



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 5

2021-10-22

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

2021-10-22

Ärende – Ekonomisk rapportering;

- Beslut – Affärsplan 2022
- Beslut – Budget 2022
- Beslut – Investeringsbudget 2022, Investeringsplan 2022-2032

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 7

2021-10-22

Ärende – Beslut Hamntaxa 2022

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 8

2021-10-22

Ärende – Beslut Sponsring 2022

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

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

Datum 2021-10-22
GHAB2021-0188

Handläggare: Edvard Molitor
Telefon: 031-368 76 20
E-post: edvard.molitor@portgot.se

Ärende: Svar på remiss på förslaget till Göteborgs Stads Energiplan 2022–2030

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Styrelsen fastställer Göteborgs Hamn AB:s yttrande på förslaget till Göteborgs Stads Energiplan 2022–2030

Sammanfattning

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads Energiplan 2022–2030. Förslaget har sänts på remiss och Göteborgs Hamn AB har tagit fram ett yttrande. Väsentliga delar av yttrandet har presenterats som information vid tidigare styrelsemöte (2021-09-20). Det fastställda yttrandet skall vara inskickat till Miljöförvaltningen före 2021-09-30, bolagets svar inkommer något senare till följd av Miljöförvaltningens begränsade tidplan för hantering av remissvaret.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Finansiella resurser och kostnader för energirelaterade åtgärder är en viktig del av föreslagna planen. Det är också viktigt med insikt om att åtgärderna som föreslås kommer att medföra ökade kostnader och förändrade prioriteringar. Detta måste tas hänsyn till så väl inom utpekade verksamheter som när ägaren beslutar om stadens ekonomiska ramar. Det omfattar investeringar och resurser att driva arbetet, både i etablerings- och förvaltningsskede.

Bolaget har en mängd åtgärder som kommer att på ett eller annat sätt bidra, men få eller ingen av dessa är uttryckligen framtagna för att nå målsättningarna i planen. Dock är det uppenbart att energiomställningen för ett framtida hållbart samhälle kommer att kosta, och måste få kosta.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Hamn är en av världens mest hållbara hamnar och har sedan länge bedrivit ett mycket proaktivt miljöarbete. Genom att även i framtiden ligga i framkant ska hamnen fortsätta vara ett globalt föredöme. Göteborgs Hamn arbetar mycket aktivt med miljö- och hållbarhetsfrågor och låter dessa genomsyra hela verksamheten. Miljö- och hållbarhet är

därför ett naturligt inslag i såväl affärsplan och verksamhetsplaner som process- och ledningssystem, som alla syftar till att gemensamt bidra till de mycket höga förväntningar som finns både internt och externt om ett proaktivt arbete.

Energiplanen från Göteborgs Stad samlar många av energifrågorna och kan därmed vara ett stöd i bolagets befintliga arbete. Dock lyfter energiplanen frågor som också lyfts i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram, vilken Göteborgs Hamn redan utgår ifrån i sitt arbete. Energiplanen skulle därför behöva renodlas för att fylla en mer tydlig funktion bland Göteborgs stads styrande dokument inom området miljö och klimat.

Bedömning ur social dimension

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

Samverkan

Har inte bedömts relevant i detta ärende.

Bilagor

1. Förslag till svar på remiss till Göteborgs Stads Energiplan 2022–2030
2. Förslag till Bilaga 2 Svar på Detaljerade synpunkter
3. Förslag till Bilaga 3 Svar på Uppskattade kostnader för åtgärder

Ärendet

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads energiplan 2022–2030.

Beskrivning av ärendet

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads energiplan 2022–2030.

Förslaget har sänts på remiss och Göteborgs Hamn AB har tagit fram ett yttrande.

Väsentliga delar av yttrandet har presenterats som information vid tidigare styrelsemöte (2021-09-20). Det fastställda yttrandet skall vara inskickat till Miljöförvaltningen före 2021-09-30, bolagets svar inkommer något senare till följd av Miljöförvaltningens begränsade tidplan för hantering av remissvaret.

Risker

En risk med Göteborgs Stads nya energiplan är att man inte förhåller sig till andra initiativ kring strategiska energifrågor. Det skulle skapa mer otydlighet inom staden och inte bidra till den framdrift som önskas. Därtill leder det till ökad administration och uppföljning för bolaget.

Bolagets bedömning

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

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Edvard Molitor, Hållbarhetschef

Datum: 2021-10-22
Referens GHAB: Daniela Fjellman

Miljöförvaltningen

Ert dnr: MKN-2021-10533

Remissvar angående förslag till ny energiplan

Göteborgs hamn AB (hamnbolaget) avser att besvara frågorna som tillhandahölls som utgångspunkter i remissens foljebrev, fråga 1-7, enligt följande;

1. Vilka övergripande synpunkter har ni på energiplanens innehåll och struktur?
Hamnbolaget anser att det generellt är positivt med energiplanens samlade bild och allmänna inriktning. Planen skulle dock gynnas av att renodlas, både gällande struktur och innehåll. Delar av innehållet överlappar med andra planer och uppdrag inom staden, exempelvis miljö- och klimatprogrammet samt BRG:s arbete med elektrifiering. Effekten av detta blir ett behov av ökad administration och uppföljning, något som är resurskrävande och snarare begränsar möjligheterna till genomförande. Planen borde fokusera mer på nya åtgärder och vara framåtdriven, snarare än att inkludera omfattande delar med beskrivningar av befintligt och etablerat arbete. En sådan förändring skulle innebära en ökad tydlighet kring vad som inte fungerar och vilka åtgärder som ägaren vill se ska utvecklas framåt.

Därtill bör hamnspecifika projekt, exempelvis elanslutning och andel gods på järnväg, inte inkluderas i planen. Dessa utvecklas både ur ett kunddrivet perspektiv och utifrån krav från hamnbolagets tillsynsmyndigheter och gynnas således inte av att inkluderas i en stadengemensam plan. Planens referenser till detta bör tas bort eller minimeras i omfattning. Det gäller även fartygstrafikens andel av transportsektorns utsläpp, där andelen visserligen är en betydande del av totala utsläppen men att hamnen verkar för att tillhandahålla fossilfria bränslen bör inte drivas inom ramen för denna energiplan. Arbetet drivs utifrån hamnbolagets målsättning kopplat till minskad klimatpåverkan från sjöfarten, vilket ägaren redan kravställer utifrån miljö- och klimatprogrammet.
2. Vilka detaljerade synpunkter har ni på åtgärderna? Svara i mallen i bilaga 2.
Detaljerade synpunkter finns angivna i bilaga 2. Om åtgärderna som föreslås beslutas och går vidare till genomförande, bör också beaktas att andra åtgärder kan visa sig vara mer effektiva. Det bör således finnas en flexibilitet med fokus på att uppnå syftet med planen och dess åtgärder, snarare än genomförande av alla åtgärder om utredningar under senare skede visar på mer effektiva alternativ.
3. Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att planen ska leda till handling?
Arbetet med energifrågor inom hamnbolaget utgår idag från kundefterfrågan, lagstiftningskrav och styrning via miljö- och klimatprogrammet. Dessa utgångspunkter är tillräckligt drivande för att leda till handling inom hamnens verksamhet. En faktor som generellt påverkar arbetet inom energi, miljö och klimat är att resurser ofta måste allokeras till att bidra med underlag till olika planer och dess uppföljning, vilket är begränsande. Dessa resurser borde i större utsträckning nyttjas för att fokusera på genomförande av

lösningar och åtgärder. Det är också viktigt med insikt om att åtgärderna som föreslås kommer att medföra ökade kostnader och förändrade prioriteringar. Detta måste tas hänsyn till så väl inom verksamheten som när ägaren beslutar om stadens ekonomiska ramar. Det omfattar investeringar och resurser att driva arbetet, både i etablerings- och förvaltningsskede

4. Vilka övriga åtgärder kommer ni att genomföra som planen bör kompletteras med, och vad bedömer ni att dessa kommer att kosta er att genomföra?

Exempel på energirelaterade initiativ som drivs i hamnen och är inkopplingen och lokaliseringen av Stena Lines kommande eldrivna färja till Danmark, lokal framställning av vätgas i hamnen samt laddning av eldrivna eller bränslecellsdrivna tunga lastbilar och arbetsmaskiner. Dessa initiativ bryter ny mark, är innovativa och i viss mån oprövade. De är dock avgränsade till just hamnens verksamhet och hamnbolaget anser inte att det finns fördelar med att samordna detta med övriga åtgärder i denna plan. I ett senare skede kan dock lärdomar och erfarenheter gärna delas med övriga verksamheter inom staden. Bedömningen är således att energiplanen inte behöver kompletteras med ytterligare åtgärder.

5. Uppskatta era kostnader för de åtgärder ni ska bidra till att genomföra enligt energiplanen.

Kostnader finns uppskattade i bilaga 3. Driftkostnader har inte varit möjligt att uppskatta, till följd av remissens begränsade svarstid. Dessa finns således inte med i bilaga 3.

6. Vilka behov kan ni se och exempel på åtgärder som behöver genomföras i samarbete mellan olika förvaltningar och bolag, (utöver de åtgärder er egennämnd eller styrelse behöver genomföra, se fråga 4). Vilka utmaningar finns idag för att få till ett sådant samarbete?

I huvudsak handlar inte utmaningarna om brist på kontakter eller samarbeten. Hamnbolaget har löpande kontakter med exempelvis Göteborg Energi och Göteborgs stads leasing i relevanta energifrågor. Framdriften skulle dock gynnas av ett tydligt ägarskap, där utvecklingen och ambitionsnivån drivs av bolagen med starkast kompetens inom området. Ett exempel handlar om laddstolpar för elfordon, där Göteborg Energi i samverkan med Parkeringsbolaget skulle kunna implementera en standardiserad lösning hos samtliga bolag. Det vore mer resurs- och kompetenseffektivt. Samma princip skulle kunna gälla en gemensam solcellsstrategi, där Göteborg Energi har helhetsperspektivet, förtydligar ambitionsnivå och tekniska lösningar.

Ett förtydligande kring stadens ambitionsnivå för energiklassning av byggnader (ej enbart bostäder) saknas. En övergripande inriktning och samverkan, i linje med planens ambitioner och stadens miljö- och klimatprogram skulle vara värdefullt för hamnbolagets strategiska arbete, då den analysen i dagsläget genomförs på olika sätt inom alla verksamheter.

7. Har ni några övriga synpunkter på energiplanen?

Komplexiteten kring rådighet bör ytterligare beaktas. En betydande andel av åtgärderna inkluderar aktörer som Göteborgs stad inte styr över, ett exempel är transportsektorn.

Detta medför utmaningar och innebär att det blir av stor vikt för att kunna uppnå planens avsedda effekt att aktörer som inte berörs av dess styrning har samma inriktning.

Det är viktigt att energiplanen relateras till de planer och projektet gällande elförsörjning och elektrifiering av transportsektorn som drivs av andra myndigheter och organisationer såsom Västra Götalandsregionen, Energimyndigheten och Trafikverket m fl. Det finns flertalet initiativ på regional och nationell nivå som påverkar samt påverkas av beslut inom Göteborgs Stad, därav är det av viktigt att det sker en aktiv samordning för att minska risken för suboptimering.

Detta ärende har behandlats av Hamnbolagets styrelse.

Frågor ställs till Daniela Fjellman på tfn 031-368 77 48 , e-post daniela.fjellman@portgot.se .

