrar, från fartyg.

Åtgärden genomförs löpande under 2022-2027. Under 2022 ska en genomförandeplan för åtgärden utarbetas. Under 2022-2023 ska underlagsmaterial tas fram eller sammanställas som beskriver uppskattade volymer av utsläppen, framtagande av en nationell ståndpunkt för att verka på en internationell nivå och utredning av möjliga och mest verkningsfulla nationella åtgärder.

Förväntad effekt av åtgärden

Om utsläpp av mineralolja från fartygs propellerhylsor minskas, genom ett minskat läckage och/eller användning av mer miljövänliga smörjoljor, minskar volymer av olycksrelaterade oljespill inkluderande farliga ämnen. Detta medför förbättrade möjligheter att nå målvärdet för indikator B.2.2 och ökad förutsättning för att miljö kvalitetsnorm B.2 kan följas.

Utsläppen av PFAS ämnen kan minska, eller hållas konstant, genom reglering av koncentrationer av PFAS i det brandskum som används på fartyg samt minimering av användning och läckage av PFAS innehållande brandskum till den marina miljön vid brandövningar, t.ex. genom metoder för uppsamling på däck. Detta medför ökad förutsättning för att miljö kvalitetsnorm B.1 kan följas.

Genom att minimera tillförsel av farliga och övergödande ämnen från skrubbevatten eller utsläppta volymer av skrubbevatten till den marina miljön kan halterna av bl.a. metaller, PAH:er och nitrater minska och förutsättningarna för att B.1 och A.1 kan följas öka.

Ett minskat tillskott av lastrester till Östersjön kommer leda till minskad negativ påverkan på övervintrande sjöfågel och ett minskat tillskott av övergödande ämnen i Östersjön. Detta medför ökad förutsättning för att miljö kvalitetsnorm A.1 kan följas.

Lagstiftning/regelverk

Vid genomförande av åtgärden kan nedan regelverk aktualiseras:

- i. Propellerhylsoljor: Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.
- ii. PFAS i brandskum: Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2019:25) om klassificering och miljö kvalitetsnormer avseende ytvatten. PFOS ingår som ett prioriterat ämne och ingår i fastställda miljö kvalitetsnormer för kemisk ytvattenstatus i kustvatten. Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.
- iii. Skrubbevatten: Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Miljö kvalitetsmål

Hav i balans samt levande kust och skärgård

Ingen övergödning

Giftfri miljö

Bakgrund och nuläge

Godstransportarbetet förväntas öka i framtiden och därmed risken för olycksrelaterade oljespill och tillförseln av farliga ämnen till den marina miljön. Därför behövs ett utvecklingsarbete vad gäller vissa typer av utsläpp, som enskilda är små volymmässigt eller medför en mindre påverkan men kan totalt sett vara betydande. Detta på grund av att omfattningen av fartygstrafiken och att utsläppen kan ske i känsliga marina områden.

Läckage av mineralolja från fartygs propellerhylsor: läckage av mineralolja från propellerhylsor uppskattas globalt ske i storleksordningen 30 000 – 100 000 m³ årligen. Detta baseras på att 80- 90% av alla fartyg har läckage av olja från deras propellertunnlar, ett fartyg seglar mellan 300- 330 dagar per år, släpper ut mellan 2-6 liter olja per dygn och med en världsflotta av 45 000 – 70 000 fartyg^{221,222}. I Östersjön återfinns vid varje tidpunkt ca 2000 fartyg. Miljö påverkan från denna typ av utsläpp kan därför vara substantiell (960- 3564 m³) även i detta område, under förutsättning att fartyg som seglar i Östersjön har samma sannolikhet för läckage av propellerhylsolja. Detta kan jämföras med volym av olja som årligen tillförs Östersjön från bekräftade olagliga oljespill - 22,6 m³ (2010-2017).

Ett sätt att mäta den faktiska storleken på läckage av mineralolja från denna källa, är att ställa krav på att volymer av förbrukad smörjolja för propelleraxlar ska rapporteras i fartygs oljedagbok och att tankar för smörjolja redovisas i International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP) certifikatet.

