

**Beslutsunderlag**

Styrelsen 2021-06-14

Diarienummer 0103/20

Handläggare: Andreja Sarcevic, bolagsansvarig

Telefon: 031-368 54 61

E-post: andreja.sarcevic@gshab.goteborg.se

## Återrapportering av uppdrag i handlingsplan från ägardialog 2020 med Göteborgs Hamn AB - åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

Återrapportering av uppdrag i handlingsplan från ägardialog 2020 med Göteborgs Hamn AB gällande åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål antecknas.

### Sammanfattning

Ägardialogerna är ett av instrumenten för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive dotterbolag. Ägardialogen mellan Göteborgs Stadshus AB (nedan Stadshus) och Göteborgs Hamn AB (nedan Hamnen) hölls den 15 september 2020. Som ett resultat av ägardialogen beslutade Stadshus om en handlingsplan för Hamnen innehållande ett uppdrag som rör åtgärder och investeringsbehov för att nå bolagets miljömål.

Hamnens bedömning är att planerade åtgärder är nödvändiga för att nå klimat- och miljömålet samt utveckla ett konkurrenskraftigt och attraktivt godsnav över tid.

Stadshus kan svårligen värdera huruvida åtgärder som omfattas av Hamnens klimatåtgärdsprogram kommer att få önskad effekt men kan konstatera att bolaget genom samordning av aktörer inom hela godsnavet, samarbete/samverkan och ett aktivt påverkansarbete kan bidra till att minska utsläppen i hela transportkedjan. Rapporten från Hamnen visar också att bolaget arbetar aktivt med att söka bidrag till projekt/initiativ. Stadshus sammantagna bedömning är att Hamnen har svarat mot uppdraget i handlingsplanen 2020 avseende åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömålen.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Hamnen uppskattar att kostnader inom bolagets klimatåtgärdsprogram 2021–2030 uppgår till 570 miljoner kronor, vilket motsvarar en årlig kostnad om knappt 60 miljoner kronor 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. Bolaget har en aktuell ansökan om medel från EU Green Deal med möjligt stöd om 250 miljoner kronor till åtgärder som är upptagna i klimatåtgärdsprogrammet. Den största ekonomiska risken är uteblivet stöd via EU Green Deal. Även vid uteblivet stöd från EU visar bolaget att satsningarna sammantaget håller sig inom ägardirektivets avkastningskrav 4–7 % och att

klimatåtgärdsprogrammet bedöms möjligt att genomföras i linje med ägarens krav på bolagets avkastning.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

Enligt ägardirektivet ska Hamnen medverka till en långsiktigt hållbar utveckling genom att i alla verksamheter bedriva ett integrerat och proaktivt hållbarhetsarbete som syftar till att uppnå FN:s globala mål för hållbar utveckling och stadens lokala miljömål. Bolaget har beslutat om mål som innebär reduktion av CO<sub>2</sub>-utsläppen med 70 procent inom hamnverksamheten fram till 2030. Bolagets klimatåtgärdsprogram som presenteras i detta ärende är bolagets handlingsplan för att reducera klimatpåverkan.

### **Bedömning ur social dimension**

Enligt Hamnen omfattar den sociala aspekten av bolagets hållbarhetsarbete främst civilsamhällets samt näringslivets tillgång på varor och gods. Stadshuset har inte funnit ytterligare aspekter på frågan utifrån denna dimension.

### **Bilagor**

1. Protokollsutdrag och handlingar från Göteborgs Hamn AB:s styrelsesammanträde 2021-04-23, § 9

## Ärendet

Föreliggande ärende är en återrapportering till Stadshus AB av uppdrag i handlingsplan 2020 från ägardialogen med Göteborgs Hamn AB.

## Beskrivning av ärendet

Ägardialogerna är ett av instrumenten för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive dotterbolag. De genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som anpassas till det specifika bolagets utmaningar men innehåller även vissa generella frågor, som ställs till samtliga bolag. Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och en sammanställning över de områden där Stadshus styrelse önskar ytterligare fördjupning och kunskapsuppbyggnad till nästkommande ägardialog. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en skriftlig redovisning och där det för de flesta av bolagen ingår en handlingsplan.

Ägardialogen mellan Stadshus och Hamnen hölls den 15 september 2020. Som ett resultat av ägardialogen beslutade Stadshus den 2 november 2020 om en handlingsplan för Hamnen innehållande två uppdrag. Ett av uppdragen rörde åtgärder och investeringsbehov för att nå bolagets miljömål.