Med vänliga hälsningar

Göteborgs Hamn AB
Port Development

Edvard Molitor

Bilaga 2, Mall för svar på fråga 2, detaljerade synpunkter

Åtgärdsrubrik	Synpunkter per åtgärd (skriv först vilken av åtgärderna kommentaren avser ex. 1.1; 1.2 osv.)
1. Flexibelt och kapacitetssäkert energisystem	Transportsektorn kommer att behöva genomgå en stor förändring för att möta klimatutmaningarna. Lösningarna handlar ofta om olika former av elektriskt framställda bränslen, vilket innebär att transporter över tid kommer att kräva mer av elnätet. Göteborgs Hamn, som Nordens största transportnav, är en naturlig plats för ökat elbehov för transporter generellt framöver och de närliggande raffinadernas potentiellt ökade elektrifieringsgrad påverkar området kraftigt. Därför är det viktigt att elnätet över tid uppgraderas och hålls i gott skick i hamnmiljön, detta upplevs inte som ett större problem i närtid men om alla planerade initiativ genomförs så kommer brister uppstå framöver.
2. Energieffektivisering av den kommunala sektorn	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.7, 2.8 Sker i samverkan och samförstånd utifrån befintliga utvecklingsplaner, exempelvis miljö- och klimatprogrammet. Ytterligare effekt till följd av denna energiplan är sannolikt begränsad. Gällande 2.1 bör befintliga utredningar inom ramen för lagen om energikartläggning i stora företag kunna nyttjas, snarare än att lägga resurser på ytterligare utredningar. Gällande 2.2 pågår arbetet med utbyte av belysning inom hamnbolagets byggnader sedan flera år tillbaka. Detta kommer att fortsätta inom de närmsta åren. Gällande 2.3 pågår arbetet med styr- och reglersystem löpande inom hamnbolagets byggnader och uppgradering sker stegvis. Gällande 2.7 ska detta inkluderas i bolagets byggstandard vid projektering av nybyggnation. Gällande 2.8 arbetar bolaget redan med analyser om potential kring energieffektivisering. Dock finns det tillfällen där dessa prioriteras bort vid ekonomisk prioritering. Kopplas till resonemanget under fråga tre i remissens huvuddokument.
3. Energieffektivisering av den privata sektorn	Inga detaljerade synpunkter
4. Förnybar el	4.1

	Hamnbolaget har redan initierat arbete med en solcellsstrategi under hösten 2021/vår 2022, där detaljer kring ambitionsnivå och åtgärder ska inkluderas.
5. Förnybar och återvunnen värme	Hamnbolagets fastighetsbestånd är utspritt inom hamnområdet och har således lägre potential, eftersom byggnaderna inte ligger i närområde till andra verksamheter inom staden. Samverkan av detta slag kan med fördel snarare ske inom godsnavet, med aktörerna som verkar där.
6. Förnybar och återvunnen kyla	6.1, 6.2 Hamnbolagets fastighetsbestånd är utspritt inom hamnområdet och har således lägre potential, eftersom byggnaderna inte ligger i närområde till andra verksamheter inom staden. Samverkan av detta slag kan med fördel snarare ske inom godsnavet, med aktörerna som verkar där. Perspektiven är dock i linje med bolagets klimatmål och ska ingå i bolagets byggstandard.
7. Energieffektiva och fossilfria resor och transporter	Denna styrning och förslag till åtgärder överlappar tydligt med miljö- och klimatprogrammet. Se beskrivning av resonemang kring detta under fråga ett i remissens huvuddokument. Gällande 7.5 så drivs detta arbete i linje med bolagets klimatmål. Ska ingå i verksamhetens byggstandard.
8. Utökad tillgång till laddplatser och fossilfria bränslen	Det är viktigt att fokusera på åtgärder kring hur energibehovet ska tillgodoses där det ska etableras laddplatser. Hamnbolaget ser också ett behov av ett förtydligat ägandeskap gällande laddstationer, se beskrivning av resonemang kring detta under fråga sex i remissens huvuddokument. Övergången till fossilfria bränslen för godstrafiken som trafikerar hamnen (både sjöfart och väg) drivs av hamnbolaget i samverkan med branschen. Dessa frågor är kunddrivna och ägarstyrningen sker redan via miljö- och klimatprogrammet. Gällande specifikt 8.2 så drivs arbetet redan inom ramen för bolagets klimatmål och laddstationer finns på olika platser inom hamnområdet. Ska ingå i verksamhetens byggstandard.
9. Koldioxidinfångning och lagring	9.1 Denna styrning och förslag till åtgärder överlappar tydligt med miljö- och klimatprogrammet. Se beskrivning av

	resonemang kring detta under fråga ett i remissens huvuddokument. Hamnbolaget bör inkluderas i den mån hamninfrastruktur behövs inom ramen för CCS-projekten, CinfraCap är ett befintligt exempel på sådan samverkan.
--	---

INSTRUKTIONER:

- Ange er uppskattade kostnad för respektive åtgärd (gör egen uppskattning) i miljoner kr
 - Om fler än en aktör ska genomföra åtgärden - ange bara era egna kostnader
- Välj ett av följande alternativ för varje åtgärd (se följebrev för förklaringar):
 - Inom ram
 - Inom ram med konsekvenser
 - Utökad ram
- Det är viktigt att ni anger kostnad för varje åtgärd (även de som hanteras inom ram) - om ni är osäkra, gör en rimlig bedömning givet förutsättningarna
- Eventuella övriga upplysningar (t.ex. kring osäkerheter) kan lämnas under "Fritt fält"
- För kostnader av utredningskaraktär anges endast kostnaden för själva utredningen under "Investering". Under "Fritt fält" anger ni kostnader för åtgärder utredningen kan tänkas föreslå (fler än en kan anges)
- Vid frågor, tveka inte att kontakta Alvin Hilmersson vid Miljöförvaltningen: alvin.hilmersson@miljo.goteborg.se / 031-368 38 06

Summa, per period									Summa, totalt
3,00	11,00	10,00	9,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,00

Åtgärder (de åtgärder ni ska skatta är förifyllda)			Hur hantera? (välj ett alternativ)	Investering (miljoner kronor)				Drift, exklusive kapitalkostnader (miljoner kronor)					Summa, per åtgärd	Fritt fält (valfria kommentarer)
Rubrik	Nr.	Åtgärd		År 2022	År 2023	År 2024	År 2025-2030	År 2021	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025-2030		
2. Energieffektivisering av den kommunala sektorn	2.1	Förvaltnings AB Framtiden, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn, Higab, idrott- och föreningsnämnden, kretslopp- och vattennämnden, Liseberg AB, lokalnämnden och Renova AB ska utreda potentialen för energieffektivisering i hela det egna fastighetsbeståndet och utöver det fastställa ett mål för energieffektivisering i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och en tillhörande energieffektiviseringsplan för att nå målet.	Inom ram med konsekvenser	1,00	1,00	1,00							3,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
2. Energieffektivisering av den kommunala sektorn	2.2	Alla styrelser och nämnder ska byta ut belysning i sina fastigheter som inte är energieffektiv till energieffektiva alternativ, till exempel LED-belysning.	Inom ram	1,00	1,00	1,00	2,00						5,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
2. Energieffektivisering av den kommunala sektorn	2.3	Alla fastighetsägande styrelser och nämnder ska se över sina fastigheters styr- och regelsystem och säkerställa att de är rätt injusterade. Samtidigt ska utvecklingspotentialen av dessa system ses över vad gäller styrning av till exempel belysning och ventilationssystem. Denna potential ska tas vara på i bolagens och nämndernas energieffektiviseringsplaner.	Inom ram		1,00	1,00	1,00						3,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
2. Energieffektivisering av den kommunala sektorn	2.7	Alla byggande styrelser och nämnder ska vid nybyggnation utföra en kostnads- och energibesparingsanalys för användande av solavskärmning för att sänka behovet av kylning under varma dagar.	Inom ram		1,00	1,00	1,00						3,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
2. Energieffektivisering av den kommunala sektorn	2.8	Alla fastighetsägande styrelser och nämnder ska vid planering av större underhållsåtgärder på en befintlig fastighet även genomföra en analys över energieffektivisering. Möjligheten att utföra energibesparande åtgärder, exempelvis tilläggsisolering, i samband med underhåll ska då undersökas.	Inom ram med konsekvenser	1,00	1,00	1,00	1,00						4,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
4. Förnybar el	4.1	Alla fastighetsägande och byggande styrelser och nämnder ska upprätta en solenergiplan där möjligheten för utbyggnad av solceller på befintliga byggnader och nyproduktion utreds, målsätts och planeras.	Inom ram		3,00	1,00	1,00						5,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
4. Förnybar el	4.5	Alla fastighetsägande styrelser och nämnder ska vid takrenoveringar alltid genomföra en kostnads kalkyl för att anlägga solpaneler som ett alternativ till ett konventionellt tak.	Inom ram		1,00	1,00	1,00						3,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
6. Förnybar och återvunnen kyla	6.2	Alla styrelser och nämnder som bygger och förvaltar fastigheter ska vid ett identifierat kylbehov i första hand välja fjärrkyla. Där fjärrkyla inte är ett lämpligt alternativ ska alternativa kylmetoder utredas, såsom frikyla eller solkyla. Eldrivna kylanläggningar ska i den mån det är möjligt drivas av egenproducerad sol på den aktuella fastigheten.	Inom ram		1,00	1,00	1,00						3,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
7. Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner	7.5	Alla styrelser och nämnder ska säkerställa att behovet av användarvänliga cykelparkeringar för medarbetare, brukare och besökare är tillgodosett.	Inom ram			1,00							1,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.
8. Utökad tillgång till laddplatser och fossilfria fordonstränslen	8.2	Alla styrelser och nämnder ska, där så är möjligt, använda laddstationer som samnyttjas av andra verksamheter eller boende och besökare.	Inom ram		1,00	1,00	1,00						3,00	Svårt att bedöma driftskostnader inom begränsade svarstid för remissen, därav att de inte är inkluderade.

Datum 2021-10-22
Dnr: GHAB 2021-0176

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

Ärende: Remissvar angående

Motion av Stina Svensson (FI) och Stina Sewén (FI)

- Utreda möjligheten att bygga vindkraftverk på Risholmen i Göteborgs Hamn samt

Motion av Karin Pleijel (MP) och Elisabeth Undén (MP)

- Bygga ut vindkraften i Göteborg

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

1. Tillstyrka motionerna, samt
2. fastställa förslaget till remissvar

Sammanfattning

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har fått möjligheten att kommentera följande motioner:

- Motion av Stina Svensson (FI) och Stina Sewén (FI) - Utreda möjligheten att bygga vindkraftverk på Risholmen i Göteborgs Hamn
- Motion av Karin Pleijel (MP) och Elisabeth Undén (MP) - Bygga ut vindkraften i Göteborg

GHAB tillstyrker båda motionerna med hänsyn till nedanstående motiveringar:

- GHAB är positiv till att vindkraft etableras om det kan fungera tillsammans med hamnverksamhet och sjöfart.
- GHAB är positiva till att Göteborg Energi får utreda om och var det är möjligt att placera vindkraft på GHAB:s mark på Risholmen. GHAB är gärna med i utredningen. Utredningen får visa på om och hur vindkraft kan fungera tillsammans med hamnverksamhet och sjöfarten.
- Att ta fram en vindkraftsplan för Göteborg samt kartläggning av lämpliga områden inom Göteborgs kommun ligger dock utanför GHAB:s ansvarsområde. GHAB skjuter därför frågan till Stadsbyggnadskontoret och Göteborg Energi att besvara/kommentera.

GHAB flaggar även för följande utmaningar med att etablera vindkraft vid Risholmen:

- Förutsättningarna för vindkraft i området har tidigare utretts av Göteborg Energi i samarbete med bland annat GHAB. Tillstånd har meddelats för lämpliga platser inom hamnområdet.

- De finns osäkerheter om vindkraft går att kombinera med hamnverksamhet, speciellt hamnverksamhet som kräver förvaring i byggnader osv. Detta behöver utredas.
- GHAB äger endast del av Risholmen. Övrig mark på Risholmen och Hjärtholmen ägs av St1.
- Om en prioritering av markanvändningen behöver göras ska hamnverksamhet prioriteras framför vindkraft då Risholmen är ett av få utvecklingsområden kvar för att kunna utveckla riksintresset Göteborgs hamn.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Troligen kommer en prioritering av markanvändningen att behöva göras. Om inte vindkraftverk kan samlokaliseras med hamnverksamhet och vindkraften prioriteras kommer det få stor negativ påverkan på hamnen möjligheter till att utvecklas då hamnen fysiskt endast kan växa i detta område. Om verksamheterna kan samlokaliseras medför det att en större nyttjandegrad av området än om bara en verksamhet kan nyttja området.