Minskade utsläpp kan åstadkommas genom att mineralolja i propellerhylsorna byts ut mot miljövänlig, nedbrytbar olja. Exempelvis finns i USA regleringar om miljömässigt acceptabla smörjmedel i fartygs propelleraxlar (Environmentally Approved Lubricants, EALs). Ett annat alternativ är att använda sig av vattensmorda system.

Utsläpp av högfluorerade ämnen (per- och polyfluorerade alkylsubstanser, PFAS) via brandskum: PFAS är en grupp av högfluorerade ämnen med vatten-, fett-, och smutsavvisande egenskaper. I gruppen ingår även PFOS, som återfinns i indikator 8.1A för bedömning av god miljöstatus. På grund utav dessa egenskaper så används PFAS i brandskum, som används vid bränder av petroleumprodukter. Dock så har PFAS andra negativa egenskaper, då de är extremt svårnedbrytbara i miljön, flertalet anrikas i levande varelser och är toxiska för organismer. Genom att begränsa högfluorerade ämnen (per- och polyfluorerade alkylsubstanser, PFAS) i brandskum samt minimera användningen vid tester och brandövningar till sjöss och läckage från fartyget ut i den marina miljön, så minskar tillförsel av perfluorerade ämnen till den marina miljön. Vid flertalet brandövningar kan andra skumvätskor användas, som inte innehåller PFAS. Brandskum som innehåller PFAS vars bäst före-datum har gått ut ska lämnas iland. Dock krävs underlagsmaterial för att uppskatta storleken på årliga utsläppsvolymer från denna källa. I nuläget så utförs bara mätningar av ca 20 av de flera tusen PFAS-ämnena som finns på marknaden. Det finns därför också ett generellt behov av att ta fram bättre analysmetoder för totalhalten PFAS.

Farliga ämnen i skrubbevatten: Skrubbrar används till att rena fartygs rökgaser, för att uppfylla krav på minskat svavelinnehåll i marina bränslen, om fartyget vill fortsätta att använda tjockolja med högt svavelinnehåll. Alternativet till skrubbrar för att uppfylla kraven på svavelinnehåll i marint bränsle är att använda bränsletyper som har ett svavelinnehåll på <0,5 % globalt eller <0,1 % i svavelkontrollområden, t.ex. Nordsjön och Östersjön. I en rökgasskrubber av modell öppet system, används havsvatten för att rena fartygets rökgaser. Vattnet som använts släpps sedan orenat tillbaka ut i havet. Utsläppsvattnet från skrubbern innehåller nitrater, som verkar övergödande, och farliga ämnen, t.ex. PAH:er, koppar och zink. För ett medelstort fartyg (12MW) så kan uppemot 13 000 m³ skrubbevatten per dag släppas ut i havet. Koncentrationerna av koppar och zink i utsläppsvattnet bedöms vid överstiga EUs gränsvärden för riskutvärderingar på 2,6 respektive 7,8 µg/l då medelkoncentrationerna för koppar och zink vid mätningar i skrubbevatten var 60 respektive 136 µg/l. Detta medför att ett fartyg kan släppa ut dagligen 780 g koppar och 1770 g zink. I ett scenario där alla fartyg har öppna rökgasskrubbar installerade och utsläppen av PAH:er ligger på gränsvärdet (50 µg PAH_{phe}/l) skulle utsläppen av PAH:er från sjöfarten vara 10 gånger högre än de totala globala utsläppen av PAH:er från alla källor. Vilket visar på att gränsvärdet för PAH:er är verkningslöst. Förutom ovan exempel på tungmetaller som skrubbevattnet kan innehålla är det också starkt försurat (pH 3) av svaveloxiderna som renas ut ur rökgaserna

