



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 5

2021-06-14

Ärende – VD kommentarer

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

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



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 6

2021-06-14

Ärende – Ekonomisk rapportering – Utfall maj 2021

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

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

Attestanvisningar för Göteborgs Hamn AB

Reglerande styrande dokument

Policy
Riktlinje
Regel
► **Anvisning**
Rutin
Instruktion

Dokumentnamn: Attestanvisningar för Göteborgs Hamn AB			
Beslutsnivå: Styrelsen	Beslutsdatum 2019-11-29	Process: Leda och Styra	Dokumentägare: Erik Ahrén
Dokumenttyp: Underlag	Revisionsperiod: Årsvi	Fastställt av: Fastställt av	Handläggare: Erik Ahrén
Fastställt datum: 2019-11-29			

Innehåll

Inledning	2
Syftet med denna anvisning	2
Vem omfattas av anvisningen	2
Anvisning	3

Inledning

Syftet med denna anvisning

Kommunfullmäktige har fastställt ”Regler för attest i Göteborgs Stad” som gäller för Göteborgs Stads förvaltningar och helägda kommunala bolag. Med utgångspunkt från dessa regler är syftet med detta dokument att klarlägga restriktioner och specificera vem som gör vad inom olika ansvarsområden på Göteborgs Hamn AB. Syftet är att tydliggöra omfattning, befogenhets- och beloppsnivåer på detaljerad nivå för olika områden.

Vem omfattas av anvisningen

Denna anvisning gäller tillsvidare för Göteborgs Hamn AB

Anvisning

1 Inledning

Styrelsen har delegerat till VD att utse beslutsattestanter. VD:s delegering framgår av dokumentet ”Attesträttigheter”. Rätten att företräda företaget via attest baseras på en ställningsfullmakt, vilken är knuten till ett visst eller vissa ansvarsområden, vilket framgår av dokumentet ”Attesträttigheter” samt delegeringar i detta dokument. Denna fullmakt medför en behörighet för fullmaktshavaren att inom det givna ansvarsområdet agera för företagets räkning.

2 Ansvar och uppdateringar

Attestinstruktionerna är godkända av Göteborg Hamn AB:s styrelse och gäller tills vidare. Reglerna skall årligen uppdateras och godkännas av styrelsen. CEO (VD) och CFO (Ekonomichef) är ansvariga för upprättande, införande och uppdatering av attestinstruktionerna. Det är en ömsesidig skyldighet dels för företaget att informera om, dels för dess anställda att hålla sig uppdaterad om gällande attestregler.

Avvikelse från attestreglerna kräver godkännande av Göteborgs Hamn AB:s CEO (VD).

3 Styrande dokument och underskrift av handlingar

3.1 Fastställande av Underhållsplan

En årlig underhållsplan för underhållsåtgärder för infrastruktur, fastställs av företagsledningen inför kommande år.

3.2 Fastställande av Investeringsplan

En årlig investeringsbudget inom ramen för Affärsplanen avseende ny- och reinvesteringar fastställs av styrelsen för kommande år. Varje investeringsbeslut prövas dock enskilt genom upprättande av investeringsbeslut/projektdirektiv, vilken godkänns av aktuell affärsområdes-chef, VD eller styrelse, se vidare avsnitt 10.

3.3 Fastställande av budget

Budget avseende intäkter och kostnader fastställs av styrelsen för kommande år. Prognoser för året tas fram per mars, per augusti och oktober och fastställs av styrelsen.

3.4 Brevunderskrifter

För underskrift av brev och andra handlingar gäller att underskrift ska ske med bolagets namn och avdelning eller titel, jämte namnförtydligande. Utelämnande av avdelning eller titel kan ske vid underskrift av firmatecknare.

4 Allmänt

4.1 Översiktstabell Allmänt

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Anmälningar och ändringar till Bolagsverket	CEO (VD)
Inkomstdeklaration	CEO (VD)
Skattedeklaration	CEO (VD)
Betalningsförelägganden och Inkassouppdrag	Finance Systems Process Efficiency Manager Head of Accounting
Attest manuella bokföringsordrar (får inte undertecknas av samma person som upprättat bokföringsordern)	Head of Accounting Finance Systems Process Efficiency Manager Accountant med rollen Payroll Admin

5 Finans

Finansverksamheten regleras av stadens finanspolicy och lokala anvisningar fastställda av styrelsen. Styrelsen beslutar om maximal lånevolym i enlighet med arbetsordning/VD-instruktion. CFO (Ekonomichef) agerar front office, d.v.s. genomför affärerna mot koncernbanken. CEO (VD) ska därför underteckna dokumenten från koncernbanken som binder oss till affären.

5.1 Översiktstabell - Finans

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Borgensförbindelser	CEO (VD)
Låneavtal alt ram för kontolösning hos koncernbanken	CEO (VD)
Placeringar endast undantagsvis	Enligt särskilda fullmakter
Räntor, amorteringar och leasingavgifter	CFO (Ekonomichef)
Bank- och plusgiroutbetalningar, värdepost	Enligt särskilda fullmakter
Derivatinstrument (valutaterminer och ränteswapar)	CEO (VD)

6 Försäkringar

Göteborgs Hamns koncernen försäkras av stadens försäkringsbolag Göta Lejon. Styrelsen godkänner årligen försäkringsprogrammet som tas fram av Göta Lejon i samråd med bolaget.

6.1 Översiktstabell - Försäkringar

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Claims och skadereglering < 1 MSEK	Deputy CEO, Vice President
Claims och skadereglering > 1 MSEK	Business Strategy CEO (VD)

7 Inköp

Köpeavtal/Uppdragsavtal

Generellt gäller att köpeavtal skall undertecknas av respektive funktionsansvarig för verksamhetsinnehållet, samt signeras av den inköpare som varit involverad i upphandlingen/avtalet. Dock har man inte rätt att göra beställningar som överskrider beslutad/attesterad beloppsram. Viktigt att tänka på att vid beräkning av värdet ska även

eventuella optioner inkluderas. Gäller det ett leasingavtal skall hela leasingperioden räknas in. Vid avrop från ramavtal behöver inte inköpsrepresentant vara involverad.

Ramavtal

Generellt gäller att undertecknande av ramavtal skall göras av respektive funktionsansvarig för verksamhetsinnehållet, samt signeras av den inköpare som varit involverad i upphandlingen/avtalet. Om ramavtalet är ett resultat av en annonserad upphandling kan avtalet i stället undertecknas av Inköpschefen. Beslut om utnyttjande av eventuella optionsförlängningar i ramavtal ska tas av Funktionsansvarig i samråd med inköpsfunktionen. Själva underskriften av förlängningen kan funktionsansvarig och/eller Inköpschefen skriva under. Vid avrop från ramavtal behöver inte inköps representant vara involverad.

7.1 Översiktstabell – köpeavtal/uppdragsavtal

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överord chef om inget annat anges nedan)
Drift och skötsel för infrastruktur i enlighet med fastställd budget	Vice President Infrastructure (Anläggningschef)
Underhåll för infrastruktur i enlighet med fastställd underhållsplan	Vice President Infrastructure
Investeringar i enlighet med godkänt projektdirektiv/beslut.	Vice President Infrastructure
Offerter/avtal avseende inhyrning av mark från extern part	Land and Property Manager (Mark&Fastighetschef)

7.2 Översiktstabell - leverantörsfakturor

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Drift och skötsel för infrastruktur i enlighet med fastställd budget	Vice President Infrastructure (Anläggningschef)
Underhåll för infrastruktur i enlighet med fastställd underhållsplan	Vice President Infrastructure
Investeringar i enlighet med godkänt projektdirektiv/beslut i styrelsen	Vice President Infrastructure

7.3 Övrig delegering Inköp

Det finns en generell delegering för inköp av varor och tjänster med specifikation om belopp, se ”Attesträttigheter FL”.

Attestberättigad chef äger rätt att delegera rätten att besluta om inköp. Inköpsbeloppen får inte överstiga delegerande chefs eget tillåtna belopp. Den som gjort beställningen får inte attestera fakturan även om personen generellt har attesträtten. Det innebär att vid varje inköp/faktura ska två personer involveras, dels genom godkännande av den person som gjort inköpet, dels genom attest av närmast överordnad chef alt chef i nästa led om attestgränsen överskrids.

8 Försäljningsavtal

Försäljningsavtal skall undertecknas av respektive affärsområdeschef samt CEO (VD) om prognostiserade intäkter överstiger 10 MSEK. Den som förhandlat försäljningsavtalet skall inte ensam underteckna det (segregation of duties).

Koncessionsavtal, inkl. förändringar av koncessionsavtalen, kan endast beslutas av styrelsen.

Hamntaxan beslutas av styrelsen.

Varje kundavtal handhas av en avtalsförvaltare som har rätt att lämna underlag för fakturering av befintliga avtal.