Vindförutsättningarna är goda på Risholmen. Det finns redan infrastruktur framdragen till Risholmen som gör att kostnaderna att uppföra vindkraft på Risholmen är mindre än på andra platser.

Bedömning ur ekologisk dimension

Att ha vindkraftverk vid inloppet till Göteborgs hamn, även om det handlar om ett enstaka, kan ha ett stort symbolvärde som visar på att både Staden och Göteborgs hamn har stora miljöambitioner, speciellt om elbehovet kommer att vara stort i omställningen till en mer elektrifierad hamn. Bolagets energikällor har idag som regel Bra Miljöval klassning och biobaserade energikällor ska användas där det är möjligt. Lokalt producerad vindkraft skulle naturligtvis bidra till att minska GHAB:s negativa påverkan på miljön ytterligare.

Det finns risk för påverkan på Natura 2000-området och det nyanlagda vadhavet vid Torsviken vid en vindkraftsetablering vid Risholmen. Hänsyn behöver tas till dessa naturmiljöer.

Bedömning ur social dimension

Även ur den sociala dimensionen kan ett vindkraftverk vid Risholmen ha ett stort symboliskt värde likt ovan.

Det finns risker med att jobba under eller i närheten av ett vindkraftverk. Då Risholmen är ett utvecklingsområde för hamnverksamhet, därför utpekad som riksintresse, kommer det högst troligen finnas hamnarbetare inom området som kommer att utsättas för dessa risker om ett vindkraftverk sätts upp vid Risholmen.

Ärendet

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har fått möjligheten att kommentera följande motioner:

- Motion av Stina Svensson (FI) och Stina Sewén (FI) - Utredda möjligheten att bygga vindkraftverk på Risholmen i Göteborgs Hamn
- Motion av Karin Pleijel (MP) och Elisabeth Undén (MP) - Bygga ut vindkraften i Göteborg

Synpunkter på motionerna ska vara inskickade till stadsledningskontoret senast den 5 november 2021.

Beskrivning av ärendet

Det har tidigare funnits vindkraftsverk på tolv platser på Hjärtholmen och Risholmen. Dessa verk, utom ett, är sedan några år nerplockade. (FI) och (MP) har i två olika motioner framfört att Göteborg Energi tillsammans med GHAB ska titta över möjligheterna att uppföra nya vindkraftsverk på GHAB:s mark på Risholmen samt att tillsammans med berörda aktörer titta över möjligheten att bygga vindkraftverk inom Göteborgs kommun i stort.

Förslag till beslutspunkter i motionerna framgår nedan under ”Bolagets bedömning” tillsammans med GHAB:s kommentar till förslagen.

Risker

De finns osäkerheter om vindkraft går att kombinera med hamnverksamhet, speciellt hamnverksamhet som kräver förvaring i byggnader osv. Detta behöver utredas. Om en prioritering av markanvändningen behöver göras ska hamnverksamhet prioriteras framför vindkraft då Risholmen är ett av få utvecklingsområden kvar för att kunna utveckla riksintresset Göteborgs hamn.

Bolagets bedömning

GHAB kommenterar förslagen till beslut i motionerna nedan.

(FI) 1 Att ge Göteborg Energi i uppdrag att utreda möjlighet för ett eller flera vindkraftverk på Göteborgs Hamns mark på Risholmen. Utredningen ska inkludera en lönsamhetsberäkning.

GHAB är positiva till att möjligheten att uppföra ett eller flera vindkraftverk på bolagets mark på Risholmen utreds. Risholmen med omgivning är ett av få områden i Göteborg där vindkraft skulle kunna etableras. GHAB är positiva till att vindkraft etableras på Risholmen om det kan fungera tillsammans med hamnverksamhet och sjöfart. Nedan beskrivs en del förutsättningar som är viktiga att ha med i utredningen.

Förutsättningarna för vindkraft i området har i olika omgångar utretts av Göteborg Energi i samarbete med bland annat GHAB. Förutom de tolv vindkraftverk som nämns ovan ansökte Göteborg Energi om att få sätta upp ytterligare sex större vindkraftverk i området och byta ut tre av de befintliga verken till större verk. Antalet verk bantades ner till fem stycken under tillståndsprocessen. Tillstånd gavs för att sätta upp tre större vindkraftverk, varav ett uppfördes, Big Glenn. Två av dessa tre platser ligger numera på privatägd mark. Hänsyn togs bland annat till Natura 2000-området i Torsviken samt påverkan på sjöfartsintressena. Göteborgs Energi sökte även för en större vindkraftspark i Hakefjord,

Vindplats Göteborg. Göteborg Energi fick dock avslag på ansökan, bland annat med hänvisning till riksintresset för friluftsliv, påverkan på förorenade sediment och påverkan på farled.

Som nämns ovan har markägoförhållandena ändrats på Risholmen. GHAB äger numera endast halva Risholmen, St1 den andra halvan. Tidigare var det en fastighet med ett 50%-ägendeskap mellan dessa bolag. Hjärtholmen har sedan länge ägts av St1. Det medför att GHAB:s områden vid Risholmen har minskat och därmed rådigheten över området, se även bild över markägoförhållandena vid Risholmen och Hjärtholmen nedan.



Markägoförhållande vid Risholmen och Hjärtholmen.

Den samlade bullerbilden från runt år 2000, när Natura 2000-området bildades, får inte öka. Bullerbilden kommer att påverkas av de utvecklingsplaner som finns i området, till exempel en omlokalisering av färjor från Innerhamnarna till Ytterhamnarna och en framtida hamn vid Risholmen. De finns osäkerheter om vindkraft går att kombinera med hamnverksamhet, speciellt hamnverksamhet som kräver förvaring i byggnader osv. Att prioritera vindkraft framför dessa planer bedöms som olämpligt då Risholmen är ett av få utvecklingsområden kvar för att kunna utveckla riksintresset Göteborgs hamn. Dock kan tillfällig verksamhet fungera men med kravet att den får avvecklas/flyttas när verksamhet av mer permanent karaktär behöver tar området eller närområdet i anspråk. Det finns

även en konkurrerande användning av ytorna i väntan på permanent användning, bland annat hantering av förorenade sediment från GHAB:s underhållsmuddringar. Det är högst sannolikt att en prioritering behöver göras vad ytan ska användas för även i väntan på permanent användning. Finns det platser där vindkraftverk kan etableras utan att påverka hamnverksamhet och/eller Natura 2000-området är GHAB positiva till att det där etableras vindkraft.

GHAB hänvisar till Göteborg Energi att kommentera frågan om lönsamhetsberäkning, speciellt om det finns osäkerheter hur lång tid vindkraftsverk kan få vara verksamma i väntan på permanent hamnanvändning.

(FI) 2 Att ge Göteborg Energi och Göteborgs Hamn ett gemensamt uppdrag att undersöka hur vindkraftsel producerad på Risholmen skulle kunna bidra till hamnens uppfyllelse av sina miljömål.

Som hamnbolag har GHAB redan nått sina miljömål. Bolagets energikällor har som regel Bra Miljöval klassning och biobaserade energikällor ska användas där det är möjligt. Lokalt producerad vindkraft skulle naturligtvis bidra till att minska GHAB:s negativa påverkan på miljön ytterligare. GHAB har ingen möjlighet att med tvingande medel styra övriga aktörer i hamnområdets val av energileverantörer. GHAB kan dock påverka genom information osv. Att ha vindkraftverk vid inloppet till Göteborgs hamn, även om det handlar om ett enstaka, kan dock ha ett stort symbolvärde som visar på att både Staden och Göteborgs hamn har stora miljöambitioner, speciellt om elbehovet kommer att vara stort i omställningen till en mer elektrifierad hamn.

(MP) 1 Göteborgs Energi tillsammans med Göteborgs Hamn tillsammans med andra relevanta aktörer får i uppdrag att kartlägga förutsättningar och lämplig lokalisering för utbyggd vindkraft i Göteborg.

Möjligheterna till vindkraft i hamnområdet och Hakefjord har utretts tidigare, se GHAB:s kommentar till fråga 1 ovan. Behovet och möjligheten av kartläggning av övriga områden i Göteborgs kommun får besvaras av Byggnadsnämnden och Göteborg Energi. GHAB är dock positiv till att en översyn av förutsättningar görs. Det är dock viktigt att Göteborgs Hamn och Sjöfartsverket är med och bedömer påverkan på hamnverksamhet och sjöfart om en översyn görs.

(MP) 2 Göteborgs stad inför en vindkraftsplan kopplad till en procentuell ambitiös målsättning till 2025 respektive 2030 för andel av elförbrukning i Göteborg, som ska täckas av el från lokal vindkraft.

Att ta fram en vindkraftsplan ligger utanför GHAB:s ansvarsområde och förslag till beslutspunkt i motionen får därför besvaras av Byggnadsnämnden och Göteborg Energi. GHAB är dock positiv till att en vindkraftsplan tas fram om förutsättningar för detta finns.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Fredrik Ternström, Handläggare



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 11

2021-10-22

Ärende – Beslut Skandiaporten investeringsbeslut byggnation

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

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-10-22

Handläggare Erik Hallgren
Telefon: 031-3687580
E-post: erik.hallgren@portgot.se

Utredning – kajlägen i Göteborgs Stads innerhamn

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

1. Styrelsen i Göteborgs Hamn AB lämnar föreliggande handling som svar på uppdrag från kommunfullmäktige, om att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande.
2. Styrelsen i Göteborgs Hamn AB föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget som fullgjort mot bakgrund av innehållet i denna handling.
3. Styrelsen överlämnar ärendet till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

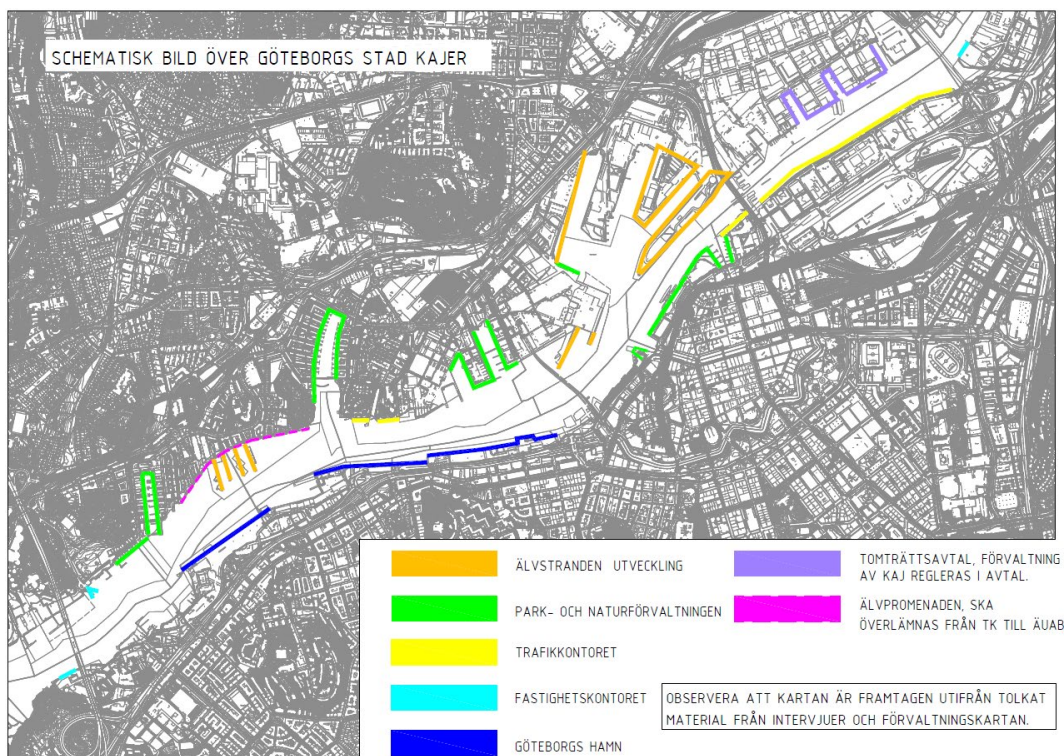
Sammanfattning

I kommunfullmäktiges budget för 2021 fick Göteborgs Hamn AB (GHAB) i uppdrag att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande.