Utsläpp av lastrester med negativ miljöpåverkan: Enligt MARPOL regelverket (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) 231, Annex II, är det godkänt för fartyg som har transporterat bulklast att efter att ha lossat sitt gods, tvätta lasttankarna och släppa ut dessa lastrester i havet. Det förutsätter att man har fraktat en flytande last som inte klassificeras som mineralolja och som inte innehåller farliga ämnen, enligt International Bulk Chemical Code (IBC koden) 232. Aktiviteten måste utföras under gång mer än 12 nautiska mil från land där vattendjupet överstiger 25 meter. Lastrester från tvättvatten från last av torrbulk får också släppas ut under gång, >12 nm land och om lasten inte är klassad som skadlig för den marina miljön, enligt MARPOL, Annex V. Exempel på lastrester som inte är klassade som farliga ämnen men fortfarande bidrar till miljöproblematik i det känsliga innanhavet Östersjön är vegetabiliska oljor och i vissa fall konstgödsel. Utsläpp av vegetabiliska oljor kan ha samma negativa effekt på fåglar som mineralolja

och konstgödsel eller råmaterial inför produktion av konstgödsel, t.ex. fosfatmineral, kan bidra till de övergödande effekterna som Östersjön är utsatt för. Åtgärden förutsätter att tillräckliga mottagningsanläggningar finns i hamnar i Östersjöområdet.

Geografisk omfattning

- i. Nordsjön, Östersjön. Kust och utsjö.
- ii. Nordsjön, Östersjön. Kust och utsjö.
- iii. Nordsjön, Östersjön. Kust och utsjö.
- iv. Östersjön. Utsjö.

Koordinering med EU:s regelverk Koordinering EU-direktiv och -förfordningar

Kemikalielagstiftning, inkluderat Reachförfordningen (Förfordning nr 1907/2006) and Bionidförfordningen (Förfordning nr 528/2012)

Direktiv (2008/105/EC) om miljökvalitetsnormer inom vattenpolitikens område (ändrat genom direktiv 2013/39/EU)

Direktiv 2016/802/EU om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen

Svavelförfordning (2014:509)

Direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (ändrat genom direktiv 2009/123/EG)

Regional koordinering

Östersjön: Flera förslag på nya actions som diskuteras i uppdateringen av Helcom Baltic Sea Action Plan ligger i linje med aktiviteterna i denna åtgärd, varav vissa har föreslagits av Sverige.

Kostnad och finansiering

För uppgifter om kostnader, se Underlagsrapport: Konsekvensanalys av åtgärdsprogram för havsmiljön i Nordsjön och Östersjön 2022-2027 enligt havsmiljöförfordningen. I kapitlet Samhällsekonomiska konsekvenser av åtgärdsprogrammet redovisas också kostnadsnyttoanalys av åtgärden.

Åtgärden finansieras genom:

- i) Kostnader för att ta fram underlag och informationspapper till IMO grupper, Pollution prevention and response (PPR) och Marine Environmental Protection Committee bekostas av Transportstyrelsen genom ordinarie förvaltningsuppdrag eller av Havs- och vattenmyndigheten genom t.ex. åtgärdsanslaget för havs- och vattenmiljö. Kostnader för informationskampanjer bekostas av Havs- och vattenmyndigheten genom förvaltningsanslaget.
- ii) Kostnad för Transportstyrelsen och Kemikalieinspektionen för utredningar av nuläget vad gäller användning och läckage av PFAS vid brandövningar och arbetet med möjlig reglering av PFAS i brandskum, bör finansieras inom respektive myndighets löpande arbete.
- iii) Kostnader för Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten för utredningar av effekter i miljön av skrubbevatten och arbetet med striktare reglering internationellt och nationellt, bekostas av respektive myndighet. Åtgärden bedöms delvis kunna bekostas av åtgärdsanslaget för havs- och vattenmiljö.
- iv) Kostnader för att ta fram underlag bekostas av Transportstyrelsen eller av Havs- och vattenmyndigheten genom myndigheternas förvaltningsanslag.

Uppföljning av åtgärdens effekt

o Mineralolja från propellerhylsor – uppskattade volymer läckage, volymer miljövänliga smörjoljor, andelen vattensmorda propelleraxelsystem.

o Koncentration av PFAS i brandskum och volymer brandskum som används vid brandövningar. Volymer som lämnas iland för destruering.

o Mängd farliga ämnen, t.ex. PAH:er och tungmetaller, per kubikmeter tvättvatten från skrubbrar som används för att rena fartygs rökgaser.

o Volymer av icke-reglerade lastrester med negativ miljöpåverkan, vegetabilisk olja eller konstgödsel, som tillförs till Östersjön.