8.1 Översiktstabell – Kundavtal samt kundfakturor

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Offerter/avtal och kundfakturor avseende externa markupplåtelse	Land and Property Manager (Mark&Fastighetschef)
Försäljningsavtal, offerter och kundfakturor avseende	
Business Area Real Estate	Business Area Manager Real Estate
Business Area Energy	Business Area Manager Energy
Business Area Cargo	Business Area Manager Cargo
Business Area Cruise	Vice President Business Areas

8.2 Kreditfakturor

Generellt gäller att attest av kreditfaktura skall göras av överordnad chef eller avtalsansvarig, d.v.s. den som gjort uppgörelsen med kunden ska inte själv attestera kreditfakturan. Det innebär att om någon av nedanstående affärsområdeschefer/funktionsansvariga gjort uppgörelsen med kunden så ska kreditfakturan attesteras av överordnad chef.

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Kreditfakturer avseende avtal och priser: Avser kreditering inom hamntaxa och koncession pga. avtalsförändringar inom respektive affärsområde Business Area Cargo Business Area Real Estate Business Area Cruise Business Area Energy Externa markupplåtelser t ex arrende	 Business Area Manager Cargo Business Area Manager Real Estate Vice President Business Areas Business Area Manager Energy Land and Property Manager
Krediteringar p.g.a. rättelser (då faktura ej gått till kund)	Finance Systems Process Efficiency Manager Head of Accounting
Krediteringar p.g.a. administrativa fel	Finance Systems Process Efficiency Manager Head of Accounting
Krediteringar p.g.a felaktig information i anlöpsystemet Portit	Dep Harbour Master & Manager Port Control

9 Human Resources

Huvudregeln är att berörd chef har ansvar för operationella beslut avseende personalfrågor för sina medarbetare. Det övergripande ansvaret för riktlinjer inom personalområdet har HR.

9.1 Löner

Aktuella löner och anställningsvillkor fastställs av CEO (VD) alt HR Manager beroende på medarbetarnivå (se nedan).

Tidrapport attesteras av närmast överordnad chef. Om tidrapport avser nära anhörig är det Vice President (avdelningschef/affärsområdeschef) beroende på område eller CEO (VD) som attesterar tidrapport.

Utbetalning av löner följer fullmakter för utbetalning via lönekontot. HR Specialist och/eller Accountant med rollen Payroll Admin kontrollerar lönelista på individnivå i anslutning till löneutbetalning

9.2 Utlägg

CEO:s (VDs) och styrelsemedlemmars kostnader sammanfattas i en rapport och attesteras i efterskott, ca fyra gånger per år, av styrelsens ordförande. Styrelseordförandens egna utlägg skall attesteras av annan person i styrelsen.

Alla resor för styrelsemedlemmar överstigande 15.000 kr ska redovisas för styrelsen två gånger/år.

9.3 Översiktstabell – Human Resources Support

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Kollektivavtal för GHAB	HR manager
Medbestämmandeprotokoll	Chefer enligt förhandlingsordning eller annan delegering enligt förhandlingsordning
Avtal med försäkringsbolag om tjänstepensioner och andra försäkringar inom personalområdet	HR Manager, HR Specialist (HR specialist) eller CFO (Ekonomichef)
Avgifter till Collectum, FORA, KPA, Pensionsvalet och andra försäkringsbolag avseende kollektivavtalade försäkringar och pensioner	HR Manager
Avgifter alternativ ITP samt individuella pensions- och försäkringslösningar inom personalområdet	HR Manager
Avgifter till Svenskt Näringsliv, Transportgruppen och Sveriges Hamnar	HR Manager
Godkännande av avräkning löner	HR Manager/ HR Specialist alt Accountant med rollen Payroll Admin
Anställningsavtal/lönesättning 1) <ul style="list-style-type: none">• Företagsledning• Övriga chefsbefattningar • Övriga medarbetare	CEO (VD) HR Manager eller ansvarig chef HR Manager eller ansvarig chef
Tjänstgöringsintyg	HR Specialist
Betyg i anställning	Ansvarig chef
Uppsägning/avsked	HR Manager

Avtal om förmånsbilar	CEO (VD)
Fakturor avseende förmånsbilar	CEO (VD) eller Vice President (Avdelningschef/affärsområdeschef) beroende på område
Beslut och ansökan om betalkort	Office Services Manager (chef kontorsadministration)

1) Vid lönesättning måste samråd alltid ske med HR Manager eller HR specialist. Undantag från denna delegering gäller vid kollektivavtalade uppgörelser lokalt eller centralt. Då gäller delegering enligt bolagets förhandlingsordning.

10 Investeringsbeslut

10.1 Beloppsgränser för godkännande av investeringsbeslut

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

Specificerade investeringar/avyttringar

- Upp till 3 MSEK beslutas av aktuell affärsområdeschef
- Upp till 7 MSEK beslutas av Vice President Business Areas
- Upp till 3 MSEK beslutas av Vice President Business Areas
(utanför budget totalt belopp årsvis)
- Upp till 20 MSEK beslutas av CEO (VD)
- Över 20 MSEK beslutas av styrelsen

Styrelsemöte 2021-06-14
Dnr: GHAB 2021-0131

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

Ärende: Remiss Ny översiktsplan för Göteborg, Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg och Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo och Frölunda

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

1. *fastställa förslaget till remissvar, samt*
2. *förklara paragrafen över beslutet omedelbart justerad*

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har skickat ut förslag till Ny översiktsplan för Göteborg, Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg och Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo och Frölunda på granskning. Planförslaget var på samråd 2019.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) tycker det är bra att hamnen ska värnas, både som verksamhet samt transporter inom samtliga transportslag till och från hamnen. Det är bra att nya områden för hamnverksamhet pekas ut vid Risholmen och Arendal, speciellt viktigt är det för att täcka upp behovet av nya ytor då hamnverksamhet på sikt lämnar Innerhamnarna.

Enligt översiktsplanerna ska stadskärnan växa över älven. Det kommer att påverka Lundbyleden och Hamnbanan, de två klart viktigaste infrastrukturstråken på land till Ytterhamnarna. Det är därför viktigt att kapaciteten på det övergripande vägnätet säkerställs. För att lyckas med detta måste Göteborgs Stad (Staden) ta större grepp på den övergripande trafiken tillsammans med Trafikverket, speciellt med tanke på att Stadsbyggnadskontoret vill att stadskärnan ska växa över älven och att godstrafiken både på väg och järnväg ska ledas runt staden. GHAB anser att översiktsplanen saknar analyser/utredningar som beskriver konsekvenserna av att leda om godstrafiken runt Göteborg och vilka åtgärder som behövs för att lyckas med detta. Översiktsplanerna behöver kompletteras med denna konsekvensbeskrivning. GHAB är oroad för Stadsbyggnadskontoret inställning att det endast är funktionen som är viktig och inte kapaciteten vad det gäller att säkerställa ett riksintresse för kommunikation.

GHAB tycker det är viktigt att även etappen Kvillebangården-Eriksberg på Hamnbanan byggs ut till dubbelspår för att säkerställa kapaciteten på Hamnbanan över tid. GHAB kvarstår vid tidigare synpunkter om att flytta Hamnbanan inte är rimlig under överskådlig tid, inte minst med tanke på att Hamnbanan är under utbyggnad i nuvarande sträckning nu. En Hamnbana via Bohusbanan kommer att kräva minst dubbelspår parallellt med nuvarande Bohusbanan för att kunna svara upp mot förväntat kapacitetsbehov. Även en ersättning av Kvillebangården kommer att krävas. Ett nytt Hamnbanereservat hindrar även utveckling av delar av Halvorsäng, ett riksintresseområde för kommunikation, hamn, där detaljplanen anpassades av Staden och Trafikverkets gemensamma beslut om att bygga ut Hamnbanan till dubbelspår i nuvarande läge. I översiktsplanerna nämns reservat för dubbelspår längs Bohusbanan men inte något ersättningsläge för Kvillebangården.

Majnabbe och Masthuggskajen, som idag nyttjas för färjeverksamhet, är i översiktsplanerna utpekade som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse respektive förändrad markanvändning stadskärna. Ersättningsläge behövs för dessa färjeverksamheter för att ovanstående planer ska kunna realiseras. I Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken pekas Arendal ut som lämpligt alternativ för färjeverksamheten. Denna beskrivning saknas dock i ny översiktsplan för Göteborg. Förslaget till ny översiktsplan behöver förtydligas/kompletteras med lämpliga ersättningslägen för färjeverksamheterna i Innerhamnarna.

En förlängning av Sörredsvägen mellan Sörredsmotet och Arendal är en viktig länk för att sprida trafiken inom Ytterhamns- och Arendalsområdet. Speciellt viktig blir vägen vid en omlokalisering av färjor till Arendal. Det är därför positivt att den finns med i förslaget till översiktsplan.

GHAB hänvisar till sitt remissvar gällande granskning av Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken daterat 2019-04-23 angående avvägning av riksintresse för kommunikation, hamn och Natura 2000-området i Torsviken samt utveckling vid Risholmen och Västra Arendal. Remissvaret biläggs detta remissvar.

Det är positivt att avsnitten om näringsliv utvecklats i granskningshandlingen för ny översiktsplan. Det är viktigt för utvecklingen av Göteborgs hamn att det finns möjligheter till utveckling av hamnanknutna verksamheter i hamnens närområde. Det är därför bra att område för förändrad markanvändning till verksamheter finns längs Sörredsvägen och Hisingsleden och utredningsområden för verksamheter längs Hisingsleden. Det är viktigt, precis som det nämns i förslag till ny översiktsplan, att industriområde i hamnens närhet ska vara till för hamnanknuten verksamhet.

Enligt förslag till ny översiktsplan bör vägar och järnvägar i översiktliga riskutredningar delats upp i olika klasser baserat på mängd farligt gods som transporteras där. GHAB är positiva till detta ställningstagande.

Nya planeringsnivåer för kustzonen har tagits fram. GHAB tycker det är bra att Göteborgs hamn ligger inom prioriteringsklass 4. Nivåerna känns rimliga. Återigen vill GHAB framföra att Staden ska överväga att även ha med ett utredningsområde för skyddsportar längre väster ut, mellan Nötö, Rivö och Saltholmen för att skydda Ytterhamnarna.

Kollektivtrafiken till Ytterhamnarna och Arendal är bristfällig. Det är därför positivt att detta uppmärksammas i översiktsplanen för Göteborg och att det där lyfts fram att kollektivtrafiken till dessa områden behöver förstärkas. Speciellt viktigt blir det att förstärka kollektivtrafiken till Arendal om färjeverksamheterna flyttas dit från Innerhamnarna.

Det är viktigt att Staden i planeringsarbete gällande nya älvförbindelser beaktar sjöfartens behov för att säkerställa riksintresset för kommunikation, sjöfart på Göta älv. Med tanke på ovanstående är det positivt att fler färjeskyttlar ses som ett komplement till broar för att knuta ihop staden över älven och att Lindholmsförbindelse kommer att vara en tunnel även under älven.

Söder- och Västerleden är en viktigt transportled till Göteborgs hamn, speciellt för farligt gods då leden är en av få leder där farligt gods får transporteras. Leden är utpekad som riksintresse bland annat för att det är en viktig länk till Skandinavians största och viktigaste hamn. Om lastbilstrafiken genom den centrala staden ska minska kommer Söder- och Västerleden få en än viktigare betydelse för transporter till och från Göteborgs hamn. Det krävs dock åtgärder som gör att Söder- och Västerleden känns som den naturliga vägen att ta till Göteborgs hamn för flöden som kommer E6 söderifrån och Väg 40. Att exploatera och förtäta i områden runt om Söder- och Västerleden kommer naturligtvis få konsekvenser för trafiken på leden. Exploateringen i närområdena till leden får inte medföra att framkomligheten för godstransporterna till/från Göteborgs hamn begränsas eller försåras. Säkerställandet av godstransporternas framkomlighet måste lösas innan den planerade exploateringen genomförs, dvs. att den övergripande infrastruktur som behövs för utveckling av området finns på plats innan förtätningen av området startar. Annars finns det en risk att Göteborgs hamns möjligheter till utveckling äventyras.

Nedan är en bedömning hur översiktsplanerna påverkar Göteborgs hamn ur de ekonomiska, ekologiska och sociala dimensionerna.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs hamn är viktigt för svenskt näringsliv och det är därför viktigt att hamnen kan bedrivas och utvecklas efter behov. Göteborgs Hamns funktion som nationellt godsnav är också tydligt definierat och målsatt i bolagets ägardirektiv. Förslag till ny översiktsplan tar höjd för detta genom att hamnen ska värnas och att nya områden finns redovisade.

Hur en påverkan på Göteborgs hamn genom att leda om godstrafiken runt Göteborg har inte utretts i översiktsplanerna. Det är svårt att säga vilken påverkan det kommer att få. Om det blir stora kapacitetsproblem och utmaningar med till exempel buller då områdena längs Lundbyleden och Oscarleden förtätas kan det vara positivt att godstrafiken leds om medan en längre resväg kan upplevas negativt ur samtliga dimensioner. Det kommer dock att krävas åtgärder på det övergripande vägnätet för att lyckas med en överförflyttning.

Att först bygga ut Hamnbanan till partiellt dubbelspår för att sedan flytta den på sikt känns ekonomiskt oförsvarbart. Om den ska flyttas behöver exploateringsbidrag tas ut på den exploatering som tvingar fram en flytt av Hamnbanan. Detsamma borde även gälla exploateringar som påverkar Lundbyleden, Oscarsleden och Söder-/Västerleden.

Bedömning ur ekologisk dimension

Hamnens verksamhet samt dess utveckling påverkar ett flertal ekologiska dimensioner. Hamnen ska naturligtvis växa hållbart och minimera påverkan på miljön genom att ta hänsyn till övriga intressen men viss påverkan på såväl naturintressen som kulturmiljöintressen kommer att behöva göras för att kunna utveckla Göteborgs hamn. Det är viktigt att hamnen prioriteras inom Ytterhamnsområdet då det är svårt att utveckla hamnen någon annan plats inom kommunen.

Bedömning ur social dimension

Stärkt kollektivtrafik till Ytterhamnarna och Arendal är positivt ur både ekologisk som social dimension då fler än idag förhoppningsvis kommer att åka kollektivt till och från området.

För närvarande finns det en uppställningsplats för lastbilar vid Halvorsäng. Att stärka området med ytterligare en uppställningsplats för lastbilar vore positivt då behovet av inhägnade uppställningsplatser är stort.

En utveckling av Göteborgs hamn och nya områden för hamnanknuten verksamhet i hamnens närhet kommer att tillskapa nya arbetstillfällen.

Samverkan

GHAB har varit med i referensgruppen i framtagandet av översiktsplanerna.

Bilagor

Samtliga granskningshandlingar finns att läsa på finns på Göteborgs Stads hemsida www.goteborg.se/planochbyggprojekt samt <https://oversiktsplan.goteborg.se>.

GHAB:s remissvar gällande granskning av Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken daterat 2019-04-23

Ärendet

Stadsbyggnadskontoret har skickat ut förslag till Ny översiktsplan för Göteborg, Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg och Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo och Frölunda på granskning. Planförslaget var på samråd 2019 och remissvar beslutades i GHAB:s styrelse den 23 april 2019. Synpunkter på förslaget ska vara inskickade till Byggnadsnämnden senast den 28 juni 2021.

Beskrivning av ärendet

Enligt översiktsplanerna ska Göteborgs hamn värnas både som verksamhet samt transport inom alla transportslag till och från hamnen. I översiktsplanen framgår att goda kommunikationer på väg, järnväg och farleder är avgörande för att hamnen med omgivning ska fungera på ett bra sätt. En större överflyttning till järnväg anses vara angelägen. Utvecklingsområden för Göteborgs hamn pekas ut i Arendal och vid Risholmen. Utredningsområde för hamnutveckling på långsikt pekas ut vid Risholmen och Knippleholmarna.

På långsikt är målsättningen i översiktsplanerna att godstrafiken både på väg och järnväg till och från hamnen och stora verksamhetsområden ska ledas runt staden för att prioritera godstrafikens tillförlitlighet och undvika en konflikt med pågående bebyggelseutveckling i de centrala omvandlingsområdena då den centrala staden ska växa över älven. Ett reservat för en ny sträckning av Hamnbanan på långsikt finns med i översiktsplanerna.

Utveckling av storskalig verksamhet ska enligt översiktsplanerna ske längs Hisingsleden/Norrleden, speciellt vid Säve Depå.

Majnabbe och Masthuggskajen, som idag nyttjas för färjeverksamhet, är i översiktsplanerna utpekade som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse respektive förändrad markanvändning stadskärna.

Befolkningen inom Högsbo-Frölunda ska fördubblas fram till och med 2050. Dag Hammarskjölds leden ska omvandlas till en boulevard, vilket kommer att påverka trafikflödena in mot den centrala delen av Göteborg. Det finns risk att trafiken kommer att öka på Söder-/Västerleden. Samarbete etableras mellan berörda myndigheter för att bland annat säkerställa kapaciteten för godstrafik på Söder-/Västerleden.

Risker

Området öster om Risholmen är ett av få utvecklingsområden för hamnverksamhet. Om Göteborgs hamn inte kan utvecklas vid Risholmen eller vid Arendalsområdet, begränsas hamnens utvecklingsmöjligheter starkt. Hamnen kommer även att få begränsade möjligheter att kunna erbjuda alternativa bränslen och begränsade möjligheter till omlastning mellan fartyg på grund av ökande konkurrens om befintligt utrymme och anläggningar om hamnens utvecklingsmöjligheter begränsas. Därutöver begränsas möjligheterna till förändrad markanvändning inom hamnen. Konflikten mellan färjeverksamhet eller stadsutveckling vid Masthuggskajen och Majnabbe kvarstår då inget alternativ presenteras i översiktsplanerna. Om Göteborgs hamn inte kan fortsätta att utvecklas som hamn så kommer det även att medföra stora negativa samhällsekonomiska konsekvenser. Godset kommer att gå till någon annan hamn och möjligheterna för utveckling och omställning till icke fossila bränslen på raffinaderierna i Göteborg kommer att påverkas negativt.