Hamnens ägardirektiv anger att bolaget ska medverka till en långsiktigt hållbar utveckling genom att i alla verksamheter bedriva ett integrerat och proaktivt hållbarhetsarbete som syftar till att uppnå FN:s globala mål för hållbar utveckling, stadens lokala miljömål samt stadens mål avseende social hållbarhet. Ägardirektivet anger också att bolaget ska säkerställa en stabil ekonomisk utveckling och skapa ett ekonomiskt utrymme som möjliggör ett långsiktigt och hållbart agerande. Bolagets ekonomiska styrning ska riktas mot en soliditet lika med eller överstigande 30 procent och en avkastning på totalt kapital i intervallet 4,0–7,0 procent. Genom affärsplanen har bolaget beslutat om mål som innebär reducering av CO<sub>2</sub>-utsläppen med 70 procent fram till 2030 (basår 2010) från Vinga till hamn (sjö), i hamn (terminal), från hamn till gränsen av 031-området (land, väg och järnväg) samt från den egna verksamheten.

Bolagets investeringsportfölj ska i grunden vara hållbar med utgångspunkt i verksamhetens ändamål och krav från ägaren. Som en konsekvens sker investeringar i anläggningar som i sig påverkar miljö och klimat i anläggningsfas såväl som i driftsfas. Fokus är enligt Hamnen att utveckla farleder, hamnanläggningar, väg och järnväg för att bygga ett hållbart godsnav utifrån samtliga hållbarhetsperspektiv.

Flertalet av bolagets planerade investeringar i den 10-åriga investeringsplanen ställs mot ett avkastningskrav och är i sig inte utgifter enbart för att minska klimatpåverkan. Bolaget har dock identifierat ett antal investeringar som riktar sig direkt mot att minska klimatpåverkan och som inte primärt tar hänsyn till avkastningskravet, i det korta perspektivet. Dessa investeringar och åtgärder finns beskrivna i Hamnens klimatåtgärdsprogram (se bilaga).

Enligt Hamnen sker en avvägning 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.

Även om investeringarna inte kortsiktigt når avkastningskraven bedömer Hamnen att de på sikt kommer att stärka bolagets konkurrenskraft då ett proaktivt klimatarbete gagnar bolagets förutsättningar att attrahera volymer och generera konkurrenskraft till näringslivet. Omvänt anser bolaget att uteblivna satsningar som bidrar till att minska utsläppen i transportkedjan kommer att bli konkurrenshämmande och att volymer kommer söka sig till klimatsmarta hamnar och logistikhubbar. Hamnen antar även att många av de föreslagna åtgärderna kommer att vara tvingande över tid kopplat till lagstiftning såväl som kunders, samhällets och ägarens förväntningar.

## **Sammanfattande bedömning**

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

Stadshus kan svårigen värdera huruvida åtgärder som omfattas av Hamnens klimatåtgärdsprogram kommer att få önskad effekt men kan konstatera att åtgärderna pekar, i linje med bolagets mål om reduktion av CO<sub>2</sub>-utsläppen med 70 procent fram till 2030, både mot påverkan på sjöfart, landtransporter, terminaloperation och bolagets egen verksamhet. Genom samordning av aktörer inom hela godsnavet, samarbete/samverkan och ett aktivt påverkansarbete kan bolaget bidra till att minska utsläppen i hela transportkedjan. Rapporten från Hamnen visar också att bolaget arbetar aktivt med att söka bidrag till projekt/initiativ. Stadshus sammantagna bedömning är att Hamnen har svarat mot uppdraget i handlingsplanen 2020 avseende åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömålen.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB



Tid: 13.00 - 16.10 (paus 14.02-14.13)

Plats: Amerikaskjulet, Göteborg (Styrelserummet/Digitalt via Teams)

## Närvarande

### Ledamöter

Cecilia Magnusson	ordförande
Birgitta Ling Fransson	1:e vice ordförande
Ronnie Ljungh	2:e vice ordförande
Lars Johansson	(närvarande via länk)
Jan Annerback	(närvarande via länk)
Eva Olofsson	(närvarande via länk)
David Josefsson	(närvarande via länk)
Kristofer André	(närvarande via länk t.o.m. § 14)

### Suppleanter

Karin Bernmar	(närvarande via länk)
Ingela Berntson	(närvarande via länk)
Marianne Bergman	(närvarande via länk)
Gunne Steen	(närvarande via länk)