Åtgärden ska leda till en kontinuerlig minskning av dessa ämnen över tid. Effekt i miljön bedöms kunna visas genom:

- i) Minskade volymer av olycksrelaterade oljespill. Minskade koncentrationer av PAH:er musslor.
- ii) Minskade koncentrationer av PFAS och PFOS.
- iii) Minskade koncentrationer av tungmetaller (t.ex. , Zn) och PAH:er Minskat antal av oljeskadad övervintrande havsfågel. Minskat tillskott av övergödande ämnen (P och N). Uppföljning kommer närmare specificeras i åtgärdens genomförandeplan.

ÅPH 52 - Expertstöd för ett samordnat oljeskadeskydd

Motivering

Idag finns ingen funktion för att med kort varsel tillhandahålla samordnat expertstöd för oljeskadeskydd. Expertis finns främst hos ett fåtal konsulter. Begränsad kunskap och erfarenhet av oljeolyckor finns hos kommuner och län. Kustbevakning och räddningstjänster har inom sina ansvarsområden god kunskap om själva upptagandet och saneringen efter en oljeolycka, men inte lika god kunskap om miljöprioriteringar och avvägningar. År 2014 beslutade generaldirektörerna för Havs- och vattenmyndigheten (HaV), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen (KBV), Sjöfartsverket (SjV) och Transportstyrelsen (TS) tillsammans med Länsstyrelserna och Sveriges Kommuner och Landsting Sveriges strategi för oljeskadeskydd.

Myndigheterna gav arbetsgruppen Nationell samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) i uppdrag att ta fram en handlingsplan. I handlingsplanen understryks fokusområde 1, där det ingår att ta fram "en nationell stödjande resurs". Någon sådan finns fortfarande inte på plats. Behovet av ett expertstöd för ett samordnat oljeskadeskydd ökar. Detta då sjöfarten från år 2020 har krav på lägre svavelhalt i bränslet och använder nya typer av bränslen med andra kemiska egenskaper än konventionella bränslen, där nuvarande uppsamlings- och saneringsmetoder kanske inte fungerar med fullgod effekt. Risken ökar därmed att experimentella och potentiellt miljöskadliga metoder används. Detta kan leda till att insatsen riskerar att göra mer skada än nytta, och i värsta fall begås miljöbrott enligt miljöbalken. Antalet sjötransporter förväntas också öka i framtiden. Genom åtgärdens införda expertstöd, samordnas och optimeras upptaget av olja till havs och vid kusten. Detta kommer att resultera i lägre miljöpåverkan från oljespill, samt ett mer ekonomiskt och tidseffektivt upptag av olja. Detta jämfört med om varje myndighet och kommun ansvarar för "sitt" område, där resurser och metoder inte samordnas och felaktiga beslut baserat på okunskap leder till att delar av ersättningskraven underkänns.

Koppling till miljö kvalitetsnorm med indikator eller deskriptor för god miljöstatus

Åtgärd 52 syftar till att miljö kvalitetsnormen nedan ska kunna följas:

Miljö kvalitetsnorm B.1 Tillförsel av farliga ämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar halter av farliga ämnen som förhindrar att god miljöstatus uppnås.

Indikator

B.1.1 Farliga ämnen i biota

Miljö kvalitetsnormen B.1 tillämpas inte i kustvatten enligt 8 § i HVMFS 2012:18 eftersom motsvarande ämnen hanteras inom vattenförvaltningens miljö kvalitetsnormer för kemisk ytvattenstatus i kustvattenförekomster.

Genom att bidra till en minskad mängd och minskade koncentrationer av farliga ämnen även i Östersjöns och Västerhavets kustvatten kommer åtgärden även påverka möjligheten att kunna följa vattenförvaltningens miljö kvalitetsnormer. Dvs god kemisk ytvattenstatus i kustvatten och därmed även ha en effekt på möjligheten att nå god miljöstatus avseende koncentrationer och effekter av farliga ämnen.

Åtgärdens koppling till komponent som beskriver god miljöstatus

Åtgärden avser förbättra följande delar av ekosystemet och/eller minska följande belastningar: fåglar, fisk, livsmiljöer (bentiska och pelagiska), farliga ämnen, negativa effekter på arter och livsmiljöer, och akuta föroreningshändelser.

Genomförande

Åtgärden genomförs gemensamt i samarbete mellan Havs- och vattenmyndigheten (HaV), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket (NV) och Kustbevakningen (KBV). Åtgärden genomförs genom att Havs- och vattenmyndigheten som ett första steg, leder myndigheterna i att gemensamt utreda hur ett expertstöd för oljeskadeskydd bör se ut. Vidare ha för expertkunskap och erfarenhet av sanering av olja och oljeprodukter och under vilka förutsättningar en sådan funktion ska kallas in som expertstöd. Myndigheterna ska inrätta en finansieringsmodell för expertstödet och komma överens om hur en upphandling av detta ska ske.

Utredning genomförs under 2022. I samband med detta ska också en genomförandeplan för kommande steg för åtgärden utarbetas. Det samordnade expertstödet bör finnas på plats och gälla löpande åtminstone 2023-2027 för att kunna stötta vid oljespill eller -olyckor.

Ett eventuellt expertstöd föreslås årligen rapportera aktiviteter, inklusive deltagande vid oljespill eller -olyckor och förberedande arbete (till exempel övningar). I rapporteringen ska det ingå vilken typ av stöd som har genomförts och uppskattningar om hur detta har motverkat de negativa miljöeffekterna av oljespill. Åtterrapporering sker, förutom till kontaktperson på respektive ansvarig myndighet, till den Nationella Samordningsgruppen för Oljeskadeskydd (MSB, HaV, NV, KBV, TS, Sjöfartsverket, Sveriges kommuner och regioner samt länsstyrelserna).

Förväntad effekt av åtgärden

Genom åtgärdens införda expertstöd, samordnas och optimeras upptaget av olja till havs och vid kusten vilket resulterar i mindre miljöpåverkan från oljespill eller -olyckor, samt mer kostnads och tidseffektiv insats och sanering. Genom att minimera tillförsel av olja och dess farliga ämnen kan halterna av dessa minska och förutsättningarna ökar att B.1 kan följas. Genom att förhindra felaktig oljesanering med olämpliga kemikalier kan även ytterligare belastningar i form av farliga ämnen i den marina miljön undvikas. Åtgärden bidrar således till mindre miljöpåverkan från oljeutsläpp och saneringar.

Lagstiftning/regelverk

Vid genomförande av åtgärden kan nedan regelverk inom respektive myndighets ansvarsområde aktualiseras:

Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Sjölagen (1994:1009)

Miljöbalken (1998:808)

Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, 28 §

Lag (2002:833) om extraordinära händelser i fredstid hos kommuner och landsting

Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap

Förordning (2006:637) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap

Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap

Lag (2003:778) om skydd mot olyckor

Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor

Miljökvalitetsmål

Hav i balans samt levande kust och skärgård

Levande sjöar och vattendrag

Giftfri miljö

Ett rikt växt- och djurliv

Bakgrund och nuläge

Även om Sverige hittills varit förskonade från större oljeolyckor befinner sig, vilken tid som hels på dygnet, ett stort antal fartyg inom eller i angränsning till svenska havsområden. På Västkusten förekommer ofta tankfartyg med oljelaster på uppemot 250 000 ton och i Östersjön tankfartyg med oljelaster på uppemot 150 000 ton. En enda tank i en större oljetanker kan innehålla uppemot 20 000 ton olja eller oljeprodukter. Även övriga fartyg har idag en betydande mängder bunker för framdrift ombord. Detta medför en risk för olyckor som grundstötningar och kollisioner som kan få allvarliga konsekvenser för havsmiljön. Antalet rapporterade fartygsolyckor inom Helcom-området har under de senaste åren planat ut, men grundstöttnings- och kollisionsolyckor ger alltså upphov till oljeutsläpp av varierande omfattning. Till detta finns även andra källor som kan ge upphov till oljespill: oljeledningar, elkablar (har ett oljelager som isolering), oljeplattformar (finns tre i Östersjön) och vrak (om en tank innehållande olja kollapsar helt).

Effekterna av oljespill och oljeolyckor kan bli omfattande, både miljömässigt och samhällsekonomiskt. Även om Sverige saknar erfarenhet av jämförelsevis större oljeolyckor finns exempel på händelser som fått stort genomslag och medfört höga kostnader samt skador på miljö.

En större olycka är en väldigt komplex sällanhändelse som ställer enorma krav på resurser, information och samordning mellan en mängd inblandade aktörer med olika ansvar och mandat. Kommuner och länsstyrelser kan inte förväntas ha tillräcklig detaljkunskap som krävs vid dessa typer av sällanhändelser. Räddningstjänst, kommuner och Kustbevakningen ses som verksamhetsutövare, och kan således hållas ansvariga för genomförd insats.

Därför finns det ett behov att kunna stötta myndigheter och deltagande aktörer med samordning och miljöexpertis, t.ex. kring vilka prioriteringar och avvägningar som behöver göras vid oljeupptag och sanering och att insatser görs enligt bästa praxis ur miljöhänsyn. Annars finns risk att insatser göra mer skada än nytta. Behovet av en sådan funktion har utretts ett flertal gånger. Det har även efterfrågats i nutid (2019) av Myndigheten av samhällsskydd och beredskap, genom remissvar av Sveriges nationella övervakningsprogram.

Geografisk omfattning

Nordsjön och Östersjön, kust och utsjö.

Koordinering med EU:s regelverk

EU:s miljöskadedirektiv direktiv (2004/35/EG)

Vattendirektivet (2000/60/EG)

Expertstödet kan med fördel användas även i områdena för vattendirektivets tillämpning (kustvatten och inlandsvatten), då ett flertal fartyg trafikerar inlandsvatten, inklusive Väner och Mälaren, och ett oljespill där skulle få stor påverkan på dessa dricksvattentäkter.

Regional koordinering

I Östersjön arbetar Helcom RESPONSE med beredskapsfrågor och oljeupptag på hav och strand genom Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap samt Kustbevakningen. Det finns även förslag på ny action som berör samordning av respons på oljespill på regional nivå inom uppdateringen av Baltic Sea Action Plan.

Bonnavalet för Nordsjön genom Kustbevakningen.

Köpenhamnsavtalet för Norden genom Kustbevakningen.

Kostnad och finansiering

För uppgifter om kostnader, se Underlagsrapport: Konsekvensanalys av åtgärdsprogram för havsmiljön i Nordsjön och Östersjön 2022-2027 enligt havsmiljöförordningen. I kapitlet Samhällsekonomiska konsekvenser av åtgärdsprogrammet redovisas också kostnadsnyttoanalys av åtgärden.

Administrativa kostnader för respektive myndighet för att genomföra åtgärden finansieras inom myndighetens löpande arbete. Kostnaden för expertstödet finansieras gemensamt av samarbetande myndigheterna (Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket och Kustbevakningen), men kostnadsfördelningen beror på finansieringsmodellen som ska utredas.

Uppföljning av åtgärdens effekter

Utvärdering av hur åtgärden fungerar sker löpande genom att expertstödet årligen rapporterar aktiviteter inklusive deltagande vid eventuella oljeolyckor och förberedande arbete som övningar. Expertstödet rapporterar även en slutrapport över insatser under perioden, inklusive vilken effekt de har haft. Detta kompletteras med den vanliga miljöövervakningen för oljeutsläpp, men åtgärden med expertstöd är främst riktad mot större utsläpp där ingen regelbunden miljöövervakning finns (om olyckan inte sker på en provtagningsstation). Uppföljning kommer närmare specificeras i åtgärdens genomförandeplan

Styrelsemöte 2021-04-23
Dnr: GHAB2021-0131

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

Ärende: Remissvar Översiktsplan Göteborg

Sammanfattning

Göteborgs Hamn har fått in en begäran om remissvar angående utställning för ny översiktsplan och för fördjupningar för Högsbo-Frölunda respektive centrala Göteborg startat. Förslagen finns på Göteborgs Stads hemsida www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Alla handlingar är digitala och kan också hittas direkt på länken <https://oversiktsplan.goteborg.se>

Tiden för utställningen är: 24 mars 2021 – 28 juni 2021.

En information om förslagen kommer att ske på styrelsemötet den 23 april. Remissvaren kommer att beslutas på styrelsemötet den 14 juni.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Fredrik Ternström, Handläggare