Att leda om godstrafiken både på väg och järnväg runt den centrala staden kan påverka restider till och från Ytterhamnarna negativt och därmed hamnens attraktionskraft som hamn. Om Hamnbanan leds om och inte byggs ut med dubbelspår enbart för hamnen finns det risk för kapacitetsbrist som påverkar hamnens verksamhet och möjligheter till utveckling.

Bolagets bedömning

Göteborgs Hamn AB (GHAB) tycker det är bra att hamnen ska värnas, både som verksamhet samt transporter till och från hamnen. Det är bra att nya områden för hamnverksamhet pekats ut vid Risholmen och Arendal, speciellt viktigt är det för att täcka upp behovet av nya ytor då hamnverksamhet på sikt lämnar Innerhamnarna. GHAB saknar dock fortfarande en beskrivning av konsekvenserna och fördelarna av att Skandinavien's största hamn finns inom kommunen beskrivas.

Enligt översiktsplanerna ska stadskärnan växa över älven. Det kommer att påverka Lundbyleden och Hamnbanan, de två klart viktigaste infrastrukturstråken på land till Ytterhamnarna. Det är därför viktigt att kapaciteten på det övergripande vägnätet säkerställs. För att lyckas med detta måste Göteborgs Stad (Staden) ta större grepp på den övergripande trafiken tillsammans med Trafikverket, speciellt med tanke på att Stadsbyggnadskontoret vill att stadskärnan ska växa över älven och att godstrafiken både på väg och järnväg ska ledas runt staden. GHAB anser att översiktsplanen saknar analyser/utredningar som beskriver konsekvenserna av att leda om godstrafiken runt Göteborg och vilka åtgärder som behövs för att lyckas med detta. Översiktsplanerna behöver kompletteras med denna konsekvensbeskrivning. Omfattad ombyggnad av Norrleden med fler körfält och planskildheter kommer bland annat att krävas för att lyckas med ovanstående. Även en ny förbindelse mellan Väg 40 och E6 Söder behövs troligen för att avlasta Lundbyleden från genomfartstrafik. Att koppla ihop Götatunneln/-leden med Lundbytunneln med en tunnel under Göta Älv anser GHAB är en åtgärd som behöver utredas för att se vilken effekt den skulle få för avlastning av Lundbyleden och Oscarsleden. Åtgärden nyttjar befintligt system och redan gjorda investeringar.

I förslag till översiktsplanerna sätts stort hopp till att stadens ska kunna växa över älven om godstrafiken leds om. Utmaningarna att minska trafikmängderna på de övergripande centrala trafiklederna är dock större än att leda om godstrafiken till och från Göteborgs hamn. Till exempel är godstrafiken till och från Göteborgs hamn på Lundbyleden $\approx 3\%$ procent av den totala trafikmängden. För Oscarsleden är motsvarande siffra $\approx 2\%$. Enligt förslag till översiktsplaner kommer befolkningen i Göteborg att öka kraftigt samtidigt som persontrafiken via bil ska minska. GHAB saknar en beskrivning av konsekvenserna av om persontrafiken via bil i stället ökar och hur det påverkar det övergripande trafiknätet.

GHAB är oroad för Stadsbyggnadskontoret inställning att det endast är funktionen som är viktig och inte kapaciteten vad det gäller att säkerställa ett riksintresse för kommunikation. Inför storskaliga exploateringar är det viktigt att stark kollektivtrafik finns på plats när exploateringen genomförs för att stimulera det kollektiva resandet och minska påverkan på det övergripande vägnätet. GHAB är även oroad på hur kapaciteten på Älvsborgsbron kommer att påverkas om godstrafiken ska gå runt Göteborg samtidigt som körfält för kollektivtrafiken (Metrobuss) ska reserveras på bron. Med tanke på bland annat ovanstående det är positivt att förslag till översiktsplanerna lyfter åtgärden om

separata körfält för kollektivtrafik och gods för att underlätta även för godstrafiken att ta sig fram under högtrafik.

GHAB tycker det är viktigt att även etappen Kvillebangården-Eriksberg på Hamnbanan byggs ut till dubbelspår för att säkerställa kapaciteten på Hamnbanan över tid. GHAB kvarstår vid tidigare synpunkter om att flytta Hamnbanan inte är rimlig under överskådlig tid. En Hamnbana via Bohusbanan kommer att kräva minst dubbelspår på Bohusbanan, troligen fler spår för att kunna svara upp mot förväntat kapacitetsbehov, samt en ersättning av Kvillebangården. Ett nytt Hamnbanereservat hindrar utveckling av delar av Halvorsäng, ett riksintresseområde för kommunikation, hamn, där detaljplanen anpassades av Staden och Trafikverkets gemensamma beslut om att bygga ut Hamnbanan till dubbelspår i nuvarande läge. I översiktsplanerna nämns reservat för dubbelspår längs Bohusbanan, vilket troligen behövs för att hantera ökad persontrafik på banan, men inte något ersättningsläge för Kvillebangården. GHAB är negativa till att nyttja nuvarande Hamnbanan även för kollektivtrafik. Det skulle få stora negativa konsekvenser för godstrafiken om spåren kommer att samutnyttjas.

Majnabbe och Masthuggskajen, som idag nyttjas för färjeverksamhet, är i översiktsplanerna utpekade som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse respektive förändrad markanvändning stadskärna. Ersättningsläge behövs för dessa färjeverksamheter för att ovanstående planer ska kunna realiseras. I Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken pekas Arendal ut som lämpligt alternativ för färjeverksamheten. Denna beskrivning saknas dock i ny översiktsplan för Göteborg. Förslaget till ny översiktsplan behöver förtydligas/kompletteras med lämpliga ersättningslägen för färjeverksamheterna i Innerhamnarna, vilket är ett krav då områdena är av riksintresse för kommunikation, hamn.

GHAB avser att driva vidare kryssningsterminalen vid Stigbergskajen under överskådlig tid då Lindholmsförbindelsen kommer att vara en tunnel även under Göta älv. Det är viktigt för GHAB att detta är en förutsättning för kommande stadsutveckling i området.

Sedan ett antal år är stängdes korsningen mellan Väg 155 och Arendalsvägen och all trafik som ska till så väl Ytterhamnarna som Arendal hänvisades till Ytterhamnsmotet. GHAB anser att trafiknätet inom området behöver förstärkas. En förlängning av Sörredsvägen mellan Sörredsmotet och Arendal är en viktig länk för att sprida trafiken inom Ytterhamnarna och Arendalsområdet. Speciellt viktig blir vägen vid en omlokalisering av färjor till Arendal och därtill hörande omdragning av E45. Det är därför positivt att den finns med i förslaget till översiktsplan.

GHAB hänvisar till sitt remissvar gällande granskning av Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken daterat 2019-04-23 angående avvägning av riksintresse för kommunikation, hamn och Natura 2000-området i Torsviken samt utveckling vid Risholmen och Västra Arendal. Remissvaret biläggs detta remissvar.

Enligt förslag till ny översiktsplan bör vägar och järnvägar i översiktliga riskutredningar delats upp i olika klasser baserat på mängd farligt gods som transporteras där. GHAB är positiva till detta ställningstagande.

Det är positivt att avsnitten om näringsliv utvecklats i granskningshandlingen för ny översiktsplan. Förutom att Göteborgs hamn kan utvecklas efter behov är det viktigt för utvecklingen av Göteborgs hamn att det finns möjligheter till utveckling av hamnanknutna verksamheter i hamnens närområde. Behovet av nya verksamhetsområden är stort. Det är därför bra att område för förändrad markanvändning till verksamheter finns längs Sörredsvägen och Hisingsleden och utredningsområden för verksamheter längs Hisingsleden. Det är viktigt, precis som det nämns i förslag till ny översiktsplan, att industriområde i hamnens närhet ska vara till för hamnanknuten verksamhet.

Nya planeringsnivåer för kustzonen har tagits fram. GHAB tycker det är bra att Göteborgs hamn ligger inom prioriteringsklass 4. Nivåerna känns rimliga.

Översiktsplanen har som tidigare ett utredningsområde för skyddsportar vid Ryahamnen. Som GHAB tidigare framfört kommer det få konsekvenser för hamnverksamheten i området. GHAB kvarstår vid att konsekvenserna för hamnverksamheten behöver belysas och eventuella ersättningsalternativ presenteras. GHAB vidhåller även att Staden ska överväga att även ha med ett utredningsområde för skyddsportar längre väster ut, mellan Nötö, Rivö och Saltholmen för att skydda Ytterhamnarna.

Det är viktigt för sjöfarten att farleder inte påverkas av andra verksamheter och att det finns områden i havet för hantering av muddermassor. Det är positivt att detta uppmärksammas i förslag till översiktsplan och finns med som inriktningar för maritima näringar.

Kollektivtrafiken till Ytterhamna och Arendal är bristfällig. Det är därför positivt att detta uppmärksammas i översiktsplanen för Göteborg och att det där lyfts fram att kollektivtrafiken till dessa områden behöver förstärkas. Speciellt viktigt blir det att förstärka kollektivtrafiken till Arendal om färjeverksamheterna flyttas dit från Innerhamnarna.

Det är viktigt att Staden i planeringsarbete gällande nya älvförbindelser beaktar sjöfartens behov för att säkerställa riksintresset för kommunikation, sjöfart på Göta älv. Med tanke på ovanstående är det positivt att fler färjeskyttlar ses som ett komplement till broar för att knuta ihop staden över älven och att Lindholmsförbindelse kommer att vara en tunnel även under älven.

GHAB framförde nedanstående synpunkter vid samrådet av förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo och Frölunda. GHAB kvarstår vid dessa synpunkter. Söder- och Västerleden är en viktigt transportled till Göteborgs hamn, speciellt för farligt gods då leden är en av få leder där farligt gods får transporteras. Leden är utpekad som riksintresse bland annat för att det är en viktig länk till Skandinaviens största och viktigaste hamn. Om lastbilstrafiken genom den centrala staden ska minska kommer Söder- och Västerleden få en än viktigare betydelse för transporter till och från Göteborgs hamn. Det krävs dock åtgärder som gör att Söder- och Västerleden känns som den naturliga vägen att ta till Göteborgs hamn för flöden som kommer E6 söderifrån och Väg 40. För närvarande går flödena från Väg 40 via E6 och Lundbyleden till Göteborgs hamn, då vägsystemet i Göteborg har en uppbyggd struktur som pekar in mot den centrala staden. Att exploatera och förtäta i områden runt om Söder- och Västerleden kommer naturligtvis få konsekvenser för trafiken på leden. Exploateringen i närområdena till leden får inte medföra att framkomligheten för godstransporterna till/från Göteborgs hamn begränsas eller försvåras. GHAB anser att de åtgärder och alternativ som avlastar Söder-

och Västerleden ska förordas. Säkerställandet av godstransporternas framkomlighet måste lösas innan den planerade exploateringen genomförs, dvs. att den övergripande infrastruktur som behövs för utveckling av området finns på plats innan förtätningen av området startar. Annars finns det en risk att Göteborgs hamns möjligheter till utveckling äventyras.

Objektsbeskrivning saknas för Ytterhamnarna i markanvändningskartan. Med tanke på att Göteborgs hamn är Skandinaviens största och viktigaste hamn, hjärtat i svenskt näringsliv, behöver den digitala markanvändningskartan kompletteras med en objektbeskrivning som övergripande beskriver hamnverksamheten.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Fredrik Ternström, Handläggare



Utdrag ur Protokoll

Sammanträdesdatum: 2020-10-23

Beslut – Remissvar Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Västra Arendal och Torsviken

§ 8

Fredrik Ternström redogör, i enlighet med till mötet utsänt underlag, för förslag till remissvar Översiktsplan - fördjupad för Västra Arendal och Torsviken.

Beslut

Styrelsen beslutar

1. **att** godkänna framlagt remissvar; och
2. **att** förklara paragrafen över beslutet omedelbart justerad

Dag för justering

2020-10-23

Vid protokollet

Sekreterare



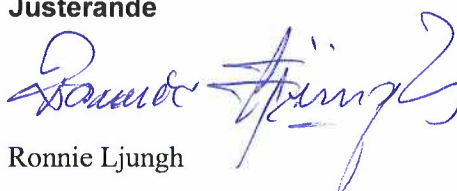
Johanna Nyström

Ordförande



Cecilia Magnusson

Justerande



Ronnie Ljungh

Styrelsemöte 2020-10-23
Dnr: GHAB 2020-0308

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

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

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

1. *fastställa förslaget till remissvar, samt*
2. *förklara paragrafen över beslutet omedelbart justerad.*

Sammanfattning

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

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

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

GHAB har förståelse för att Staden vill skydda Torsviken med dess höga naturvärden och ha en buffertzonen mellan bostäder och hamnområdet. GHAB stödjer att området vid Karholmsbassängen blir naturreservat. Att gränsen för ett kommunalt naturreservat går vid bullervallarna väster om Hjärtholmsvägen känns som en rimlig avvägning då området öster om Hjärtholmsvägen är starkt påverkat av de verksamheter som finns i området. Det är dock viktigt för GHAB att det finns möjlighet att anlägga viss hamninfrastruktur inom

det kommunala naturreservatet, till exempel angreppsvägar för räddningstjänsten och ledningar för hantering av förorenat muddar i berggrum.

Det är bullerpåverkan på Natura 2000-området som för närvarande till stor del styr vilken verksamhet som kan tillåtas vid Risholmen. GHAB anser att FÖPEN är allt för begränsad vad det gäller hamnutveckling på kort sikt. Det är korrekt uppfattat att Skarvikshamnen är fullt utnyttjad med mycket begränsade utvecklingsmöjligheter och att det därför behövs mark för expansion av energihamn om behov uppstår. GHAB anser dock att användningen på kort sikt behöver vara mer flexibelt än bara energihamn vid Risholmen, dock inledningsvis med låg trafikmängd. Utvecklingen inom fordonsindustrin med lastbilar och autonoma fraktbärare på el och dess effekt på minskad bullerpåverkan kan på sikt påverka vilken typ av användning som kan vara lämplig vid Risholmen. GHAB önskar därför att utvecklingen på kort sikt benämns hamnverksamhet med lågt bullrande landbaserad trafik för att inte hindra lämpliga utvecklingsmöjligheter.

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att bygga hamn är mycket dyrt. Nya hamnområden/-terminaler kommer att byggas där det idag är hav. GHAB kommer troligen att ansvara för tillskapandet av nya landområden, byggnation av övergripande infrastruktur samt kajer. Lagrings- och/eller tillverkningsanläggningar kommer att byggas av kommande verksamhetsutövare.

Området öster om Risholmen är ett av få utvecklingsområden för hamnverksamhet. Om Göteborgs hamn inte kan utvecklas vid Risholmen eller vid Arendalsområdet, begränsas hamnens utvecklingsmöjligheter starkt. Konflikten mellan färjeverksamhet eller stadsutveckling vid Masthuggskajen och Majnabbe kvarstår. Hamnen kommer att få begränsade möjligheter att kunna erbjuda alternativa bränslen och begränsade möjligheter till omlastning mellan fartyg på grund av ökande konkurrens om befintligt utrymme och anläggningar. Därutöver begränsas möjligheterna till förändrad markanvändning inom hamnen. Om Göteborgs hamn inte kan fortsätta att utvecklas som hamn så kommer det även att medför stora negativa samhällsekonomiska konsekvenser. Godset kommer att gå till någon annan hamn och möjligheterna för utveckling och omställning till icke fossila bränslen på raffinaderierna i Göteborg kommer att påverkas negativt. Göteborgs Stad kommer att tappa skatteintäkter osv.

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

Bedömning ur ekologisk dimension

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

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

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

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

Bedömning ur social dimension

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

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

Samverkan

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

Bilagor

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

Ärendet

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

Beskrivning av ärendet

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

Risker

Området öster om Risholmen är ett av få utvecklingsområden för hamnverksamhet. Om Göteborgs hamn inte kan utvecklas vid Risholmen eller vid Arendalsområdet, begränsas hamnens utvecklingsmöjligheter starkt. Konflikten mellan färjeverksamhet eller stadsutveckling vid Masthuggskajen och Majnabbe kvarstår. Hamnen kommer att få begränsade möjligheter att kunna erbjuda alternativa bränslen och begränsade möjligheter till omlastning mellan fartyg på grund av ökande konkurrens om befintligt utrymme och anläggningar. Därutöver begränsas möjligheterna till förändrad markanvändning inom hamnen. Om Göteborgs hamn inte kan fortsätta att utvecklas som hamn så kommer det även att medför stora negativa samhällsekonomiska konsekvenser. Godset kommer att gå till någon annan hamn och möjligheterna för utveckling och omställning till icke fossila bränslen på raffinaderierna i Göteborg kommer att påverkas negativt.

Bolagets bedömning

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

GHAB anser att det är bra att FÖPEN tar höjd för färjor i Arendal genom att området söder om Arendals Allé avgränsas som ett omvandlingsområde för hamnverksamhet. Det

är dock viktigt att Göteborgs Stad tar sitt ansvar vad det gäller att tillskapa rådighet av mark- och vattenområden, planläggning osv. för att kunna realisera en flytt av färjeterminalerna.

Natura 2000-området vid Torsviken är i Stadens översiktsplanering ifrågasatt som riksintresse för kommunikation, sjöfart. Området är utpekade som riksintresse för att om det i framtiden skulle bli aktuellt att omvärdera Natura 2000-området på grund av att det nuvarande naturskyddet i väsentlig utsträckning ändras och markanvändningen därmed blir omprövad, är det naturligt att hamn- och hamnanknutna verksamheter prioriteras framför annan markanvändning utgående från områdets strategiska läge och närhet till befintlig hamn. Då utveckling av hamnen endast kan ske mellan Älvsborgsbron och Torshamnen är det viktigt att riksintresset kvarstår i dess nuvarande omfattning då det kan bli aktuellt att nyttja delar av området för hamnutveckling om ovanstående scenario inträffar.

GHAB har förståelse för att Staden vill skydda Torsviken med dess höga naturvärden och ha en buffertzona mellan bostäder och hamnområdet. GHAB stödjer att området vid Karholmsbassängen blir naturreservat. Att gränsen för ett kommunalt naturreservat går vid bullervallarna väster om Hjärtholmsvägen känns som en rimlig avvägning då området öster om Hjärtholmsvägen är starkt påverkat av de verksamheter som finns i området. Det är dock viktigt för GHAB att det finns möjlighet att anlägga viss hamninfrastruktur inom det kommunala naturreservatet, till exempel angreppsvägar för räddningstjänsten och ledningar för hantering av förorenat mudd i berggrunden.

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

Risholmen kan i ett inledningskedje komma att nyttjas som energihamn dock inte för fossila bränslen utan för andra icke fossila bränslen. Omställningen till mer biobaserade produkter kan innebära att det behövs fler cisterner då det blir flera produktkvaliteter att hantera. Även teknikutveckling kan medföra behov av nya ytor, exempelvis för utskeppning av koldioxid eller tillverkning av flytande vätegas. GHAB anser att dock FÖPEN är allt för begränsad vad det gäller typ av verksamhet för hamnutveckling på kort sikt. Det är bullerpåverkan på Natura 2000-området som för närvarande styr vilken verksamhet som kan tillåtas vid Risholmen. Det är korrekt uppfattat att Skarvikshamnen är fullt utnyttjad med mycket begränsade utvecklingsmöjligheter och att det därför behövs mark för expansion av energihamn om behov uppstår. GHAB anser dock att användningen på kort sikt behöver vara mer flexibelt än bara energihamn vid Risholmen, dock inledningsvis med låg trafikmängd. Utvecklingen inom fordonsindustrin med lastbilar och autonoma fraktbärare på el och dess effekt på minskad bullerpåverkan kan på sikt påverka vilken typ av användning som kan vara lämplig vid Risholmen. GHAB önskar därför att utvecklingen på kort sikt benämns hamnverksamhet med lågt bullrande landbaserad trafik för att inte hindra lämpliga utvecklingsmöjligheter.

GHAB anser att den privatägda vägen mellan Syrhålamotet och Arendal, Hamneviksvägen, borde kunna få en högre utnyttjandegrad än idag, bland annat som huvudtrafikled för trafik till den norra delen av Arendal, speciellt med tanke på att både området och vägen ägs av samma fastighetsägare. Det är även viktigt för det övergripande vägnätet att Sörredsvägen förlängs ner till Arendal för att få spridning av

trafiken som ska till Arendal/Ytterhamnarna, speciellt om färjor omlokaliseras till den södra delen av Arendal. Den övergripande trafikstrukturen blir mer robust genom ovanstående förändringar.

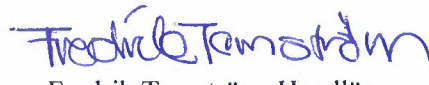
GHAB stödjer trafiklösningen med bro över Arendalsviken vid trafikintensiv användning. GHAB anser fortfarande att det är mycket olämpligt att dra ny väg och järnväg genom befintliga hamnterminaler så som Arendalshamnen och Älvsborgshamnen. GHAB anser att väg- och järnvägstrafik till Risholmen på lång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

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

Göteborgs Hamn AB



Elvir Dzanic, VD



Fredrik Ternström, Handläggare

Status påverkansplan våren 2021

Styrelsemöte 14 juni

Fokusområden och aktörer för påverkansarbete första halvåret 2021

- Nationell infrastrukturplan
Fokus: Göteborgs Hamns prioriteringar skall lyftas i planeringsprocessen
Aktörer: Regeringen, Riksdagen, Trafikverket, Västra Götalandsregionen, intresseorganisationer
- Tranzero
Fokus: Möjliggöra omställning till fossilfria bränslen för tunga transporter
Aktörer: Övriga medlemmar i Tranzero, Västra Götalandsregionen, regeringen, Trafikverket, Transportstyrelsen
- Kunskapsspridning Göteborgs Hamn
Fokus: MVV, strategiska mål
Aktörer: Riksdag, regering, politiska partier, regeringskansli, statliga verk, EU-kommissionen, intresseorganisationer, stadsförvaltning



Fokusområden och aktörer för Lobby första halvåret 2021

- Samarbete Corehamnar
Fokus: Lyfta corehamnarnas status och prioritet i Sverige
Aktörer: Övriga corehamnar, Trafikverket, regeringen
Sveriges Hamnar
- Logistikutveckling Halvorsäng
- Omlokalisering av Stenas terminaler
- Vänersjöfart/kustsjöfart
- Farledsavgifter
- Mudderstrategi
- Stadens Kajer
- Försvarsnärvaro Göteborgs Hamn



Aktiviteter inom påverkansarbetet och Grant Office första halvåret 2021

Påverkan

Typ av aktivitet	Antal	Urval
Seminarier och remissmöten	15	Egen regi: riksdagsseminarium, Ibrahim Baylan Övriga: Nationell hearing nationell plan, ScanMed forum, VHK Tomas Eneroth etc
Online möte med politiker	6	Riksdagskansli, Statssekreterare infrastrukturdepartementet
Övrig korrespondens (dedikerat till specifika fokusområden enligt vår strategi)	50<	infrastrukturdepartementet, Trafikverket, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen, Stadens bolag & förvaltningar, etc.

Grant Office

Typ av aktivitet	Antal ansökningar	Urval av ansökningar
Inskickade ansökningar	4	Horizon Green Deal Nordic Light, CEF Skandiaporten, Klimatklivet MS Hamnen, Trafikverkets Näringslivspott CentralHarpan
Beviljade medel	2	Klimatklivet Landanslutning Tankers 10,2 mkr Prel: Trafikverkets Näringslivspott CentralHarpan 7 mkr

Fokus höst 2021

- Nationell infrastrukturplan – proposition och åtgärdsplanering
- Tranzero – lansering av de först åtgärderna
- Beslut om Halvorsäng
- Mudderstrategi
- CEF-finansiering farledsfördjupning
- Extern finansiering – delar av Green deal –ansökan
- Nytt system för farledsavgifter
- Allmän kunskapsspridning



Göteborgs Hamn AB

Kontrollplan för dataskyddsarbetet 2021

2021-01-29

Innehåll

1	Bakgrund	3
1.1	Dataskyddsförordningen.....	3
1.1.1	Personuppgiftsansvarig	3
1.1.2	Dataskyddsombud.....	3
2	Kontrollplan för dataskyddsarbetet 2021	4
2.1	Syfte och mål.....	4
2.2	Ett riskbaserat arbetssätt	4
2.3	Upplägg	5
2.3.1	Verksamhetsspecifika förutsättningar	5
2.4	Tidplan för kontroller 2021	5
3	Kontrollpunkter	6
3.1	Fasta kontrollpunkter	6
3.1.1	Beskrivning av fasta kontrollpunkter	7
3.2	Fördjupad kontroll 2021	9
4	Uppföljning	9
4.1	Uppföljning av lämnade rekommendationer.....	9
4.1.1	Uppföljning av hittills genomförda kontroller.....	9
5	Avrapportering till nämnd/styrelse	10
5.1	Delårsrapportering.....	10
5.2	Årsrapport.....	10
5.3	Särskilt yttrande till högsta ledning.....	10
5.4	Beslutanderätten i dataskyddsfrågor.....	10
6	Kontakt	11

1 Bakgrund

1.1 Dataskyddsförordningen

Dataskyddsförordningen (DSF) trädde i kraft i maj 2018 och är en EU-förordning med syfte att skydda fysiska personers grundläggande fri- och rättigheter, att garantera ett likvärdigt skydd samt att säkerställa det fria flödet av personuppgifter inom unionen. Förordningen kompletteras av dataskyddslagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. Dessa samspelar även med annan speciallagstiftning.

Dataskyddsförordningen ställer höga krav på organisationers behandling av enskildas personuppgifter. Utöver att insamlingen av personuppgifterna ska vara tillåten, måste den personuppgiftsansvarige dessutom hantera dessa uppgifter på ett korrekt sätt, med respekt för den enskildes integritet och med beaktande av lämpliga säkerhetsåtgärder.

Efterlevnaden av lagstiftningen övervakas av Integritetsskyddsmyndigheten och överträdelser kan leda till bland annat sanktionsavgifter eller skadestånd.

1.1.1 Personuppgiftsansvarig

En personuppgiftsansvarig kan vara en fysisk person, juridisk person, en offentlig myndighet, institution eller ett annat organ. Varje förvaltning med egen nämnd räknas som en egen offentlig myndighet. I juridisk mening så är därmed ytterst varje enskild nämnd eller styrelse ansvarig för att de personuppgiftsbehandlingar som organisationen hanterar utförs i enlighet med gällande regelverk. För att följa dataskyddsarbetet och hålla nämnden/styrelsen informerad bör enligt dataskyddsförordningen ett dataskyddsombud, med särskild sakkunskap i fråga om dataskyddslagstiftning och praxis, utses för att bistå den ansvarige med att övervaka den interna efterlevnaden av förordningen.

1.1.2 Dataskyddsombud

Dataskyddsombudet ska ge råd och information till den personuppgiftsansvarige samt övervaka efterlevnaden av dataskyddsförordningen och annan relevant dataskyddslagstiftning. Det innebär bland annat att kontrollera hur den personuppgiftsansvarige behandlar personuppgifter, att bestämmelser och interna styrdokument följs samt att ge råd och stöd vid konsekvensbedömningar. Dataskyddsombudet ska enligt dataskyddsförordningen utföra sitt arbete på ett oberoende sätt gentemot den som är personuppgiftsansvarig och får inte instrueras av denne hur arbetet ska utföras. Dataskyddsombudet är inte heller ansvarig för att lagstiftningen efterlevs.

Dataskyddsombudet är även kontaktperson för de registrerade och tillsynsmyndigheten.

2 Kontrollplan för dataskyddsarbetet 2021

2.1 Syfte och mål

Dataskyddsbudets uppgift att övervaka den personuppgiftsansvariges efterlevnad av förordningen regleras i artikel 39 DSF. En del av denna övervakning innebär att dataskyddsbudet genomför kontroller av dataskyddsarbetet inom den personuppgiftsansvariges organisation. Dessa kontroller specificeras genom denna kontrollplan som syftar till att informera personuppgiftsansvariga om tidplan och särskilda fokusområden för kontrollarbetet år 2021.

Målsättningen med att arbeta utefter en på förhand fastställd kontrollplan är att det ska bidra till att sätta fokus på verksamhetens dataskyddsarbete och därmed:

1. Säkerställa ett kontinuerligt dataskyddsarbete som skapar förutsättningar för efterlevnad av förordningen.
2. Maximera ett riskbaserat arbetssätt och därigenom minimera risken för lagbrott.
3. Göra dataskyddsarbetet till en integrerad del i verksamhetens informationssäkerhetsarbete.

2.2 Ett riskbaserat arbetssätt

Enligt dataskyddsregelverket ska dataskyddsbudet arbeta utifrån en riskbaserad metod. Kontrollplanen utgår därför ifrån dataskyddsbudets riskbedömning avseende verksamhetens personuppgiftsbehandlingar och tas fram i dialog med verksamheten. Primära fokusområden och prioriteringar utgår från eventuella problem som bedöms utgöra en högre risk för dataskyddet i verksamheten.

Gemensamt för stadens verksamheter har dataskyddsenheten identifierat två riskområden som är särskilt relevanta, utifrån att respektive personuppgiftsansvarig har möjlighet att genom att bedriva ett systematiskt dataskyddsarbete påverka omfattningen av de risker som dessa områden inbegriper. Det första riskområdet innefattar ekonomisk skada (exempelvis skadestånd och sanktionsavgifter), vars risker beror på huruvida verksamheten i sin personuppgiftshantering säkerställer att dataskyddsförordningen följs. Det andra riskområdet innefattar förtroendeskada (så som exempelvis försämrat varumärke och minskad tillit) och är beroende av verksamhetens förmåga att hantera de registrerades rättigheter enligt dataskyddsförordningen.

2.3 Upplägg

Kontrollarbetet består av tre delar som tillsammans syftar till att ge såväl dataskyddsbud som personuppgiftsansvariga en överblick över verksamhetens dataskyddsarbete och dess följsamhet gentemot förordningen.

a) Den första delen består av fasta kontrollpunkter där varje punkt bedöms årligen. Bedömningen görs genom löpande kontroller, genom deltagande i verksamhetens arbete och i förekommande fall utifrån given information.

b) Den andra delen är en fördjupad kontroll av utvalda verksamhetsspecifika kontrollpunkter.

c) Den tredje delen är en uppföljning och bedömning av hur verksamheten hanterat tidigare lämnade rekommendationer.

Kontrollarbetets olika delar kommer sammanställas och presenteras i årsrapporten för nämnd/styrelse. Genom att ha en årlig uppföljning av de fasta kontrollpunkterna kommer varje personuppgiftsansvarig kunna följa utvecklingen av dataskyddsarbetet inom verksamheten över tid.

2.3.1 Verksamhetsspecifika förutsättningar

Dataskyddsbudets arbete kommer att bedrivas utifrån verksamhetens specifika förutsättningar. Identifierade aktiviteter kan därför komma att justeras utifrån händelser som inträffar i verksamheterna eller i omvärlden.

2.4 Tidplan för kontroller 2021

Månad	Huvudaktivitet	Övriga aktiviteter
Februari	Kontrollplan för året lämnas till nämnd/styrelse	Uppföljning och kontroll av övriga fasta kontrollpunkter kommer ske löpande under året.
Februari-April	Fördjupad kontroll av utvalda verksamhetsspecifika kontrollpunkter genomförs	
Maj	Fördjupad kontroll slutförs och rekommendationer lämnas till verksamheten	
Juni	Delårsrapportering avseende verksamhetens dataskyddsarbete för nämnd/styrelse	
September-Oktober	Uppföljning av tidigare lämnade rekommendationer	
November	Årsrapport lämnas till verksamheten	
December	Årsrapport presenteras för nämnd/styrelse	

3 Kontrollpunkter

3.1 Fasta kontrollpunkter

De fasta kontrollpunkternas omfattning utgår från principerna om inbyggt dataskydd och dataskydd som standard (enligt artikel 25 DSF). Verksamhetens följsamhet mot förordningen beror till stor del på hur väl dessa principer har integrerats i verksamhetens ordinarie processer. Att principerna har en central roll i arbetet med dataskydd blir särskilt tydligt i beaktandesats (skäl) 78 DSF, som anger att ”skyddet av fysiska personers rättigheter och friheter i samband med behandling av personuppgifter förutsätter att lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder vidtas”, och därtill att personuppgiftsansvarig, för att kunna visa att förordningen efterlevs, bör anta interna strategier och vidta åtgärder särskilt för att uppfylla principerna om inbyggt dataskydd och dataskydd som standard.

Med principen om inbyggt dataskydd avses att man tar hänsyn till förordningen vid utformning av IT-system och rutiner, och på så sätt från början säkerställer att både kraven i dataskyddsförordningen uppfylls och att den registrerades rättigheter skyddas. Principen om dataskydd som standard innebär att personuppgifter i standardfallet inte behandlas i onödan, vilket kan göras genom att ha lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder som standard.

Med principerna som utgångspunkt har elva kontrollpunkter definierats, av både organisatorisk och teknisk karaktär, vilka är gemensamma för alla verksamheter inom Göteborgs Stad. De punkter som fastställts utgör en del av fundamentet i lagstiftningen. Syftet med arbetssättet är att tillsammans hitta strategier, rutiner och arbetssätt som hanterar punkterna så att kontrollerna över tid kommer att kräva mindre och mindre arbete.

Kontrollpunkter
1. Dataskyddsorganisation
2. Personuppgiftsincidenter
3. Biträdesavtal och andra överenskommelser
4. Personuppgiftsregister
5. Övergripande strategi för dataskydd
6. Utbildning
7. Integritetspolicy
8. Mejl- och dokumenthantering
9. Konsekvensbedömning/samråd
10. IT-projekt och upphandling
11. IT-system och digitala verktyg
12. Hantering av registrerades rättigheter

3.1.1 Beskrivning av fasta kontrollpunkter

Kontrollpunkt 1: Dataskyddsorganisation

Kontrollpunkten avser verksamhetens organisatoriska förutsättningar för att kunna bedriva ett kontinuerligt dataskyddsarbete, och omfattar bland annat verksamhetens dataskyddsorganisation, definierade ansvarsområden och rapporteringsvägar för involverade funktioner samt tillhandahållna resurser för arbetet.

Kontrollpunkt 2: Personuppgiftsincidenter

Kontrollpunkten avser verksamhetens förutsättningar för att identifiera och hantera personuppgiftsincidenter. För att uppfylla ansvarsskyldigheten bör verksamhetens rutin för hanteringen vara dokumenterad. I de fall verksamheten är både personuppgiftsansvarig och personuppgiftsbiträde bör rutinen omfatta båda scenarier. I kontrollpunkten ingår även översyn av verksamhetens rutin för att bedöma incidenten, hantering av eventuell anmälan till tillsynsmyndigheten samt hur rutinerna tillgängliggörs och kommuniceras inom verksamheten. Även efterlevnad av verksamhetens dokumentationsskyldighet, att alla inträffade personuppgiftsincidenter registreras, innefattas.

Kontrollpunkt 3: Biträdesavtal och andra överenskommelser

Kontrollpunkten avser verksamhetens dokumentation av biträdesavtal och andra överenskommelser gällande dataskydd, och förutsätter att verksamheten har identifierat samt registrerat personuppgiftsbiträden i personuppgiftsregistret. Även verksamhetens rutiner för uppdatering och uppföljning av tecknade biträdesavtal innefattas.

Kontrollpunkt 4: Personuppgiftsregister

Kontrollpunkten avser verksamhetens efterlevnad av skyldigheten att systematiskt dokumentera alla personuppgiftsbehandlingar i form av ett register. Även verksamhetens arbete med, och rutin för, att säkerställa ett uppdaterat och heltäckande personuppgiftsregister innefattas.

Kontrollpunkt 5: Övergripande strategi för dataskydd

Kontrollpunkten avser verksamhetens övergripande strategi för att arbeta med dataskydd. En verksamhetsspecifik strategi som anger ramarna för arbetet med dataskydd kan både främja ett riskbaserat arbetssätt och bidra till en kontinuitet i dataskyddsarbetet.

Kontrollpunkten innefattar även verksamhetens strategi för att integrera dataskyddsfrågorna i det övriga informationssäkerhetsarbetet, samt hur verksamheten arbetar med egna interna kontroller för att säkerställa att dataskyddsförordningen efterlevs.

Kontrollpunkt 6: Utbildning

Kontrollpunkten avser verksamhetens arbete med att utbilda och upprätthålla kunskapsnivån i dataskyddsfrågor hos anställda.

Kontrollpunkt 7: Integritetspolicy

Kontrollpunkten avser verksamhetens utformning samt tillhandahållande av dess integritetspolicy till registrerade (både internt och externt). Även verksamhetens rutin för att upprätthålla en aktuell integritetspolicy omfattas.

Kontrollpunkt 8: Mejl och dokumenthantering

Kontrollpunkten avser verksamhetens rutiner för mejl och dokumenthantering. I detta är en aktuell och fastställd dokumenthanteringsplan med gallringsbeslut en förutsättning för att verksamheten ska kunna säkra följsamhet gentemot dataskyddsförordningen. Även verksamhetens rutin för att säkerställa att gallringsrutiner för personuppgifter följs innefattas.

Kontrollpunkt 9: Konsekvensbedömning/samråd

Kontrollpunkten avser verksamhetens förutsättningar för att kunna identifiera när en konsekvensbedömning ska göras samt genomföra denna. Även verksamhetens rutiner för arbetet med konsekvensbedömningar samt hur dataskyddsombudet involveras i arbetet ingår. Därtill tillkommer verksamhetens rutin för att hantera de risker som identifieras i konsekvensbedömningen, samt hur genomförda konsekvensbedömningar följs upp och hålls aktuella.

Kontrollpunkt 10: IT-projekt och upphandling

Kontrollpunkten avser verksamhetens organisation och rutiner för hantering av dataskyddsfrågor inom IT-projekt och upphandling. I detta ingår till exempel hur verksamheten integrerar dataskyddsfrågor i arbetet med upphandling av nya, samt utvecklingen av, befintliga system och tjänster.

Kontrollpunkt 11: IT-system och digitala verktyg

Kontrollpunkten avser verksamhetens rutiner för att säkerställa att verksamhetens personuppgiftshantering inom ramen för IT-system och digitala verktyg är förenlig med dataskyddsförordningen. Rutin för att säkerställa och kontrollera att dessa system/tjänster uppfyller kraven på dataskydd ingår även.

Kontrollpunkt 12: Hantering av registrerades rättigheter

Kontrollpunkten avser verksamhetens förutsättningar för att hantera de registrerades rättigheter, till exempel registerutdrag eller radering. En förutsättning för att verksamheten ska kunna hantera de registrerades rättigheter är att man har en process och rutiner för arbetet, så att den registrerades personuppgifter enkelt kan lokaliseras vid efterfrågan. Även verksamhetens rutin för att hantera ett tillbakadragande av samtycke ingår i kontrollpunkten.

3.2 Fördjupad kontroll 2021

Den fördjupade kontrollen utgår från verksamhetens specifika risker. För verksamhetsåret har följande punkt/punkter fastställts:

Fokusområde 1: Dataskyddsorganisation. Genomförandeplan tas fram i dialog med bolaget dataskyddskontakt för att säkerställa att kontrollen kan ske med så liten påverkan på ordinarie verksamhet som möjligt.

Fokusområde 2: Utbildning. Genomförandeplan tas fram i dialog med bolagets dataskyddskontakt för att säkerställa att kontrollen kan ske med så liten påverkan på ordinarie verksamhet som möjligt.

4 Uppföljning

4.1 Uppföljning av lämnade rekommendationer

I dataskyddsförordningen anges att dataskyddsombudet ska rapportera direkt till den personuppgiftsansvariges eller personuppgiftsbiträdets högsta förvaltningsnivå, för att säkerställa att högsta ledningen är medveten om dataskyddsombudets råd och rekommendationer. Detta är grunden för ett proaktivt arbetssätt och utgör en trygghet för nämnd/styrelse som uppmärksammas på status och observerade brister i dataskyddsarbetet. Det är då också av vikt för nämnd/styrelse att veta hur eventuella rekommendationer/brister omhändertagits. Dataskyddsombudet kommer därför årligen att följa upp hanteringen av de rekommendationer som lämnats till verksamheten och rapportera detta i årsrapporten.

4.1.1 Uppföljning av hittills genomförda dokumenterade kontroller

Sedan dataskyddsförordningen trädde i kraft i maj 2018 har dataskyddsombudet genomfört en kontroll för er verksamhet. Denna kontroll kommer att följas upp inom ramen för de fasta kontrollpunkterna under 2021. Under året kommer dataskyddsombudet att se över vilka åtgärder som vidtagits med anledning av de rekommendationer som lämnats vid tidigare kontroll.

Kontroll 1 (2018): Organisatoriska förutsättningar för dataskyddsarbetet

Följs upp inom kontrollpunkt: Dataskyddsorganisation

5 Avrapportering till nämnd/styrelse

5.1 Delårsrapportering

I juni månad kommer respektive nämnd/styrelse att få en delårsrapportering för dataskyddsarbetet av dataskyddsombudet. Fokus för delårsrapporteringen är den verksamhetspecifika fördjupade kontrollen som genomförs under våren.

Genom en delårsrapportering säkerställs att personuppgiftsansvarig nämnd/styrelse hålls informerad om dataskyddsombudets observationer av verksamhetens personuppgiftshantering. Formen för rapporteringen anpassas efter dataskyddsombudets bedömning av verksamhetens behov.

5.2 Årsrapport

Verksamhetens dataskyddsarbete kommer att sammanställas i en skriftlig årsrapport till nämnd/styrelse. Årsrapporten kommer innehålla information om verksamhetens samarbete med dataskyddsombudet, genomförda kontroller, lämnade rekommendationer samt en övergripande bedömning av status på verksamhetens personuppgiftshantering utifrån fasta kontrollpunkter.

För att möjliggöra en direkt kommunikation mellan dataskyddsombud och personuppgiftsansvarig nämnd/styrelse ska årsrapporten presenteras i möte med nämnd/styrelse.

5.3 Särskilt yttrande till högsta ledning

Om det skulle uppstå situationer där den ansvarige fattar beslut som är oförenliga med den allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddsombudets råd, till exempel om en allvarlig brist kvarstår och inte åtgärdas, har dataskyddsombudet möjlighet att klargöra sin avvikande ståndpunkt genom ett yttrande riktat till högsta förvaltningsnivå och till dem som fattar besluten.

5.4 Beslutanderätten i dataskyddsfrågor

Beslutanderätten i dataskyddsfrågor ligger alltid på den personuppgiftsansvarige och aldrig på dataskyddsombudet. Dataskyddsombudet är en specialist med en rådgivande roll och är en resurs som, på ett oberoende sätt, fokuserar på dataskyddsfrågorna i verksamheten och på det sättet bistår den personuppgiftsansvarige med bedömningar och råd. Om nämnden/styrelsen väljer att inte följa dataskyddsombudets rekommendationer ska skälen till detta motiveras och dokumenteras i enlighet med god praxis samt för att uppfylla ansvarsskyldigheten. Detta är även viktigt för det fall frågan senare skulle bli föremål för tillsyn.

6 Kontakt

Eventuella frågor och synpunkter hänvisas i första hand till er kontaktperson/ert dataskyddsombud. Frågor kan också alltid ställas till dso@intraservice.goteborg.se.