### Övriga närvarande

Elvir Dzanic	VD	
Erik Ahrén	ekonomichef	(närvarande § 6)
Edvard Molitor	hållbarhetschef	(närvarande via länk § 9)
Eva Wegsjö Sande	upphandlingschef	(närvarande via länk § 11)
Erik Hallgren	anläggningschef	(närvarande via länk § 12)
Jenny Gwes	miljöingenjör	(närvarande via länk § 13)
Fredrik Ternström	projektledare logistik och hamnutveckling	(närvarande via länk § 14)
Bernt Helin	internrevisor	(närvarande via länk)
Johanna Nyström	bolagsjurist, sekreterare	

### Arbetsstagarrepresentanter

Dirk Wallem	SACO	(närvarande via länk)
Carl Jansson	Unionen	(närvarande via länk)
Roger Sköld	Transport	(närvarande via länk)
Fredrik Rauer	Unionen	(närvarande via länk)

### Ej närvarande

Peter Danielsson  
Colin Carlfors  
Alexandra Angelbratt



---

**Protokoll (nr 3)**  
Styrelsemöte 2021-04-23

Underskrifter

**Sekreterare**

Johanna Nyström

**Ordförande**

Cecilia Magnusson

**Justerande**

Ronnie Ljungh



## § 9

### **Beslut – återrapportering från ägardialog till Stadshus AB**

Edvard Molitor redogör, i enlighet med till mötet utsänt underlag, för återrapportering från ägardialog till Stadshus AB.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar att godkänna den presenterade skriftliga rapporten vidrörande bolagets rapportering till Stadshus AB som del i återkoppling i ägardialogen.



Göteborgs  
Stad

Detta dokument är elektroniskt signerat.

Signed by: JOHANNA NYSTRÖM  
Date: 2021-05-10 11:26:49  
BankID refno: 750735a3-dda9-4d1b-af5b-0434a0e8ec79



Styrelsesekreterare: Johanna Nyström

Signed by: RONNIE LJUNGH  
Date: 2021-05-11 15:45:25  
BankID refno: ac00f5f5-3afc-4846-8e29-715e601a342b



Andre vice ordförande: Ronnie Ljungh

Signed by: Gun Cecilia Marianne Magnusson  
Date: 2021-05-10 15:12:36  
BankID refno: 8b9e2a36-1243-44ee-b6ed-7e0b6dc6cd7a



Ordförande: Cecilia Magnusson



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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.

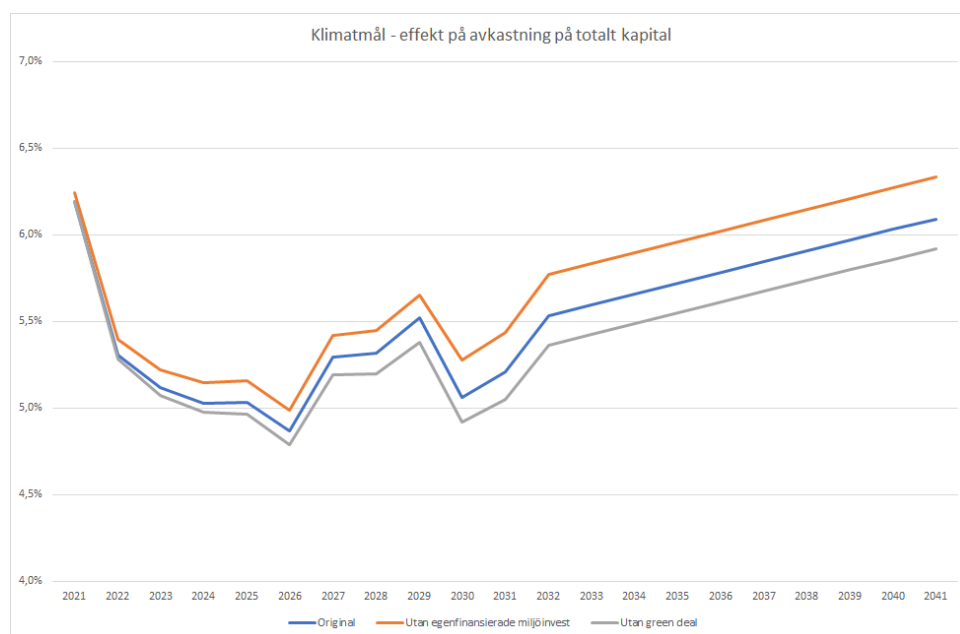
Nedan graf illustrerar effekten på bolagets ekonomiska resultat i;