I utredningen har GHAB fokuserat på alla kajer längs älven innan för Älvsborgsbron (fortsättningsvis kallad Innerhamnen) som ägs av Göteborgs Stad. Kajer som förvaltas av Park och Naturförvaltningen, Trafikkontoret, Fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling AB omfattas av utredningen. Syftet med utredningen är dels att undersöka möjligheterna för fler kajlägen för fartygsrörelser, dels att samordna förvaltningen av stadens kajer.

Följande upplägg har valts för utredningen:

- Intervjuer med nuvarande kommunala kajförvaltare; Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen, Fastighetskontoret samt Älvstranden Utveckling AB. Intervjuerna har varit av översiktlig karaktär.
- Intervju med Stadsbyggnadskontoret, planavdelningen.
- Genomgång av dokumentation gällande teknisk beskaffenhet av kajer.
- Okulär besiktning av utvalda kajer.
- Intervju med Stockholms Hamnar.
- Genomgång av olika alternativ för ansvar.
- Genomgång med Harbour Master över möjliga kajer för fartygstrafik.
- Rekommendation för fortsatt arbete.



Bedömning ur ekonomisk dimension

Idag saknas det kajlägen för fartyg i samband med event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer ”udda” fartygsrörelser. GHAB har idag små möjligheter att erbjuda sådana kajlägen. Den kaj som i första hand finns för detta ändamål är kryssningskajen utanför Amerikaskjulet vid Stigbergskajen. Eftersom besöken av typen av fartyg som nämns ovan ofta sammanfaller med kryssningssäsongen så är utrymmet inte tillräckligt för att möta den efterfrågan som finns. Det saknas idag en ”paradkaj” i staden.

GHAB saknar idag en kaj för hantering av bulklast. Frågan om lämpliga kajer för detta i Staden har utretts och ingen av Stadens kajer är lämpliga för bulkhantering med hänsyn till bl. a. bärighet och lokalisering i Staden.

De kajer som kan vara aktuella för någon form av fartygsrörelse kommer inte att vara kommersiellt gångbara på samma sätt som GHAB:s nuvarande kajer. Intäkterna kommer inte att kunna bära kostnaderna för drift, underhåll och avskrivningar. Särskilda anslag kommer att behövas för att täcka underskottet. Självkostnadsprincipen gäller för icke kommersiella kajer. Underhåll och investeringar finansieras via särskilda anslag. Marknadsmässig avkastning gäller för kommersiella kajer.

Flera av kajerna ligger i områden som kommer att vara aktuella ur stadsutvecklingssynpunkt och omfattas av Staden långsiktiga planering, vilket skapar en osäkerhet när det gäller långsiktigheten i underhållsarbetet.

Genom att samla förvaltningen och ta ett helhetsgrepp kring de kommunalt ägda kajerna som inte ägs av GHAB skulle effektiviteten och överblicken förbättras. Man behöver ta ett gemensamt grepp över dokumentation, tillståndsbedömningar, underhållsplaner, säkerhet mm. Även maritima frågor skulle kunna hanteras effektivare om Hamnmyndigheten, som ansvarar för den maritima samordningen och innehar

myndighetsansvaret i GHAB, skulle ha en enda förvaltare i Staden att kommunicera med. Samtliga kajer behöver underhåll och reinvesteringar i olika omfattning beroende på ändamål. Så länge det stora behovet av underhåll och reinvesteringar kvarstår kommer dock inte förvaltningen att bli billigare än tidigare.

Bedömning ur ekologisk dimension

Storskalig hantering av olika godsslag på de utredda kajerna i de centrala delarna av staden riskerar att ge upphov till oönskade ekologiska och miljörelaterade effekter. Detta gäller både gällande fartygstrafik och tillhörande landtransporter. Eftersom gods som transporteras via sjöfart i princip alltid skall transporteras vidare landvägen skulle godshantering vid de utredda kajerna ge upphov till ökade tunga transporter på vägnätet i de centrala delarna av staden. Eftersom inga av de utredda kajerna är spåranslutna är inte heller järnvägstransporter ett gångbart alternativ vilket annars är huvudalternativet för transporter till och från Göteborg Hamns nuvarande terminaler och kajer, Bulkhantering i innerhamnarna är inte lämplig med hänsyn till buller, damm och trafik. Bulkhantering kräver dessutom stora landtytor för hantering av gods. En stor del av områdena längs älven är avsedda för bostäder och då är inte hantering av bulkvaror eller annat gods lämpligt.

Bedömning ur social dimension

En stor del av områdena längs älven är avsedda för bostäder och då är inte hantering av bulkvaror eller annat gods lämpligt. Utöver själva kajen kräver godshantering bakomliggande ytor för godshantering i form av uppställningsplacering, omlastningsterminaler mm. Större ytor än enbart kajerna skulle följaktligen behöva tas i anspråk vilket skulle ta ytor i anspråk som i dagsläget är avsedda för medborgarna. Allmänhetens tillgänglighet till kajerna och vattnet begränsas vid en godshantering i Innerhamnen.

Samverkan

Intervjuer har gjorts med nuvarande kommunala kajförvaltare; Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen, Fastighetskontoret samt Älvstranden Utveckling AB. Intervjuerna har varit av översiktlig karaktär. Samtal har även ägt rum med Stadsbyggnadskontoret.

Bilagor

1. Noteringar från intervjuer med Stadens förvaltningar och bolag samt Stockholms Hamn

Ärendet

GHAB har fått i uppdrag att utreda förvärv av kajlägen innanför Älvsborgsbron som andra kommunala bolag eller kommunens förvaltningar äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande. Syftet med utredningen är dels att undersöka möjligheterna för fler kajlägen för fartygsrörelser dels samordna förvaltningen av Stadens kajer.

Beskrivning av ärendet

Genomförande av utredningen

Följande upplägg har valts för utredningen:

- Intervjuer med nuvarande kommunala kajförvaltare; Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen, Fastighetskontoret samt Älvstranden Utveckling AB. Intervjuerna har varit av översiktlig karaktär.
- Intervju med Stadsbyggnadskontoret, planavdelningen.
- Intervju med Stockholms Hamnar.
- Genomgång av olika alternativ för ansvar.
- Genomgång med Harbour Master över möjliga kajer för fartygstrafik.
- Rekommendation för fortsatt arbete.

Lärdomar/samlad kunskap efter samverkan med nuvarande kajförvaltare

Intervjuer med kajförvaltare inom de kommunala organisationerna gjorde i mars 2021. Syftet med intervjuerna var att få information om vilka kajsträckor respektive förvaltning/bolag äger, vad man har för organisation för förvaltningen, hur kajerna är dokumenterade tekniskt samt översiktlig information över kajernas tekniska status.

Nedan följer en översiktlig beskrivning av vad som framkom under dessa intervjuer. Närmare beskrivningar gällande varje kajstråk finns Bilaga 1. De generella slutsatser som kan dras av nedanstående intervjuer är att det endast finns ett fåtal kajförvaltare och ett relativt stort konsultberoende. Den tekniska dokumentationen varierar stort. Många kajer har ett stort underhållsbehov, och flera kajsträckor är avstängda. Osäkerheten när det gäller planarbetet för flera områden innebär svårigheter att bedriva en långsiktig förvaltning. Flera förvaltningar upplever en brist på medel för att utföra underhåll och reinvesteringar.

1. Trafikkontoret (TK)

TK förvaltar Gullbergsvass, Älvpromenaden, Slottsberget, Dockepromenaden och Stapelbädden. En förvaltare ansvarar för kajer och även för avtal och Södra Skärgården. En inhyrd konsult arbetar med planering av inspektioner och åtgärder. TK ansvarar för konstruktioner, Park och Naturförvaltningen ansvarar för ytskikt efter överlämnande från Älvstranden Utveckling AB. När det gäller Dockepromenaden och Stapelbädden är skicket sådant att dessa kajer är under renovering/ ska rivas och ersättas.

2. Fastighetskontoret (FK)

FK är markägare och förvaltar kvartersmark, hamn och vattenområde. FK förvaltar kajer som finns i områden som inte omfattas av Trafikkontoret eller Park och Naturförvaltningen, tex i avvaktan på detaljplanearbete, eller som ligger ”fel” i

planerna. FK äger Ringön, varpå det finns bl.a. tomträtter med nyttjanderätt till kajer. Gällande Norra Älvstranden, Älvpromenaden har FK del i flera gemensamhetsanläggningar. Älvstranden Utveckling AB fått i uppdrag av kommunfullmäktige att rusta upp kajer längs Älvpromenaden och därefter lämna över förvaltning till Trafikkontoret med ansvar för konstruktion och till Park och Naturförvaltningen med ansvar för ytskikt.

Det finns ingen specifik förvaltare för kajerna utan ansvar ligger på markförvaltaren. Den samlade bedömningen är att det generellt sett finns ett stort underhållsbehov av kajerna.

3. Park och Naturförvaltningen

Park och Naturförvaltningen förvaltar ett stort antal kajer; Packhuskajen, Stenpiren, Lilla Bommen, Södra delen av Gullbergsvass, Lundbystrandskajen, SVT-huset, Lindholmspiren, Diagonalen utanför Chalmers Lindholmen, Sannegården, Eriksbergsdockan, Pölsebokajen samt Västra Färjenäskajen. Förvaltningen har en egen förvaltare för dessa kajer, samt en inhyrd konsult som arbetar med planering av åtgärder. Packhuskajen undergår för närvarande ombyggnationer, vidare finns ett underhållsbehov på tex. Lundbystrandskajen.

4. Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden)

Älvstranden förvaltar själva eller genom dotterbolag Älvpromenaden, Lindholmen, Sannegården, 4 pirar vid Eriksberg med pålade konstruktioner, Skeppsbron (förvaltaransvar), samt Lundbyvassen. Koncernen har ingen har ingen kajförvaltare eller utpekad ansvarig för underhåll. Projektledare finns för utvecklingsområdena.

Övriga aspekter som har/kan ha påverkan på fördelning av förvaltningsformen för kajerna

Under arbetet med utredningen har, utöver det som framkommit i intervjuerna ovan konstaterats flera olika faktorer som har betydelse för vilka lösningar gällande förvaltning av kajerna som är lämpliga. Bl.a. måste hänsyn tas till GHAB:s uppdrag, ägardirektiv och avkastningskrav. Att utföra förvaltning av kajer som ägs av en annan förvaltning ingår inte i GHAB:s nuvarande uppdrag. Flera av Stadens kajer saknar tillstånd för hamnverksamhet. Ägande och förvaltning av icke kommersiella kajer skulle väsentligt påverka GHAB:s avkastning.

Rådighet över kajerna är ytterligare en viktig aspekt. Flera kajer, t ex Frihamnen och Gullbergskajen, ligger i områden där planarbete pågår eller skall starta. Osäkerheter över framtida utformning och användande medför att man avvaktar med större underhållsarbeten och reinvesteringar. Vid kajerna på Ringön finns det tomträtter, arrendeavtal och servitut. Flera kajer på Norra Älvstranden har ett delat ansvarsförhållande mellan två förvaltningar när det gäller förvaltningsansvar.

Det finns en uttalad vilja från Staden att binda ihop det offentliga rummet med älvstränderna för att förbättra medborgarnas kontakt med vattenområden. Staden har även en tydlig målsättning att ha en väl fungerande kollektivtrafik till sjöss över älven. Flera fasta tunnel- och broförbindelser planeras över älven. Staden planerar också för olika åtgärder för högvattenskydd med hänsyn till framtida höjning av havsvattennivån.

Flera av kajerna har ett begränsat djup i vattenområdet. Kajer som används till fartygstrafik kräver att rätt djup upprätthålls i angörande farled och vid kajområdet. Kostnaderna för muddringsarbeten, framför allt när det gäller förorenade muddermassor, har ökat väsentligt i takt med att miljökraven har skärpts.

Olika alternativ för ansvar

Fyra olika scenarion för framtida förvaltningsformer för Stadens kajer har studerats:

1. GHAB äger (direkt eller genom dotterbolag) och förvaltar de kajer vid vilka det bedrivs någon form av fartygsrörelse.
2. Kajer fortsätter ägas av nuvarande ägare, GHAB ansvarar för förvaltning mot betalning.
3. En kombination av Scenario 1 och 2.
4. Kajer fortsätter att ägas av nuvarande förvaltare, GHAB bibehåller nuvarande förvaltningsansvar (ingen förändring av ansvar).

Scenario 1 – GHAB disponerar ett antal kajer

GHAB har identifierat ett antal kajer som kan vara aktuella att studera närmare vid en mer fördjupad översyn.

Idag saknas det kajlägen för fartyg i samband med event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer ”udda” fartygsrörelser. GHAB har idag små möjligheter att erbjuda sådana kajlägen. Det saknas idag en ”paradkaj” i Staden.

GHAB saknar idag en kaj för hantering av bulkklaster. Frågan om lämpliga kajer för detta i Staden har utretts och ingen av Stadens kajer är lämpliga för bulkhantering med hänsyn till bl. a. bärighet och lokalisering i Staden.

De kajer som kan vara aktuella för någon form av fartygsrörelse (se fördjupning nedan på sid 9) kommer inte att vara kommersiellt gångbara på samma sätt som GHAB:s nuvarande kajer. Intäkterna kommer inte att kunna bära kostnaderna för drift, underhåll och avskrivningar. Särskilda anslag kommer att behövas för att täcka underskottet.

Flera av kajerna ligger i områden som kommer att vara aktuella ur stadsutvecklingssynpunkt, vilket skapar en osäkerhet när det gäller långsiktigheten i underhållsarbetet.

Kajerna är svåra att värdera ekonomiskt vid en eventuell överlåtelse.

Scenariot innebär sannolikt att GHAB:s organisation behöver en förstärkning.

Scenario 2 – GHAB förvaltar kajer på uppdrag av annan förvaltning/bolag

Sannolikt blir förvaltningen effektivare än idag, men inte billigare eftersom många kajer idag har en lågprioriterad förvaltning. Detta scenario kommer inte kortsiktigt att innebära någon kostnadsbesparing totalt sett för Staden. Scenariot förutsätter att GHAB minst får full kostnadstäckning för utfört arbete.

Idag finns en organisation inom GHAB för förvaltning av GHAB:s befintliga kajer. Om avsikten med en förändrad förvaltning av kajerna från Stadens sida ska vara att dess tekniska skick också förbättras, kommer GHAB:s organisation i detta scenario att behöva

en omfattande förstärkning, och det innebär också en påverkan inom de ägande förvaltningarnas organisationer.

Pågående och aviserade planarbeten för flera områden kommer att innebära svårigheter att bedriva en långsiktig förvaltning. I och med Stadens facknämndsöversyn bör förvaltningen av kajer bli mer samordnad även om GHAB inte tar över förvaltningen på uppdrag.

Scenario 3 – en kombination av scenario 1 och 2

En kombination av scenarierna enligt ovan.

Scenario 4 – ingen förändring mot nuläget

I och med Stadens facknämndsöversyn kommer sannolikt förvaltningen av kajer att bli mer samordnad även om GHAB inte tar över förvaltningen på uppdrag.

Detta scenario innebär att GHAB:s nuvarande avsaknad av kajer för ”övriga” fartygsrörelser kvarstår.

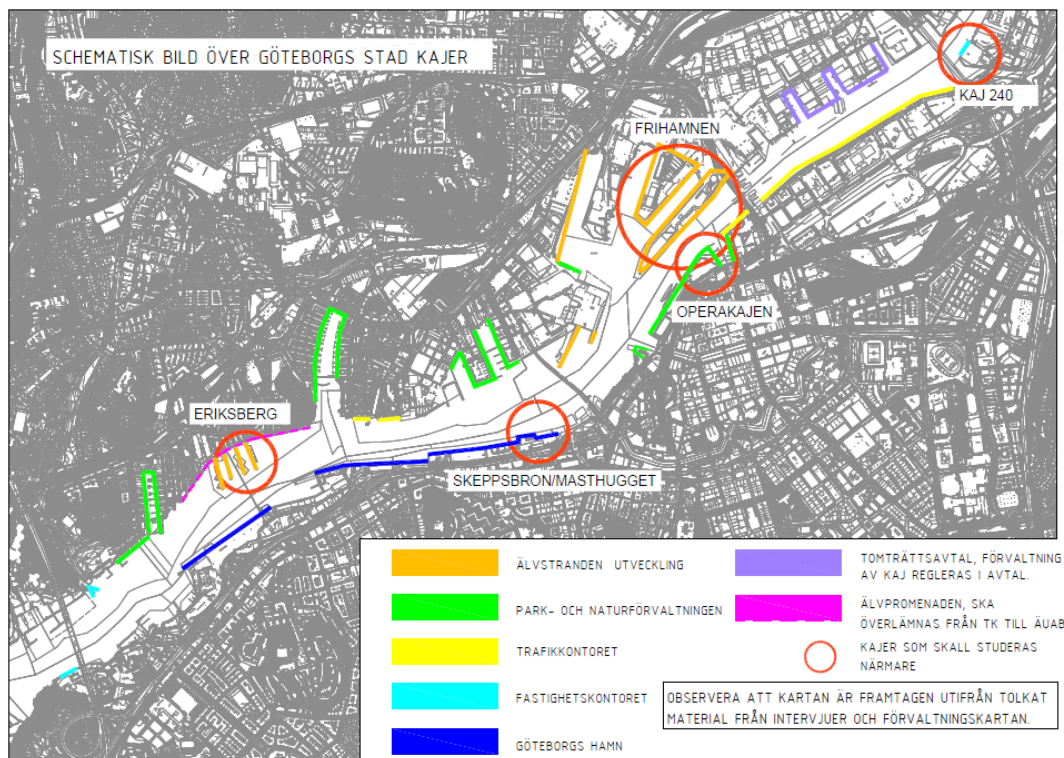
Samlade reflektioner avseende scenario 1 och 2 (GHAB disponerar kajer/ GHAB förvaltar kajer på uppdrag)

I båda de ovanstående scenarierna behöver hänsyn tas till såväl det bolagsrättsliga perspektivet för GHAB, som Staden-perspektivet. Som beskrivits ovan kan frågan ställas vilket uppdrag GHAB har och ska ha. Att utföra förvaltning av kajer som ägs av en annan förvaltning ingår inte i GHAB:s nuvarande uppdrag. Ägande och förvaltning av icke kommersiella kajer skulle väsentligt påverka GHAB:s avkastning.

GHAB:s uppdrag idag omfattar inte förvaltning av gångstråk utan innehåller ett tydligt uppdrag att verka för att utveckla hållbara infrastruktur- och logistiklösningar på järnväg och sjö i syfte att skapa förutsättningar för god tillgänglighet till hamnområdet. Bolaget ska ur ett långsiktigt perspektiv förvalta och utveckla mark- och vattenområden för hamnverksamhetens eget behov. GHAB ska vidare tillhandahålla kajplatser för kryssningsfartyg och verka för färjeverksamhet i Göteborg. GHAB:s ägardirektiv innehåller således ett tydligt kommersiellt uppdrag för GHAB, i den mån det inte innefattar rollen som hamnmyndighet, där GHAB ska utöva tillsyn och trafikkoordinering inom hamnområdet och tillse att fartygstrafiken följer regler om säkerhet och ordning inom farleder och hamnområde.

Eventuellt möjliga kajer för fartygstrafik

Följande kajer har studerats ur ett nautiskt perspektiv för eventuella fartygsrörelser. Här följer en översiktlig redogörelse. Det kan konstateras att ingen av Stadens kajer innanför Älvsborgsbron är lämpliga för någon kontinuerlig godshantering.



Frihamnen

De kajer som ingår i Frihamnen är Kaj 107, 112/113, 107–109 samt 102–105 (gamla Bananpiren). Hela Frihamnsområdet är tänkt som ett framtida område för bostäder och park. Planarbetet pågår, vilket medför en osäkerhet om kajerna är lämpliga att använda för fartygstrafik. Frihamnens läge i Staden gör att någon form av kontinuerlig godshantering inte är lämplig även om bärigheten skulle tillåta det.

Om kajerna vid Frihamnen skall användas mer än idag krävs troligtvis nytt miljötillstånd alternativt någon form av dispens.

Kaj 112/113 fungerar nautiskt för tjänstefartyg, yacht, skutor, event m samt för vissa tillfälliga lastnings- och lossningsverksamheter.

Hamnplanen vid Kaj 107–109 (vid den gamla kryssningsterminalen) har en begränsad bärighet och klarar inte större laster än persontrafik till fots utan omfattande förstärkningsåtgärder. Själva kajen vid 107–109 behöver undersökas närmare.

Kaj 102–105 (f d Bananpiren) behöver undersökas närmare. Området kan vara det sista som exploateras inom Frihamnsområdet.

Masthuggskajen

Kajen har en bärighet BK1 med reinvesteringar på ca 20 mkr. Den kan användas idag för mindre arbetsfartyg och lättare fartyg såsom yachter, mindre flottfartyg etc. Användning är endast möjlig fram till dess att området exploateras. Enligt Stenas underhållsplan från 2020 kan kajen hållas vid liv till max 2035 för samma verksamhet som i dag och BK1 last på kajen med reparationer för 20 mkr. Dock är det mycket osäkert i vilket skick kajen kommer att vara mellan 2027–2035.

Kajer uppströms Göta Älv

Kaj 240, som är belägen på fastlandssidan strax uppströms Tingstadstunneln, används inte idag. Kajen har mycket begränsad bärighet och markytorna på landsidan är privatägda med begränsad tillgänglighet.

Kaj 262 är en kaj som ligger långt uppströms på fastlandssidan, nästan i höjd med Stigs Center. Kajen är privatägd och ägaren vill avveckla kajen. Bärigheten är inte känd.

Två pirar vid Eriksberg

De två ostligaste pirarna vid Eriksberg används idag som kulturbåtshamn. Pirarna kan troligtvis användas för yachter, flottbesök etc. Bärigheten och renoveringsbehovet behöver undersökas närmare. Troligtvis behöver man göra reinvesteringar.

De västliga pirarna vid Eriksberg används idag för fritidsbåtar.

Operakajen

Läget är utmärkt i staden för en paradkaj, men både sjökortsdjup och bärighet är mycket begränsat. Kajen är i mycket dåligt skick bärighetsmässigt och riskerar att stängas av helt.

GHAB:s bedömning

Staden behöver ha en samlad strategi över kajerna och vattenområdet och dess användning. Genom att samla förvaltningen och ta ett helhetsgrepp kring de kommunalt ägda kajerna som inte ägs av GHAB skulle effektiviteten och överblicken förbättras. Man behöver ta ett gemensamt grepp över dokumentation, tillståndsbedömningar, underhållsplaner m m. Det skulle även underlätta för Hamnmyndigheten att, förutom Göteborgs Hamn AB, ha en kommunal förvaltare att vända sig till. Göteborgs Hamn AB kan bistå med sakkunskap i ett uppbyggnadsskede av en samlad förvaltning.

Samtliga kajer behöver underhåll och reinvesteringar i olika omfattning beroende på ändamål, och GHAB:s bedömning är att en förändring av förvaltningsform inte i sig kommer att innebära att Staden gör några besparingar, så länge det stora behovet av underhåll och reinvesteringar kvarstår.

Ingen av kajerna innanför Älvsborgsbron är lämplig för godshantering med undantag för tillfälliga hanteringar. Ingen av kajerna innanför Älvsborgsbron bedömer GHAB som kommersiellt hållbara. Det finns ett visst behov av fler kajlägen i innerhamnen för event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer ”udda” fartygsrörelser.

Det ligger inte inom GHAB:s uppdrag att förvalta icke kommersiella kajer, möjligen med undantag för sådana kajer som avses ovan för event, flottbesök och liknande. Ägande och förvaltning av icke kommersiella kajer skulle väsentligt påverka GHAB:s avkastning negativt.

De icke kommersiella kajerna är i många fall belägna på sådana platser i Staden där det pågår långsiktiga planarbeten, och såväl förvaltning av och en effektiv långsiktig planering för kajernas användning är starkt beroende av antingen ett tätt samarbete mellan samtliga förvaltande bolag/förvaltningar eller en samlad förvaltning av desamma. Dessa kajer har ett värde för Stadens fortsatta utvecklingsmål, som tex. Stadens vilja att binda ihop det offentliga rummet med älvstränderna för att förbättra medborgarnas kontakt med

vattenområden, samt målet att ha väl fungerande kollektivtrafik till sjöss över älven – särskilt i arbete med planläggning.

GHAB:s rekommendation är därför att förvaltningen av icke kommersiella kajer samlas i en organisation, ett arbete som lämpligen görs i samband med facknämndsöversynen. En samlad förvaltning skulle sannolikt bidra till ett mer effektivt arbete i att hålla ihop de olika frågor som beskrivits ovan, samt underlätta hantering av frågor kring rådighet och juridiska aspekter med avseende på gemensamhetsanläggningar, arrendeavtal, servitut, säkerhet mm.

GHAB skulle vid ett fortsatt arbete kring utvecklingen och förvaltningen kunna delta och bistå med vår kunskap för att få till stånd ett ändamålsenligt och samlat ägande och förvaltning av Stadens kajer i innerhamnsområdet.



Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-10-22

Handläggare Erik Hallgren

Telefon: 031-3687580
E-post: erik.hallgren@portgot.se

Utredning – kajlägen i Göteborgs Stads innerhamn

Bilaga 1

Noteringar från intervjuer med Stadens förvaltningar och bolag samt Stockholms Hamn

Intervjuer med nuvarande kommunala kajförvaltare

Intervjuer med kajförvaltare inom de kommunala organisationerna gjorde i mars 2021. Syftet med intervjuerna var att få information om vilka kajsträckor respektive förvaltning/bolag äger, vad man har för organisation för förvaltningen, hur kajerna är dokumenterade tekniskt samt översiktlig information över kajernas tekniska status.

Trafikkontoret

Organisation

En förvaltare ansvarar för kajer och även för avtal och Södra Skärgården. En inhyrd konsult arbetar med planering av inspektioner och åtgärder.

Kajsträckor

Gullbergsvass: Man avvaktar åtgärder i väntan på kommande planarbete.

Älvpromenaden: Trafikkontoret ansvarar för konstruktioner, Park och Naturförvaltningen ansvarar för ytskikt efter överlämnande från Älvstranden Utveckling AB.

Slottsberget, Dockepromenaden, Stapelbädden

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns samlad i systemet BatMan, som är Trafikverkets förvaltningssystem för byggnadsverk såsom broar, tunnlar och kajer. Huvudinspektioner görs vart 6:e år, man ligger dock lite efter när det gäller kajerna.

Skick/status

Gullbergsvass: Ett större underhållsbehov föreligger.

Älvpromenaden: Fastställs i samband med överlämning från Älvstranden till Trafikkontoret.

Slottsberget

Dockepromenaden: Renovering pågår.

Stapelbädden: Skall rivas och ersättas.

Fastighetskontoret

Organisation

Markförvaltaren ansvarar för förvaltningen, man har ingen specifik förvaltare för kajerna.

Kajsträckor

Fastighetskontoret är markägare och förvaltar kvartersmark, hamn och vattenområde. Man förvaltar kajer som finns i områden som inte omfattas av Trafikkontoret eller Park och Naturförvaltningen, tex i avvaktan på detaljplanearbete, eller som ligger ”fel” i planerna.

Ringön: Fastighetskontoret är markägare. Här finns bl a tomträtter med nyttjanderätt till utanförliggande kaj och arrendeavtal där Fastighetskontoret ansvarar för konstruktion och arrendatorn för ytskikt.

Norra Älvstranden, Älvpromenaden: Fastighetskontoret har del i flera gemensamhetsanläggningar. Enligt beslut i Kommunfullmäktige skall Älvstranden Utveckling AB rusta upp kajer längs Älvpromenaden och därefter lämna över förvaltning till Trafikkontoret med ansvar för konstruktion och till Park och Naturförvaltningen med ansvar för ytskikt. Detta är inte genomfört ännu.

Färjenäs och Röda Sten: Här har Fastighetskontoret en aktiv förvaltning (Gäller även Fiskebäck, som inte omfattas av denna utredning).

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns inte samlad.

Man gör inte några systematiska inspektioner av kajerna.

Skick/status

Skick och status är inte fastställt utöver Röda sten och Färjenäs, där stort underhållsbehov finns.

Fastighetskontorets bedömning är att det generellt finns stort underhållsbehov.

Park och Naturförvaltningen

Organisation

En förvaltare ansvarar för kajer. Förvaltaren ansvarar även för Park och Naturförvaltningens andra anläggningar. En inhyrd konsult arbetar med planering av åtgärder.

Kajsträckor

Packhuskajen, Stenpiren, Lilla Bommen, Södra delen av Gullbergsvass, Lundbystrandskajen, SVT-huset, Lindholmspiren, Diagonalen utanför Chalmers Lindholmen, Sannegården,

Eriksbergsdockan, Pölsebokajen, Västra Färjenäskajen.

Älvpromenaden: Park och Naturförvaltningen ansvarar för ytskikt efter överlämnande från Älvstranden Utveckling AB.

Ringön: Man äger två bryggor där stora båtar läggs till utan tillstånd.

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns samlad i systemet BatMan.

Inspektioner är genomförda på alla kajer en gång sedan 2016, två sträckor genomförs 2021.

Status/skick

Packhuskajen: En omfattande ombyggnad pågår.

Lundbystrandskajen: Behöver underhållas.

Älvstranden Utveckling AB

Organisation

Man har ingen kajförvaltare eller utpekad ansvarig för underhåll. Projektledare finns för utvecklingsområdena.

Kajsträckor

Älvpromenaden: Skall lämnas över till Trafikkontoret och Park och Naturförvaltningen efter renovering.

Älvstranden Utveckling AB: Lindholmen, Sannegården, 4 pirar vid Eriksberg med pålade konstruktioner, Skeppsbron (förvaltaransvar)

Eriksbergs Förvaltning AB: Sannegården

Fastighetsaktiebolaget Fribordet: Lundbyvassen

Göteborgs Frihamns AB: Lundbyvassen

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns inte samlad och är inte upplagt i systemet BatMan.

Dokumentation finns i enskilda projekt.

Inspektioner sker inte systematiskt, men det genomförs i samband med projekt.

Inspektioner initieras av när man får en fråga om användning, tex Volvo Ocean Race.

Status/skick

Flera kajsträckor är avstängda.

Älvpromenaden skall renoveras innan överlämnande till Trafikkontoret och Park och Naturförvaltningen efter renovering.

Intervju med Stadsbyggnadskontoret

Kortfattade noteringar från möte med Maria Lejon och Gunnel Johnsson 2021-06-23:

Generellt

Staden vill ha attraktiva kajstråk.

Man håller på och studerar husbåtslägen.

Det finns vissa lokaliseringsproblem med en del fartyg, t ex Betel-skeppet.

Det finns en del tankar om teknisk försörjning via båtar. Det kan möjligen vara intressant med försörjning av avfallshantering, vissa transporter för bygglogistik m. Kollektivtrafiken på vattnet är viktig för staden och är prioriterad.

Lindholmen

Programarbete för kontor och bostäder pågår. Marken vid gamla Götaverken är förorenad. Planer finns på en gång/cykelbro över älven.

Frihamnen

Lundbyhamnen kommer på sikt att fyllas ut helt och hållet, vattenområdet kommer att minskas. Man väntar på beslut i Kommunfullmäktige om åtgärdsplan.

Ringön

Området skall utvecklas av egen kraft och organiskt.

Gullbergsvass

Planeringen ligger längre fram i tiden. Man kommer att göra ett litet fördjupat planarbete kring kajstråket. En genomgång med Trafikkontoret skall göras om en eventuell upprustning.

Skeppsbron och Östra Masthuggskajen

Områdena är i genomförandefas, det kommer att bli kontor och bostäder.

Packhusplatsen

Man kommer att starta ett programarbete för gång/cykelbron mellan Lindholmen och Packhuskajen.

Masthugget/Stenaterminalen

Planarbetet ligger längre fram i tiden.

Fiskhamnen

Programarbete pågår.

Majnabbe

Hela Majnabbe är under diskussion.
Troligtvis blir det bostäder väster om Majnabbe-terminalen.

Husbåtar

Stadsledningskontoret har fått i uppdrag att utreda frågan.
Sannegården har diskuterats, men det finns en del tveksamheter kring det.
Även Marieholm och Grefabs hamnar har diskuterats.

Älvkantskydd

Det kommer att lösas på olika sätt i olika områden. Möjliga åtgärder är höjning av mark vid vissa områden och barriärer vid andra områden. Det kommer att innebära att en del hamnbassänger krymper.

Intervju med Stockholms Hamn AB

Noteringar från intervju 2021-03-19 med Mattias Sandell, utvecklingsstrateg inom Stockholms Hamnar samt utdrag från översänd presentation.

Allmänt

Hamnen ansvarar för kajer där det förekommer någon form av kommersiell trafik. Andra kajer förvaltas av Trafikkontoret. Staden äger all mark via Exploateringsnämnden och upplåter mark till andra kommunala och privata aktörer.

Bakgrund till gällande mark- och driftavtal

Staden upplåter mark till Hamnen genom exploateringsnämnden, Hamnen betalar en årlig nyttjanderättsavgift. Detta regleras i "Markavtalet".

Hamnen ges i uppdrag att ansvara för drift och underhåll av kajer, bryggor, slussar, rörliga broar, strandrensning, snötipningsplatser mm av trafikknämnden som betalar en ersättning till Hamnen. Detta regleras i "Driftavtalet".

Hamnens kärnverksamhet bekostar inte innerstadskajerna. Hamnen betalar sina egna kostnader och arrenderar marken i god ordning.

Markavtalets innehåll

Nyttjanderättsupplåtelsen gäller en tioårsperiod.

Parterna ska ta hänsyn till varandras planer och verksamheter.

Staden äger marken och upplåter med nyttjanderätt enligt kartor, hamnen äger byggnader och anläggningar. Hamnen kan upplåta nyttjanderätt i andra hand.

Hamnen betalar en årlig arrendeavgift till Staden.

Upplåtelser av allmän mark hanteras av Staden och upplåtelser av kajplatser hanteras av Hamnen. Hamnen ansvarar för alla sjöfartsfrågor.

Hamnen ansvarar för drift, underhåll av ledverk, pollare och dykdalber vid Stadens broar och ansvarar för järnvägsspår på "sin" mark. Hamnen söker sina egna miljötillstånd.

Driftavtalets innehåll

Avtalets giltighetstid gäller en tioårsperiod.

Hamnen svarar för drift, underhåll och förnyelse av kajer, bryggor och alla ytor enligt kartor. Detta skall göras i samråd med Trafikkontoret.

Staden svarar för barmarksrenhållning och vinterväghållning på Norr- och Söder Mälarstrand, del av Strandvägen, Norra Hammarby och Munkbron. Hamnen svarar för renhållning av vattenytor och strandlinjer. Hamnen svarar för drift av Slussen och Hammarbyslussen.

Staden ersätter Hamnen årligen.



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 13

2021-10-22

Ärende – Investeringsbeslut – Tilläggsbegäran Västra Kajen

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

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

Datum: 2021-xx-xx
Dnr: GHAB2021-0279

Handläggare: Viktor Allguren
Telefon: 031-368 xx xx
E-post: viktor.allguren@portgot.se

Ärende: Remissvar angående Göteborgs Stads elektrifieringsplan

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att;

Styrelsen fastställer Göteborgs Hamn AB:s yttrande på förslaget till Göteborgs Stads elektrifieringsplan.

Sammanfattning

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har fått möjligheten att kommentera Göteborgs Stads elektrifieringsplan. Yttrandet har styrelsebehandlats (2021-xx-xx).

Transportindustrin står inför betydande förändring med en succesiv övergång från flytande fossila bränslen till elektrobaserade bränslen. Detta gäller både för transportslaget lastbil såsom fartyg. Svensk järnväg är i regel sedan lågt tillbaka redan elektrifierad men även tunga arbetsmaskiner i hamnområdet kommer att beröras av denna omställning.

En hamn är i grunden en knutpunkt för olika transportslag och en ombytesplats av gods mellan dessa transportslag. Göteborgs Hamn är Nordens största hamn och därmed Nordens största, viktigaste och mest trafikerade logistikpunkt. Det är i hamnar som omställningen till ett elektriskt transportsystem kommer att bli som mest tydligt och mycket talar för att just Göteborgs Hamn kommer att uppleva en snabbare omställning än andra motsvarande hamnar och logistikpunkter.

Göteborgs Hamn AB ser mycket positivt på framtida elektrifiering och har vidtagit samt avser att vidta flertal åtgärder för att tidigare lägga övergången till ett utsläppsfritt och elbaserat transportsystem.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Då Göteborgs Hamn AB inte utför lastningsoperationen eller utför transporter i eller till hamnen så är bolaget i grunden inte utsatt för betydande investeringar beträffande ökad elektrifiering. Hamnens aktörer däremot står inför en framtid med stor omställning, betydande osäkerhet och stora investeringar. Dessa aktörer är allt ifrån rederier, terminaloperatörer, elnätsägare, raffinaderier åkerier med fler. Göteborgs Hamn AB avser att i möjligaste mån bidra till omställningen men exakt hur detta kommer att utfall återstår att se och kommer att utvecklas i samverkan.

Bedömning ur ekologisk dimension

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

Bedömning ur social dimension

Ökad grad av elektrifiering är transportindustrins bidrag till att hantera världens klimatutmaning. Den teknik som nu utvecklas snabbt inspirerar branschen till att slutligen finna hållbara transportlösningar som även möjliggör flertalet av de positiva aspekter som global handel innebär – både ekonomiskt, fredsbevarande och resursoptimerande.

Ärendet

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har fått möjligheten att kommentera Göteborgs Stads elektrifieringsplan.

Synpunkter ska vara inskickade till Business Region Göteborg senast den 20 december 2021.

Beskrivning av ärendet

Business Region Göteborg har, i enlighet med uppdraget tilldelat av Kommunfullmäktige under hösten 2020, i samverkan med en rad förvaltningar och bolag tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2021 – 2030. Ärendet gäller reviderad Elektrifieringsplan för 2022. Elektrifieringsplanen syftar till att driva på genomförandet av åtgärder som leder till att Göteborgs Stad når målen om en fossilfri fordonsflotta till 2023 samt minskning av växthusgasutsläppen med 90% till 2030 jämfört med 2010. Vidare har Göteborgs Stad antagit Fossilfritt Sveriges transportutmaning om ett fossilfritt transportsystem till 2030. Göteborgs Hamn AB är ett av de bolag som bidragit till framtagandet av såväl Elektrifieringsplan 2021 såsom Elektrifieringsplan 2022.

Förslag till beslutspunkter för Elektrifieringsplanen framgår nedan under ”Bolagets bedömning” tillsammans med GHABs kommentar till förslagen.

Risker

En risk med Göteborgs Stads Elektrifieringsplan är att den blir en administrativt onödig börda som adderar uppföljning av åtgärder i stället för att tillskapa dem. Utmaningarna som Göteborgs Hamn står inför i samband med ett elektrifierat transportsystem är i stort inte desamma som Göteborgs Stads övriga förvaltningar och bolag. Risk finns därmed att bolagets kraftanstängning i denna omställning läggs på uppföljning i stället för exekvering samt att ur bolagets perspektiv få synergier och värde finns att finna från övriga aktörer inom staden som bolaget inte redan har ett gott och naturligt samarbete med.

Bolagets bedömning

Göteborgs Hamn AB kommenterar Göteborgs Stads Elektrifieringsplan nedan.

Bolaget har identifierat den ankommande elektrifieringen och vidtar flera åtgärder för att möjliggöra en accelererad omställning i hamnen. En stor del av detta arbete bedrivs för att uppnå klimatmålet att minska klimatutsläppen med 70% till 2030 från 2010 och inkludera både sjöfarten och lastbilarnas transporter i detta mål. Utöver bolagets klimatmål är det elektrifierade transportsystemet en viktig aspekt för att bibehålla och öka konkurrenskraften och i grunden för att det är rätt.

Exempel på åtgärder är en djupgående effektstrategi för hamnen som tagits fram sedan 2018 och därefter reviderats. I detta arbete har samarbetet med hamnens aktörer i allmänhet och Göteborg Energi Nät AB i synnerhet förstärkts i nämnd fråga. Vidare har betydande resurser lagts ner inom projektet Tranzero som avser att tidigarelägga omställningen av fossilfria lastbilstransporter till Göteborgs Hamn samt verka för att kunna ta emot den helt elektriska Danmarksfärja som planeras till innan 2030. Utöver detta så arbetar hamnen tillsammans med aktörer för elbaserade bränslen såsom grön vätgas samt flytande bränslen för sjöfarten framställda från elektrolys och därmed el.

Slutligen kan nämnas att bolaget samverkar inom EU-finansierat projekt för energilager inom Göteborgs hamnområde.

Det kan i sammanhanget vara relevant att lyfta fram den omfattande elektrifiering av transporter till och från Göteborgs Hamn som pågått med stort fokus de senaste 20 åren. Göteborgs Hamn är erkänd i hamnvärlden för dess höga andel järnvägstransporter och en betydande andel av containergoods men även industrigods, trailers och personbilar transporteras i det omfattande järnvägssystemet. Eftersom svensk järnväg sedan långt tillbaka är elektrifierad är en ökande järnvägsandel även en ökad andel transporter med elektrisk framdrift.

Under 2021 tecknade Göteborgs Hamn AB avtal med Circle K för uppförandet av Nordens första publika laddstation för tung trafik samt möjlighet att tanka vätgas. Denna station kommer att fungera som katalysator för omställningen av den tunga trafiken både på hamnen och för hela det industrikluster som finns på Hisingen. Laddstationen kommer att vara i drift 2022 och möjligheten att tanka vätgas kommer därefter.

Elektrifieringsplanen består av 15 olika funktionsområden där enbart funktionsområde 13 ”Hamnen – sjöfarten och sjöfartens transporter” samt i viss mån funktionsområde 15 ”Laddning av tunga fordon” är direkt relaterade till Göteborgs Hamn. Övriga områden som berörs av Elektrifieringsplanen är av lägre relevans så bolagets egna utsläpp från transporter är försvinnande små i förhållande till godsnavet utsläpp som uppkommer vid transport av gods. Det förväntade utfallet från de nio aktivitetsbeskrivningarna som Göteborgs Hamn AB är ansvarig för är relevanta och arbete är redan påbörjat.

Göteborgs Hamn AB är i grunden positiva till en övergång till det elbaserade transportsystemet där detta är lämpligt. En elektrifieringsplan för Göteborgs Stad är därmed en relevant och viktig aspekt inom detta. Det är dock viktigt att planer inte hamnar i vägen för de aktörer såsom Göteborgs Hamn som med full kraft redan tagit sig an och identifierat de åtgärder som ska vidtas.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Viktor Allguren, Handläggare

Datum: 2021-xx-xx
Referens Göteborgs Hamn AB, Viktor Allgurén

Business Region Göteborg

Ert dnr: 0062/21

Remissvar angående förslag till elektrifieringsplan

Göteborgs hamn AB (hamnbolaget) avser att besvara frågorna som tillhandahölls som utgångspunkter i remissens foljebrev, fråga 1-16, enligt följande;

Huvuddokument

1. Anser ni att någon del i dokumentet behöver korrigering eller komplettering? Om ja, indikera vad och hur.

Nej.

Bilaga 1

2. Anser ni att beskrivning, huvudansvarig, medverkande, löptid samt förväntat utfall stämmer för de listade aktiviteterna som er verksamhet berörs av? Om inte, ge förslag på korrigering och komplettering per aktivitet och funktionsområde.

De upptagna aktiviteterna som berör Göteborgs Hamn AB är relevanta.

3. Anser ni att er verksamhet bör vara delaktig i fler beskrivna aktiviteter? Om ja, vilka?

Nej.

4. Anser ni att en eller flera av de beskrivna aktiviteterna som berör er verksamhet kan slås ihop till en aktivitet? Om ja, ange vilka och på vilket sätt.

Nej

5. Anser ni att det saknas aktiviteter nödvändiga för måluppfyllnad (Stadens övergripande miljömål)? Om ja, ge förslag på formulering, ansvarig och medverkande.

Nej.

6. Komplettera de beskrivna aktiviteterna som berör er verksamhet med en ekonomisk bedömning så långt det är rimligt och möjligt, för att underlätta Kommunfullmäktiges möjlighet till långsiktig ekonomisk planering.

Då åtgärder för att ställa om transportsystemet primärt faller på transportörerna så är de direkta kostnaderna som faller på Göteborgs Hamn AB försumbara i sammanhanget för de nämnda aktiviteterna.

7. Finns med avseende på handlingsplanens aktiviteter behov av investeringar i er verksamhet, ensamt eller tillsammans med andra verksamheter? Om ja, indikera vilka och till vilken omfattning.

För handlingsplanens upptagna aktiviteter, se svar 6 ovan.

Bilaga 2

8. Anser ni att angivna delmål och tillhörande indikatorer är korrekta och relevanta för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet? Om inte, ge förslag på korrigering per delmål respektive förslag på alternativa delmål.

Funktionsområde 13: Hamnen - sjöfarten och sjöfartens transporter saknar indikatorer vilket baserat på de upptagna aktiviteterna inom detta område är korrekt.

9. Stämmer nulägesanalysen för de delmål som är relevanta för er verksamhet? Om inte, komplettera med korrekt data.

Nulägesanalys saknas för Funktionsområde 13: Hamnen - sjöfarten och sjöfartens transporter

Bilaga 3

10. Anser ni att verksamhetsbeskrivningen i för er relevanta funktionsområden 1-15 stämmer? Om inte, ge förslag på korrigering och komplettering.

Verksamhetsbeskrivningen för Funktionsområde 13: Hamnen - sjöfarten och sjöfartens transporter är relevant.

11. Anser ni att berörda verksamheter för funktionsområden 1-15 stämmer? Om inte, ge förslag på korrigering och komplettering.

De verksamheter som berör Göteborgs Hamn AB inom funktionsområde 1-15 stämmer.

Bilaga 4

12. Anser ni att beskriven arbetsprocess med avseende på koppling till budgetprocess och beslutsgång inom Staden är korrekt och komplett? Om inte, ge förslag på korrigering och komplettering.

Budgetprocessen är inte relävant för Göteborgs Hamn AB på samma sätt som för berörda förvaltningar.

Bilaga 5

13. Anser ni att föreslagna mål och indikatorer för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är relevanta? Om ja, indikera ekonomisk konsekvens. Om inte, indikera vilket och varför.

Göteborgs Hamn AB saknar rådighet över de angivna målförslagen som dessutom saknar målnivåer i Elektrifieringsplanen. De angivna målförslaget kan inte heller väsentligt med ekonomiskt insats från Göteborgs Hamn AB tidigareläggas. Måluppfyllelse är summan av teknikutveckling, samverkan mellan berörda parter och transportindustrins kostnader för omställning samt framtida regeluppfyllnad. Vidare saknas dessa mål i Göteborgs Hamns interna uppföljning och är därmed mål som om de ska följas upp innebär en stor insats beträffande definition och uppföljning.

14. Anser ni att nulägesbeskrivningen för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är korrekt och komplett? Om inte, ge förslag på korrigering och komplettering.

Nulägesbeskrivningen är korrekt och komplett.

15. Anser ni att gap-analysen för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är korrekt och komplett? Om inte, ge förslag på korrigering och komplettering.

Gap-analysen är korrekt och komplett.

16. Anser ni att föreslagna tänkbara aktiviteter i gap-analysen för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är relevanta? Om inte, indikera vilken och varför.

Föreslagna tänkbara aktiviteter är relevanta.

Detta ärende har behandlats av Hamnbolagets styrelse.

Frågor ställs till Viktor Allguren på tfn 031-368 xx xx , e-post viktor.allguren@portgot.se .

Med vänliga hälsningar

Göteborgs Hamn AB

Viktor Allguren

Måluppföljning Q3 2021

Juli-September



Läsinstruktion

För varje mål finns ett antal aktiviteter som vi mäter status på, detta ger ledningen en indikation på om vi ligger i fas mot våra mål. 1 gång per år gör vi en mätning av nyckeltal per mål, vilket styrelsen får i samband med årsrapport. Statusuppdatering ges per kvartal på mål och risker.

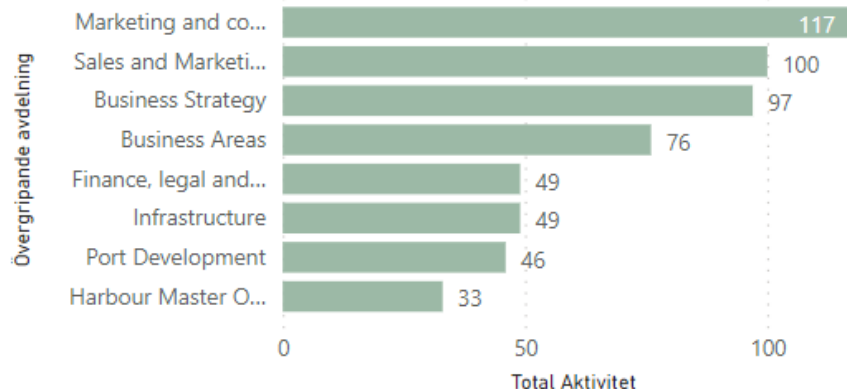
Status: Mätare visar en sammantagen bedömning om status (röd, gul grön) för hela målet, utifrån status på aktiviteter per mål. Totalt 567 för hela bolaget och alla 5 mål. Ni kommer även se antal aktiviteter per mål, kpi och per avdelning, vilket indikerar fördelningen och tonvikt.

Trend: Trend per mål (Visar trenden framåt och utveckling per mål sedan föregående kvartal)

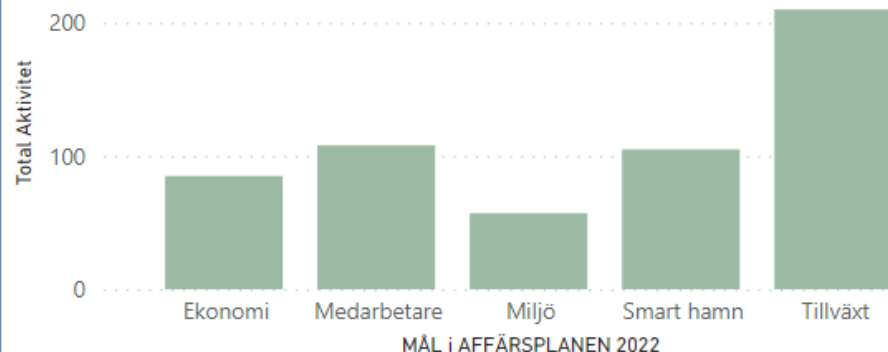
Prognos=Värdering av status av aktiviteter enligt plan. Utifrån startdatum och slutdatum

Grön	5	Genomförd och klar
Ljusgrön	4	Pågår enligt tidplan eller kommer genomföras enligt plan från startdatum.
Gul	3	Försenad och/eller hög osäkerhet gällande tidplan
Orange	2	Försenad och/eller ökad risk för att inte kunna genomföras
Röd	1	Genomförs inte i år pga hinder/ompriritering/extern påverkan

Antal aktiviteter per avdelning



Antal aktiviteter per målområde

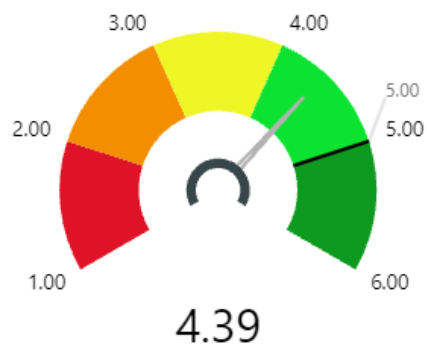


Antal aktiviteter per KPI och avdelning

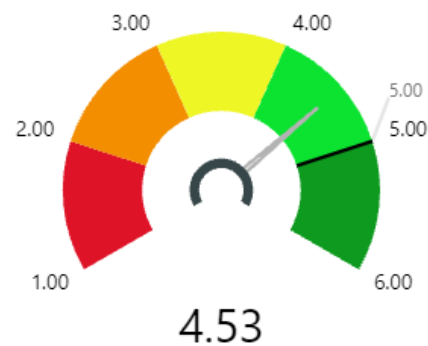
KPI 2021	Business Areas	Business Strategy	Finance, legal and procurement	Harbour Master Office	Infrastructure	Marketing and communication	Port Development	Sales and Marketing	Totalt
Avkastning 7%	21	12	11	2	8	2	10	3	69
Digitaliseringsmognad	4	21	9	8	9	16	1	3	71
HME	4	26	8	5	13	12	4	4	76
Inga allvarliga tillbud	6	9	1	5	4	3	1	3	32
Nöjda kunder	16	5	2	1	2	64	1	5	96
Ökad tillväxt över kaj 6 %	13	1	1	3	3	7	18	70	116
Processmognad	1	16	8	1	2	3	1	2	34
Progress i projekt	1	2	4	3	1	1	1	3	16
Progress miljöaspekter	2	2	2	2	3	6	5	3	25
Reducerat CO2 utsläpp	8	3	3	3	4	3	4	4	32
Totalt	76	97	49	33	49	117	46	100	567

Q3

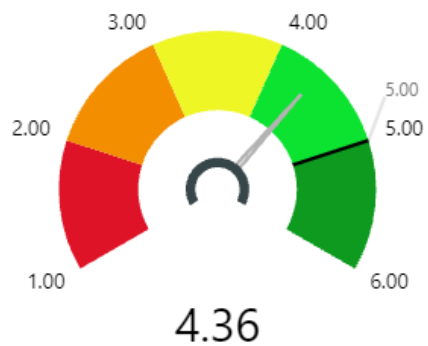
Miljö



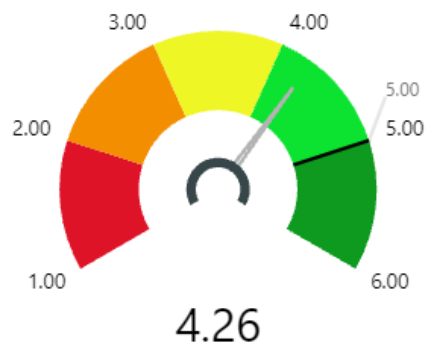
Ekonomi



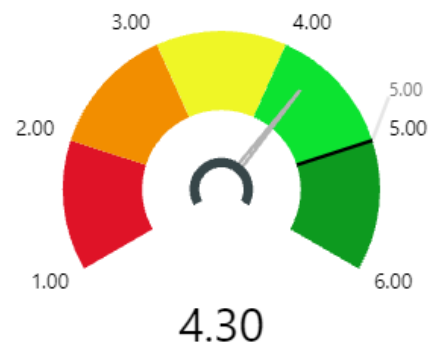
Medarbetare



Smart hamn

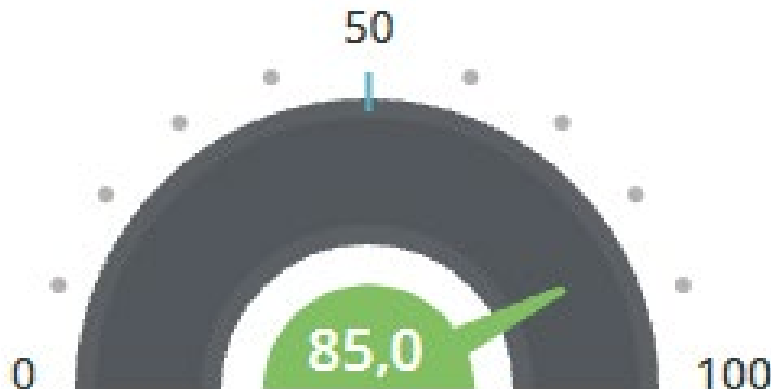
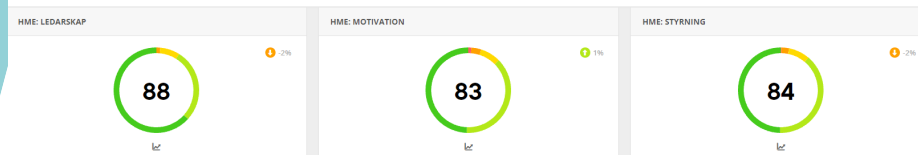


Tillväxt



HME

- Stark svarsfrekvens på 75% och ett stabilt resultat mot HME 90 som är målet för 2022. Svag nedgång på ledarskap och styrning där det pågår många aktiviteter och förväntan på resultat och effekt bör visa sig under kommande mätningar.



Koncernens mest motiverade medarbetare

År som mätning avser	2018	2019	2020	2021	2022					
 Mål	Ingen mätning	79	80	85					90	
 Koncernens årliga enkät (HME frågor ingår i medarbetarenkäten)	Ingen mätning	73	80	X					X	
 Bolagets mätning i Winningtemp (HME mäts kvartalsvis)			84	87	86	85				
Sammanvägt värde HME Rörlig till alla mätningar för året genomförts*			82	86*						

Status aktiviteter

Mål	Status	Trend
Miljö	Här ligger vi bra i fas, många aktiviteter är avslutade och de osäkerheter som finns är snarare kopplade till områden som kräver samverkan och ledtider. Flertalet aktiviteter pågår fortsatt avseende elanslutning vilka är långsiktiga och en del av vår miljö- och klimatstrategi. Deltagande i WPCAP som kan mynna ut i en pilot för samarbete kring förnyelsebara bränslen. Utveckling av processer och styrmedel fortgår såsom, framtagande av strategi för solceller, modell för att klimatmärka kostnader mm denna typ av frågor är de som viktiga men får i högre utsträckning prioriteras ner i förmån för mer brådskande operativa frågor.	
Ekonomi	Mer än hälften är klara och nästa alla aktiviteter är pågående. Aktiviteter som pågår för att bidra till målet: Översyn av hamntaxan, digitalisering av vattenförbrukning och detektering, arrendeavtal i energihamnen. Kontinuerligt förbättringsarbete av projektstyrning i Antura. Färjelokaliseringen omfattar ett flertal aktiviteter avseende avtal och mark vilka är pågående..	
Tillväxt	Det största antalet aktiviteter ligger inom tillväxt målet. Fler aktiviteter är pågående är avslutade, så mycket ska slutföras under sista kvartalet. Många möten och bearbetningar av marknaden samt kommunikationsinsatser pågår från flera håll och rör nya destination, prospekt och kampanjer för specifika segment såsom skogsindustrin. Det finns en stor bredd som rör allt från Transzero och möjligt övertag av järnvägsinfrastruktur till att öka vår attraktionskraft genom employer branding. Exempel på vad som pågår är arbete med framtidssäkring av färjelokalisering, aktiviteter inom vår Rådighets strategi, nya kundpresentationer, säkring av hamnens säkerhetssystem.	
Smart Hamn	Det pågår många initiativ för att utveckla vårt interna arbete med hjälp av digitalisering. Parallellt med detta på går lansering av viAvi. Exempel på aktiviteter: Avveckling och arkivering vårt gamla ekonomisystem är nu klart.	
Medarbetare	HME ligger stabilt runt 85 de senaste kvartalen utifrån mätningar i vårt pulsmätningssystem. Ledarutvecklingsprogram pågår och första modulen är genomförd. Många aktiviteter pågår för att förbättra vårt HME och är kopplade till styrning och uppföljning samt övningar för att vi ska vara beredda om incidenter uppstår inom säkerhet, brand mm. Nominering av medarbetare för vårt utbytesprogram är klar. Aktiviteter för att jobba med SHIP och vår bolagskuluren pågår.	



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 18

2021-10-22

Ärende – Statusrapport Risker 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