- 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

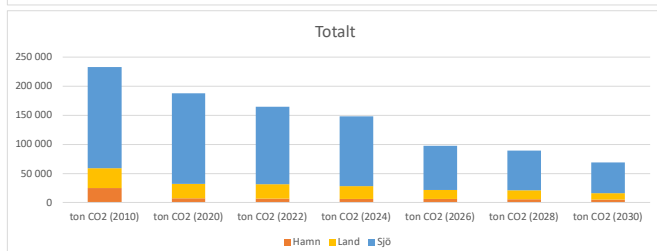
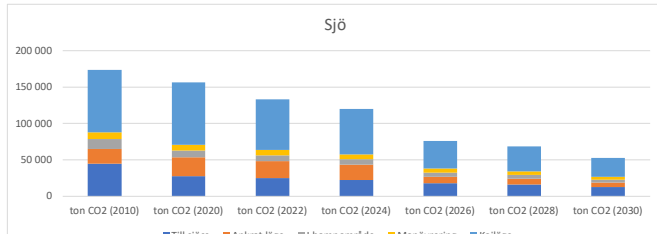
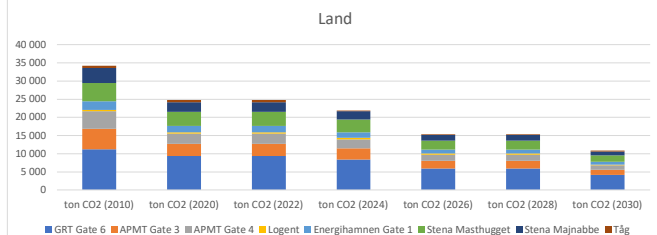
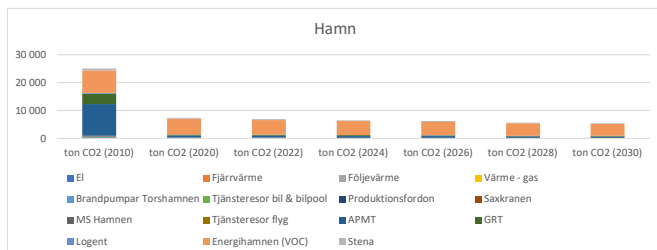
Typ av åtgärd	Delmål	Förslag på möjliga åtgärder	Ansvar/Aktivitet i VP 2021	Potentiell effekt år	Potentiell minskning (ton)	Väntat genomsnitt (%)	Väntad minskning (ton)	Väntad minskning (%)	Kostnad	Övrigt/senaste lägesuppdatering
Investering	Hamn	Bränslebyte till HVO/el/biogas i produktionsfordon	Drivs 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 tjänstesor	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 sludgebåt 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.
<b>Hamn</b>	<b>25 036</b>	<b>14 248</b>	<b>7 321</b>	<b>6 949</b>	<b>6 530</b>	<b>6 213</b>	<b>5 671</b>	<b>5 396</b>	<b>-71%</b>	<b>-78%</b>	
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.
<b>Land</b>	<b>34 215</b>	<b>26 846</b>	<b>24 795</b>	<b>24 795</b>	<b>21 915</b>	<b>15 401</b>	<b>15 401</b>	<b>10 841</b>	<b>-28%</b>	<b>-68%</b>	
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%.
<b>Sjö</b>	<b>173 920</b>	<b>169 900</b>	<b>156 000</b>	<b>133 380</b>	<b>120 042</b>	<b>76 075</b>	<b>68 467</b>	<b>52 720</b>	<b>-10%</b>	<b>-70%</b>	
<b>Totalt</b>	<b>233 171</b>	<b>210 994</b>	<b>188 116</b>	<b>165 124</b>	<b>148 487</b>	<b>97 688</b>	<b>89 539</b>	<b>68 957</b>	<b>-19%</b>	<b>-70%</b>	





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.<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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><b>Ekonomiska avkastningskrav</b></p> <p>Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att fördjupa beskrivning och analys av konkurrerande verksameters 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><b>Att behandlas</b></p> <p>Stadshus AB, våren 2021</p>
<p><b>Åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål</b></p> <p>Göteborgs Hamn har som mål att reducera CO<sub>2</sub>-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><b>Att behandlas</b></p> <p>Stadshus AB, juni 2021</p>

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB