



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 5

2021-12-10

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

2021-12-10

Ärende – Ekonomisk rapportering - Resultat oktober

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

2021-12-10

Ärende – Beslut – Uppföljning intern kontrollplan 2021 samt fastställande av intern kontrollplan 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

Styrelsemöte 2021-12-10
Dnr: GHAB2021-0261

Handläggare: Joseph Sandwing
Telefon: 070 – 5 62 37 09
E-post: joseph.sandwing@portgot.se

Ärende: Remiss gällande förslag till Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att föreslå att;

1. Planen kompletteras med:
 - a. definierad minsta gemensam nämnare för koncernens olika delar
 - b. hur gemensamt arbetssätt kombineras med redan pågående digitaliseringsarbete
 - c. hur balans ämnar uppnås mellan central styrning respektive individuell frihet för innovation och digitalisering
 - d. hur flexibilitet säkras så både kommunkoncernens och det enskilda bolaget/förvaltnings behov och arbetssätt tillgodoses
 - e. konkretisering av förväntningar på respektive bolag/förvaltning vad gäller efterlevnad och på vilket sätt respektive förvaltning/bolag förväntas bidra
 - f. konkretisering av hur digitaliseringsplanen skapar möjligheter, och lämnar utrymme, för verksamheter med ett såväl lokalt som globalt perspektiv

Sammanfattning

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022-2025 syftar till att än mer förbättra möjligheterna för att lösa till exempel samhällsutmaningar, planering och dimensionering inom stadsutveckling och vård och omsorg etcetera. **Ett koncerngemensamt arbetssätt behövs etableras.** I föreslagen plan är det ett prioriterat område för fortsatt arbete och implementering då det bedöms vara en mycket viktig möjliggörare för att kommunkoncernen som helhet och för enskilda förvaltningar och bolag att bättre kunna nyttja digitaliseringens möjligheter.

Göteborgs Stads övergripande mål med digitalisering

- Göteborgs Stads digitaliseringsarbete ska bidra till att boende, besökare, näringsliv och medarbetare får en ökad kvalitativ och likvärdig digital service som upplevs värdeskapande

- Genom att balansera innovation och effektivitet skapas förutsättningar för en ändamålsenlig digitalisering som värnar demokratin och ökar delaktigheten hos de vi är till för
- Med öppna och tillgängliga data ska arbetet med digitalisering bidra till en effektiv användning av stadens resurser och ge förutsättningar för en innovativ och hållbar stad

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ökad arbetsinsats till vilken nytta?

Prioriterade nyttor i planen är för hamnbolaget intressanta men inte tydligt applicerbara. Gemensamma arbetssätt med central uppföljning, utifrån ytterligare metodik och mätning, är associerat med risker om ökad arbetsbelastning och kan bli hämmande för vårt redan inarbetade arbete med stigande digital mognad.

Åtgärdsförslag: Definiera hur flexibilitet säkras så både kommunkoncernens och det enskilda bolaget/förvaltningens behov och arbetssätt tillgodoses. Dessutom behövs konkretisering av förväntningar på det enskilda bolaget/förvaltningen gällande efterlevnad och på vilket sätt man förväntas bidra.

Bedömning ur ekologisk och social dimension

Hur kombinerar vi ett mikro- och makroperspektiv?

Demokratisering ser hamnbolaget har en central plats i den digitala transformationen. Hamnbolaget vill involvera och erbjuda alla delar av näringslivet potentiella nyttor; såväl stora aktörer, med stor digitaliseringsbudget, som mindre aktörer, med låg digital mognad. Medborgare, allmänhet i staden och närmiljön är alltid i fokus. För att bli världens mest konkurrenskraftiga hamn krävs dessutom ett vidare, globalt, perspektiv på ekologiska och sociala frågor.

Åtgärdsförslag: Definiera hur digitaliseringsplanen skapar möjligheter och lämnar utrymme för verksamheter med ett såväl lokalt som globalt perspektiv.

Samverkan

GHAB har inte inkluderats i arbetsgruppen för framtagande av planen.

Bilagor

- Nämnds-/styrelseremiss Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022-2025
- Remittering av förslag till Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025
- Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025
- Frågeställningar Remiss

Ärendet

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025 har sin grund i handlingsplan för digitalisering och IT 2020–2021 som beslutades av kommunfullmäktige 2020-10-15 § 22 liksom resultatet och analysen av den uppföljning av digital mognad som genomfördes av samtliga förvaltningar och bolag vid årsskiftet 2020/2021.

I planen föreslås följande mål och inriktningar:

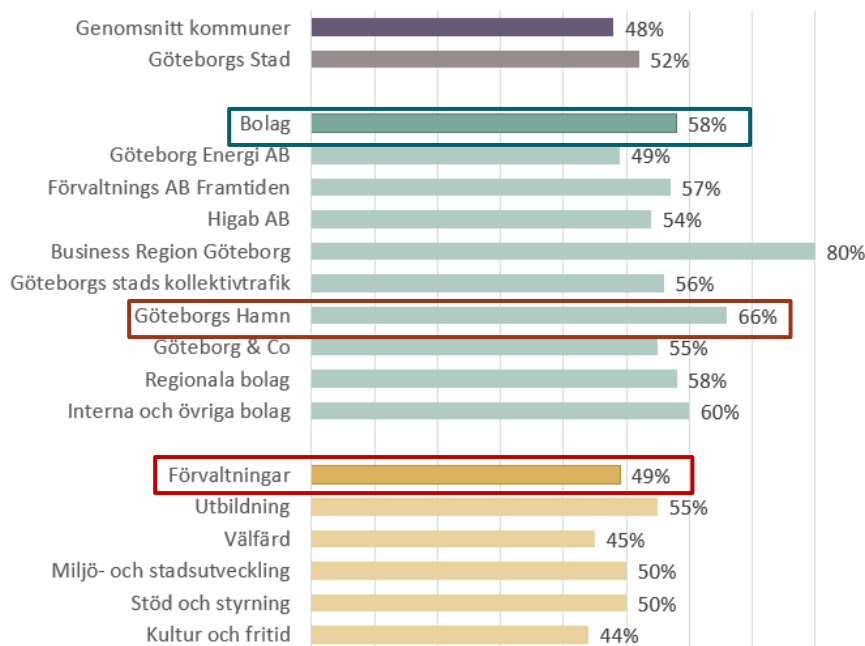
- 1) Uppnå balans mellan effektivitet och innovation
- 2) Uppnå balans mellan interna och externa nyttor
- 3) Säkerställa transparens och tillgänglighet för ökad innovation
- 4) Säkerställa ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning

Stadsledningskontorets syn på planen

Föreslagen plan fokuserar till stor del på att omfamna ett fortsatt utvecklingsarbete kopplat till det strategiska arbetet med prioritering, värdering, balansering och beslut för att säkerställa en ändamålsenlig och accelererad digitalisering.

I föreslagen plan är etablering av ett koncerngemensamt arbetssätt ett prioriterat område för fortsatt arbete och implementering då det bedöms vara en mycket viktig möjliggörare för att kommunkoncernen som helhet och för enskilda förvaltningar och bolag att bättre kunna nyttja digitaliseringens möjligheter.

Resultat mätning av digital mognad 2020/2021 (DiMiOS)



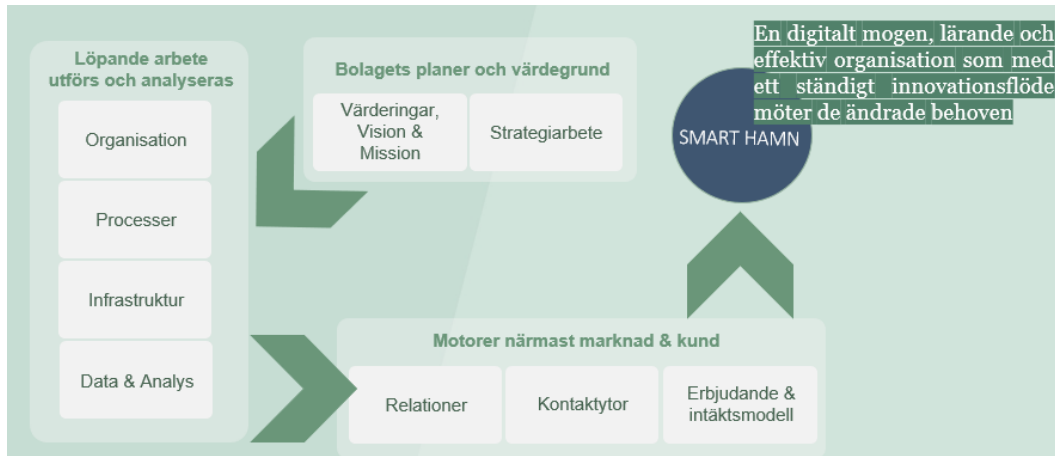
Göteborgs Hamn och digital transformation

Göteborgs Hamn arbetar aktivt för digital transformation. Inom hamnbolaget men också tillsammans med näringslivets aktörer, godsnavet, där man tillsammans tagit fram det strategiska målet SMART HAMN. Hamnbolaget har täta samarbeten med forskningsorienterade organisationer såsom RISE, Closer och Chalmers men även myndigheter som Trafikverket och Sjöfartsverket. Exempelvis för att säkra nyttor från digitala fartygsanlöp, godshantering och logistiska flöden med syftet att stärka Göteborgs Hamns konkurrenskraft och näringslivets access till världen. Även inom staden finns goda samarbeten till exempel arbetet gällande geodata & digital tvilling.

Transportkedjan, inom vilken Göteborgs Hamn verkar, sträcker sig utanför staden och landets gränser. Det kräver samarbeten med såväl internationella hamnar som inlandsterminaler i Sverige för att säkra viktig nytta för hamnen, regionen, landet och ytterst sett planeten. Nyttohemtagning av digitalisering sker inte i ett vakuum och Göteborgs Hamn ser det som avgörande för hamnens fortsatta konkurrenskraft att förbli öppna för samverkan med många typer av aktörer, kommunkoncernens bolag och förvaltningar inkluderade.

Göteborgs Hamn, digital mognad & uppföljning

Målet SMART HAMNs tongivande KPI är Digital mognadsgrad (DMI) som mäts och följs upp utifrån nio verksamhetsområden. Metodiken & mätning av DMI har tagits fram av DigJourney. Utifrån nio verksamhetsområdena styrs och följs digitaliseringsarbetet upp och målet är satt till 60% innan 2023.



Beskrivning av ärendet

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022-2025 har tagits fram i samråd med en rad förvaltningar och bolag inom staden. Göteborgs Hamn har inte varit en del av denna gruppering men har nu ombetts ge sin syn på planen vilket är syftet med ärendet. Till remitteringen bifogades en rad frågor man som bolag/förvaltning har möjlighet att ta till sin hjälp. Det är dock inget krav att just dessa frågor besvaras.

Bolagets bedömning

Att dela data, insyn och erfarenheter för vidare digitalisering, innovation och stärka varandra i respektive uppdrag inom kommunkoncernen är en god ambition och målsättning. Planen ger uttryck för fler goda målsättningar och slutsatser hamnbolaget delar.

Som resultatet av mätning via DiMiOS påvisar har förvaltningarna och bolagen kommit olika långt i sin digitala resa. Göteborgs Hamns strukturerade arbete med digital transformation har gett resultat och DigJourneys metodik för mätning och uppföljning av digital mognad är i linje med hur hamnbolaget ser på digitalisering och önskar driva transformationen. Metodiken ger möjligheter att styra verksamheten utifrån såväl ”inifrån och ut”- som ”utifrån och in”-perspektiv dvs. balans mellan interna och externa nyttor.

Som verksamhetsområdena indikerar i metodiken ser man digital transformation som ett genomgripande arbete på alla nivåer och delar av verksamheten. Uppföljningen omfattar bland annat:

- Effektivitet kontra innovationsdimensionerna
- Kompetensförsörjning
- Nyttohemtagning
- Teknik
- Samverkan & datadelning

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025 i allmänhet och DiMiOS i synnerhet ser vi som ett komplement utifrån det kommungemensamma perspektivet.

Resultatet från DiMiOS påvisar att vi kan lära av varandra men ett gemensamt arbetssätt i en koncern med så mångfasetterade uppdrag och ansvar ställer krav på en *tydligt definierad minsta gemensamma nämnare*.

- Vad är gemensamt för samtliga förvaltningar och bolag?
- Hur uppnår vi en konstruktiv balans mellan egen styrning/uppföljning kontra central styrning/uppföljning?
- Hur maximerar vi chanserna att driva innovation tillsammans utan att hämma verksamheter med
 - a) ett redan pågående arbete?
 - b) starka kopplingar till såväl Staden som specifikt näringsliv och andra myndigheter?
 - c) tydliga skillnader i målgrupper för både interna och externa nyttor?
- Att arbeta med digitalisering som verktyg för verksamhetsutveckling, som planen förutsätter, ser hamnbolaget som en utmaning vilken kräver kulturella

förändringar. Den kulturella dimensionen borde tydligare finnas representerad i digitaliseringsplanen

Att med digitalisering ta sig an gemensamma utmaningar, lokalt och globalt, för miljö och effektivitet är för Göteborgs Hamn ett prioriterat område. Gemensamma utmaningar behöver mötas tillsammans varför hamnbolaget välkomnar samarbete när och fjärran. I ett fortsatt planarbetet, för att säkra att vi som kommunkoncern har de bästa förutsättningarna att hjälpa varandra, utan att begränsa varandra, deltar vi gärna.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Joseph Sandwing, Handläggare



Remissutskick

Utfärdat 2021-09-16

Diarienummer 0617/21

Handläggare: Ulrica Enderberg, Åsa Jahansson

Telefon: 031-368 00 88, 031-368 038

E-post: ulrica.enderberg@stadshuset.goteborg.se

asa.jahansson@stadshuset.goteborg.se

Nämnds-/styrelseremiss

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022-2025

Bifogat ärende översänds till

1. Äldre samt vård- och omsorgsnämnden, nämnden för funktionsstöd, Grundskolenämnden, utbildningsnämnden samt nämnden för arbetsmarknad och vuxenutbildning för yttrande
2. Nämnden för intraservice, nämnden för inköp och upphandling, miljö- och klimatnämnden, kretslopp- och vattenämnden samt nämnden för konsument- och medborgarservice för yttrande
3. Business Region Göteborg AB, Göteborgs Hamn AB och Göteborgs Energi AB för yttrande

Svar till stadsledningskontoret

Svara stadsledningskontoret senast onsdagen den 15 december genom att skicka svaret i Word-format till förvaltningsbrevlådan på stadsledningskontoret:

stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se.

Märk svaret med stadsledningskontorets diarienummer 0617/21. Bifoga protokollsutdrag och tjänsteutlåtande vid nämnd-/styrelsebehandlat remissvar.

Följ Riktlinjer för kommunstyrelsens remittering, se intranat.goteborg.se under Styrande dokument/Ärendehantering/Gemensamt för staden.

Remissvaret ska alltid innehålla följande:

- En kort sammanfattning av synpunkter och bedömningar
- Bedömning ur följande dimensioner:
 - Ekonomisk
 - Ekologisk
 - Social

Övrigt

Stadsledningskontoret kommer att bjuda in till ett digitalt möte den 30 september. Då ges information om ärendet och möjlighet att ställa frågor. Om intresse finns att delta på mötet görs anmälan till följande e-postadress.

digitaliserings.och.innovationsfunktion@stadshuset.goteborg.se

En möteskallelse kommer sedan att skickas till de som anmält sig.

För kommunstyrelsen

Ulrica Enderberg, Åsa Jahansson

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-08-20

Diarienummer 0617/21

Handläggare

Åsa Jahnsson, Ulrica Enderberg

Telefon: 031-368 01 38, 031-368 88 00

E-post: fornamn.efternamn@stadshuset.goteborg.se

Remittering av förslag till Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025, i enlighet med bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, remitteras till nämnden för Intraservice, trafiknämnden, utbildningsnämnden, nämnden för funktionsstöd, kretslopp och vattennämnden, Business Region Göteborg AB, miljö- och klimatinämnden, Göteborgs hamn AB, Göteborg Energi AB, med begäran om yttrande senast tre månader efter att kommunstyrelsen har fattat beslut om remittering.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav kommunstyrelsen i 2020 års budget i uppdrag att ta fram en digitaliseringsstrategi och en IT-strategi för staden, att utreda lämplig organisation för att möta stadens framtida digitaliseringsbehov samt ta fram en ny styr-, finansierings- och samordningsmodell för verksamhetsutveckling med hjälp av digitalisering. Detta ärende svarar mot uppdragen att ta fram en IT- och en digitaliseringsstrategi och har således en nära koppling till kommunstyrelsens uppdrag att ta fram IT- och digitaliseringsstrategi, organisation och styr-, finansierings- och samordningsmodell för framtida digitaliseringsbehov, dnr 0437/20.

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025 har sin grund i handlingsplan för digitalisering och IT 2020–2021 som beslutades av kommunfullmäktige 2020-10-15 § 22 liksom resultatet och analysen av den uppföljning av digital mognad som genomfördes av samtliga förvaltningar och bolag vid årsskiftet 2020/2021.

I planen föreslås följande mål och inriktningar:

- 1) Uppnå balans mellan effektivitet och innovation.
- 2) Uppnå balans mellan interna och externa nyttor
- 3) Säkerställa transparens och tillgänglighet för ökad innovation.
- 4) Säkerställa ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning.

I arbetet med att ta fram planen har fyra öppna temadialoger genomförts där representanter från stadens förvaltningar och bolag bjudits in för att bidra i arbetet. Inbjudan har skett till berörda intressenter via nätverk och nyckelpersoner och mellan 50–80 personer har deltagit vid varje tillfälle. Dialog har också skett i styrgruppen för Göteborgs Stads handlingsplan för digitalisering 2020–2021, där 12 av stadens förvaltningsdirektörer/verkställande direktörer finns representerade.

Stadsledningskontoret föreslår därför att planen remitteras till ett mindre antal nämnder och bolagsstyrelser.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Planen ska ses som en viktig del i att hantera de kommande utmaningarna med resurs- och kompetensbrist samt välfärdens finansiering där färre ska försörja fler. Digitalisering som ett verktyg för verksamhetsutveckling innebär att arbetet syftar till att effektivisera verksamheten och att utforska nya möjligheter. Initialt kan det uppstå omställningskostnader, vilket kan lösas genom omprioriteringar inom ram. Det kan också krävas tillfällig finansiering utöver ram, för att på sikt uppnå en effektivisering i eller förändring av verksamheten. Eftersom nämnder och styrelser själva äger sitt verksamhetsutvecklingsarbete kan stadsledningskontoret inte bedöma vilka eventuella omställningskostnader det kan handla om utan detta får i så fall hanteras inom ramen för det ordinarie budgetarbetet utifrån respektive nämnds och styrelses förutsättningar.

Viss finansiering kan möjliggöras genom att ansöka om projektmedel och det är viktigt att berörda verksamheter är aktiva i att söka extern finansiering när så är möjligt.

Bedömning ur ekologisk dimension

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

Bedömning ur social dimension

Regeringen har satt upp ett övergripande mål att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Myndigheten för digital förvaltning, DIGG, anger i sin rapport, Sveriges digitala förvaltning 2020, att en effektiv, innovativ och datadriven förvaltning är en förutsättning för att nå detta mål. Med hjälp av digital teknik kan offentlig service i högre grad utformas efter användarnas behov, öka delaktigheten och insynen, förenklas och göras enkla och säkra för medborgare och företag att använda. Digitala verktyg kan användas för att upprätthålla och höja kvaliteten i offentlig service och är ett av de främsta verktyg det offentliga har för att möta de välfärdsutmaningar som framföra allt den demografiska utvecklingen för med sig. Digitalisering av offentlig förvaltning möjliggör tillgängliggörandet av offentliga data. Genom att tillgängliggöra data för vidareutnyttjande och användande främjas innovation och möjliggörs nya affärsidéer och tjänster. Tillgängliggörande av data bidrar även till öppenhet och insyn, vilket kan främja demokratin, öka tilliten och motverka korruption.

Enligt den statusrapport som Göteborgs universitet, Digital Förvaltning, publicerat Digital mognad i offentlig sektor, DIMIOS, är den nationella digitala mognaden 48 procent och utgör en ökning med två procentenheter från föregående år. Resultatet visar på att det fortfarande saknas en bred uppsättning av de förutsättningar som krävs för att leva upp till regeringens mål om att bli bäst i världen på att dra nytta ur digitaliseringens möjligheter. Vid jämförelse med föregående år påvisas en avtagande förbättring avseende nationell digital mognad. Denna utveckling ses som en varningssignal och något som behöver följas upp av respektive organisation.

Sveriges invånare blir alltmer positivt inställda till den ökade digitaliseringen i samhället och till att kommuner och regioner erbjuder digital service. Det visar en undersökning som SKR har låtit genomföra i april 2020. Samtidigt som acceptansnivån och viljan att

använda digitala tjänster har ökat till en relativt hög nivå gentemot tidigare mätningar finns det fortfarande ett gap för till allmänhetens förväntansnivå. Undersökningen genomfördes i april 2020. Därav finns det skäl att tro att rådande pandemi fortsatt har haft en fortsatt effekt på den digitala omställningen varav det är rimligt att anta att acceptansnivån enligt undersökningen nu under 2021 är ännu högre.

Samverkan

Dialog om planen har förts med den fackliga referensgruppen för digitalisering, 2021-06-11. Information till CSG planeras 2021-09-09 samt informationsutskick till det Koncernfackliga rådet 2021-09-09.

Bilagor

1. Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025.
2. Remissfrågor

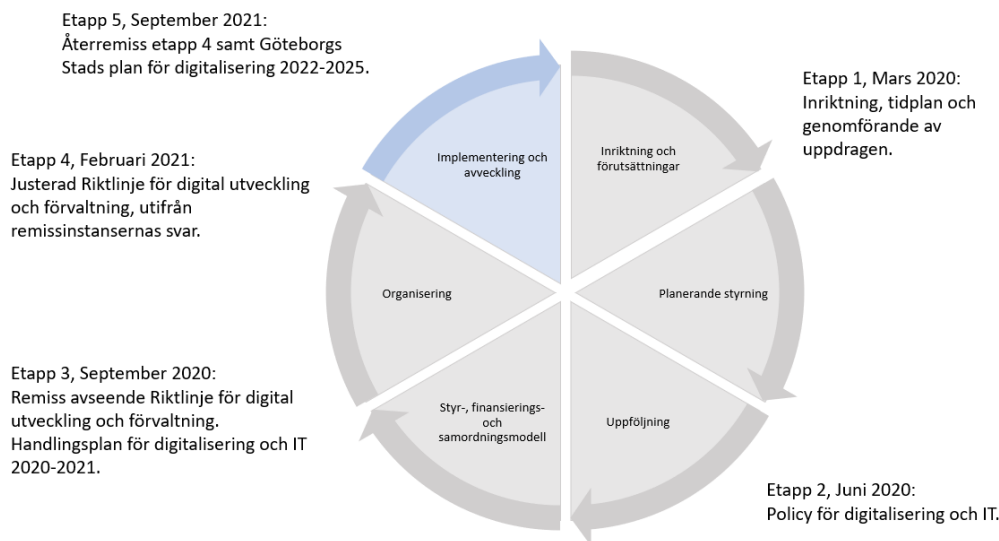
Ärendet

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025 remitteras till nämnden för Intraservice, trafiknämnden, utbildningsnämnden, nämnden för funktionsstöd, kretslopp och vattennämnden, Business Region Göteborg AB, miljö- och klimatinämnden, Göteborgs hamn AB, Göteborg Energi AB, med begäran om yttrande senast 2021-11-19 eller tre månader efter att kommunstyrelsen har fattat beslut om remittering, med begäran om yttrande.

Ärendet svarar mot uppdragen i kommunfullmäktiges budget 2020 att ta fram en IT- och en digitaliseringsstrategi och har en direkt koppling till ärende med dnr 0437/20.

Beskrivning av ärendet

Genom kommunfullmäktiges budget för 2020 beslutades att ge kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en digitaliseringsstrategi och en IT-strategi, ta fram en styr-, finansierings- och samordningsmodell samt utreda lämplig organisation för att möta stadens framtida digitaliseringsbehov. Uppdragen har nära kopplingar och beroenden till varandra. Genom budget 2020 beslutades även att ansvaret för att driva stadens digitaliseringsarbete förs över till kommunstyrelsen. Uppdragen har återredovisats i flera etapper, detta ärende avser en del av etapp 5. Den andra delen av etapp 5 redovisas i ett separat ärende och avser ärende om förslag på riktlinje för digital utveckling och förvaltning, dnr 0437/20. De båda ärendena har kopplingar, men är inte beroende av varandra.



Bakgrund

Kommunfullmäktige antog i oktober 2020 en handlingsplan som genomförs under 2020 – 2021. Handlingsplanen innehåller ett tjugotal aktiviteter som ansågs vara möjliggörare för arbetet med denna långsiktiga plan. Resultatet från flera av dessa aktiviteter har bäring på riktningen för föreslagen plan 2022–2025. Till exempel har en ny struktur för uppföljning etablerats, där staden årligen avser att genomföra mätningar av kommunkoncernens digitala mognad. Resultatet för 2020 års mätning på en kommunkoncernnivå visar att Göteborgs Stad digitala mognad ligger på 52 procent, dock med variationer mellan förvaltningarna och bolagen. Utifrån erhållet resultat pekar forskningen bland annat på risker i form av utebliven nyttohemtagning och felaktiga investeringar.

Det är inte genomförandet av mätningen, utan hur resultatet används på en kommunkoncernnivå samt i respektive förvaltning och bolag som är det viktiga. Resultatet ska utgöra en grund för den analys som ska utgöra en del av innehållet i den plan som enligt Göteborgs Stads riktlinje för digital utveckling och förvaltning ska finnas i samtliga förvaltningar och bolag.

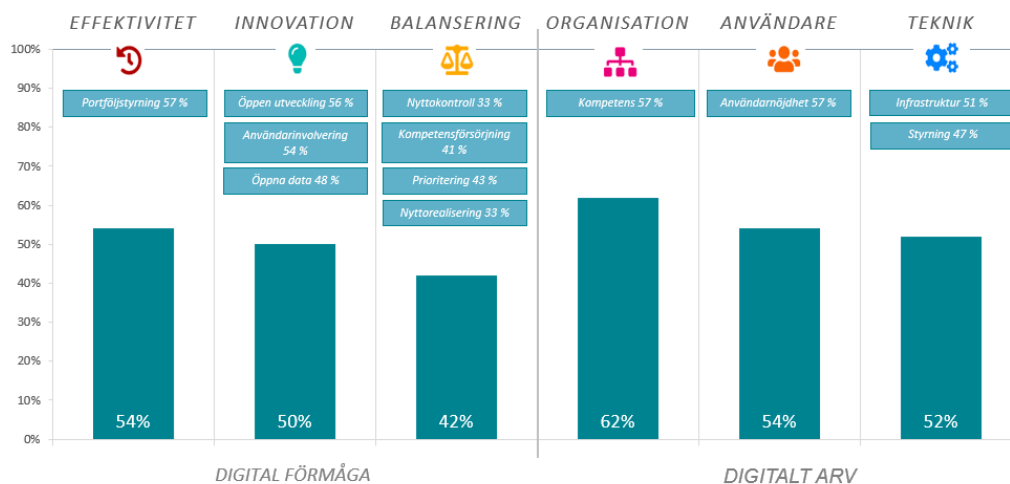
Forskning visar att digitaliseringen ofta är missförstådd, den ses som ett tillstånd som ska uppnås snarare än en metod för verksamhetsutveckling. Den är primärt riktad mot att automatisera processer under antagandet av noll grad av förändring. Digitalisering ska, enligt stadens definition, ses som en metod för verksamhetsutveckling och ska drivas med fokus på realisering av beslutade mål. Digitalisering kräver balansering mellan innovation och effektivitet för att säkerställa såväl kortsiktiga som långsiktiga målsättningar och nyttor.

Inom ramen för Intraservice utvecklingsportfölj finns förändringsinitiativ som avser både verksamhetsspecifika och gemensamma tjänster. Portföljen har, som en aktivitet i handlingsplanen för digitalisering och IT 2020–2021, genomlysts av Göteborgs universitet. Genom stadens definition av digitalisering där digitalisering betraktas som en metod för verksamhetsutveckling där digitala lösningar används för effektivitet (exploatering av givna förutsättningar) eller innovation (utforskande av nya möjligheter) har universitetet analyserat hur utvecklingsportföljen är balanserad. Genomlysningen visade att av den existerande portföljens samtliga resurser var 99 procent allokerade för ökad effektivitet och en procent för innovation.

Planen

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025 har sin grund i den handlingsplanen som beslutades av kommunfullmäktige 2020-10-15, liksom resultatet och analysen av uppföljningen av digital mognad. Den enkätundersökning som genomfördes av samtliga förvaltningar och bolag i staden vid årsskiftet 2020/2021 ligger till grund för uppföljning av digital mognad.

Nedanstående bild beskriver de områden som mätningen fokuserar på och kommunkoncernens samlade resultat. Det pekar på ett antal förbättringsområden att fokusera på framåt för att skapa bättre förutsättningar för en effektiv och ändamålsenlig digitalisering. Bilden beskriver även ett urval av indikatorer som har ett särskilt fokus vid uppföljning av denna plan och kommunkoncernens väg mot en ökad digital mognad.



I arbetet med att ta fram en långsiktig plan för digitalisering har olika nätverk och funktioner inom kommunkoncernen bjudits in till öppna temadialoger i syfte att skapa dialog och delaktighet. Inbjudan har skett till berörda intressenter via nätverk och nyckelpersoner och mellan 50–80 personer har deltagit vid varje tillfälle.

Dialog har också skett i styrgruppen för handlingsplanen för digitalisering 2020–2021, där 12 av stadens förvaltningsdirektörer/verkställande direktörer finns representerade.

I planen föreslås följande övergripande mål.

”Göteborgs Stads digitaliseringsarbete ska bidra till att boende, besökare, näringsliv och medarbetare får en ökad kvalitativ och likvärdig digital service som upplevs värdeskapande.

Genom att balansera innovation och effektivitet skapas förutsättningar för en ändamålsenlig digitalisering som värnar demokratin och ökar delaktigheten hos de vi är till för.

Med öppna och tillgängliga data ska arbetet med digitalisering bidra till en effektiv användning av stadens resurser och ge förutsättningar för en innovativ och hållbar stad.”

I planen föreslås följande mål och inriktningar.

- 1) Uppnå balans mellan effektivitet och innovation.
- 2) Uppnå balans mellan interna och externa nyttor.
- 3) Säkerställa transparens och tillgänglighet för ökad innovation.
- 4) Säkerställa ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning.

De nyttor och inriktningar som tidigare fastställts genom Göteborgs Stads handlingsplan för digitalisering och IT 2020 – 2021 bedöms i högsta grad fortsatt vara relevanta som stöd för ett ändamålsenligt digitaliseringsarbete och har kopplats ihop till de olika målområdena i föreslagen plan.

En förväntad nytta som ska uppnås är en ökad möjlighet till värdering och prioritering av stadens behov av digital utveckling. Normalt används nyckeltal som funnits länge och mäter utveckling och trendbrott över tid. Nyckeltal för framdrift är något helt annat, de indikatorer som används syftar till att synliggöra förändringen. Uppföljningen av stadens

digitaliseringsarbete kommer fortsättningsvis huvudsakligen att bygga på nyckeltal med inriktningen vad driver ökad framdrift av digitaliseringsarbetet samt det forskningsbaserade enkätverktyget Dimios.

Planen har tydliga kopplingar till flera befintliga planerande och reglerande styrande dokument inom områden som berör sakfrågan. Göteborgs Stads policy för digitalisering och IT, Göteborgs Stads riktlinje för styrning, finansiering och samordning, Göteborgs Stads innovationsprogram samt Göteborgs Stads program för attraktiv arbetsgivare utgör några viktiga styrande dokument med påverkan på denna plan. De styrande dokumenten kompletterar varandra och ger en helhetsbild över aktuell styrmiljö för området. Det kan dock finnas behov att komplettera föreslagen plan med styrande och stödjande dokument på förvaltningsnivå. Till exempel kan området för IT särskilt behöva ses över för nämnden för Intraservice utifrån sitt ansvarsområde för dessa frågor.

Ny styrmodell träder, enligt tidigare beslut i kommunstyrelsen, i kraft 2023-01-01. Det innebär att tjänsteutvecklingen för 2022 hanteras enligt nuvarande modell där processen med tjänsteplaner är aktuell. Planen kommer uppdateras inför 2023 med anledning av ny styrmodell införs.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontorets bedömning är att föreslagen plan ligger väl i linje med stadens Påverkansagenda, Sveriges Kommuner och Regioners strategi *Utveckling i en digital tid*, Göteborgs Stads policy för digitalisering och IT såväl som EU-deklarationen Join, Boost Sustaine som undertecknades av kommunstyrelsens ordförande i december 2020.

I arbetet med att ta fram planen har fyra öppna temadialoger genomförts där representanter från stadens förvaltningar och bolag bjudits in för att bidra i arbetet. Inbjudan har skett till berörda intressenter via nätverk och nyckelpersoner och mellan 50–80 personer har deltagit vid varje tillfälle. Dialog har också skett i styrgruppen för handlingsplanen för digitalisering 2020–2021, där 12 av stadens förvaltningsdirektörer/verkställande direktörer finns representerade. Stadsledningskontoret föreslår därför att planen remitteras till ett mindre antal nämnder och bolagsstyrelser som inte ingår i styrgruppen som omnämns, med undantag för nämnden för Intraservice.

Uppnå balans för ändamålsenlig styrning

Stadsledningskontoret inledde ett nära samarbete med Göteborgs universitet, digital förvaltning under början av 2020. Universitetet har kartlagt Intraservice utvecklingsportfölj som en aktivitet i handlingsplanen för digitalisering och IT 2020–2021.

Resultatet av kartläggningen pekar på vikten av tydliga mål för digitaliseringsarbetet samt en styrning där basen för prioritering bör vara andra aspekter än uteslutande kostnad för att säkerställa en ändamålsenlig digitalisering. Med ändamålsenlig digitalisering avses en balans mellan dimensionerna effektivitet – innovation samt internt – externt. Föreslagen plan fokuserar därav till stor del på att omfamna ett fortsatt utvecklingsarbete kopplat till det strategiska arbetet med prioritering, värdering, balansering och beslut för att säkerställa en ändamålsenlig och accelererad digitalisering.

Under hösten utbildar Göteborgs universitet ett antal förvaltningar och bolag i ett metodstöd för att analysera sina respektive digitala förändrings- och utvecklingsinsatser. Detta kommer ligga till grund för det vidare planarbetet.

Transparens och tillgänglighet för ökad innovation

Inom staden idag finns goda exempel på hur användning av data bidrar till innovativa lösningar. Framgångsrik användning av data för med sig potential att förändra hur verksamheter organiseras och bedrivs. I takt med att allt mer data samlas in växer också behovet av att förstå hur den kan användas på bästa sätt, vilket ställer nya krav på kompetens. Samtidigt accentueras utmaningar kring bland annat ägarskap av data, informations- och cybersäkerhet, integritet och tillgänglighet. Staden har, i jämförelse med andra kommuner, också kommit långt i arbetet med att tillgängliggöra öppna data. Öppna data är data, eller information, som vem som helst kan använda utan avgift.

För att än mer förbättra möjligheterna för att lösa till exempel samhällsutmaningar, planering och dimensionering inom stadsutveckling och vård och omsorg etcetera behöver ett koncerngemensamt arbetssätt etableras. I föreslagen plan är detta ett prioriterat område för fortsatt arbete och implementering då det bedöms vara en mycket viktig möjliggörare för att kommunkoncernen som helhet och för enskilda förvaltningar och bolag att bättre kunna nyttja digitaliseringens möjligheter.

Ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning

I handlingsplanen för digitalisering och IT 2020 – 2021 genomförde stadsledningskontoret en aktivitet som innebar att kartlägga kompetenshöjande satsningar med avseende på digitalisering. Kartläggningen genomfördes genom att en enkät skickades till 24 förvaltningar och 24 bolag. Svarefrekvens var hela 88 procent, samtliga förvaltningar och 18 bolag besvarade enkäten. Resultatet och analysen av detta har använts i den långsiktiga planen som föreslås.

Slutrapportens viktigaste rekommendationer sammanfattas i följande punkter:

- För att staden ska kunna leverera verksamhet trots de demografiska utmaningarna, ställs krav på en ökad kunskap om och ökad förståelse för den digitala kompetensens betydelse för organisationen, då det i vardagen pågår en ständig förändring och utveckling. För att nå uppsatta mål behöver organisationen arbeta mer proaktivt för att bättre utnyttja de digitala möjligheter och den potential som finns.
- Fortsatt behöver frågan prioriteras med mål och planer i linje med Göteborgs Stads riktlinje för styrning, samordning och finansiering av digital utveckling och förvaltning.
- Rätt förutsättningar för nya arbetssätt är mer än utbildning i verktyg och system. Digitaliseringen sätter fokus på medarbetares kompetens att hantera digitala verktyg och förståelse för nya lösningar som leder till effektivisering.
- Utnyttja potentialen fullt ut i de verktyg och appar som redan implementerats i staden, då dessa kan ge effekter i form av till exempel tidsvinster för verksamheten men också möjligheter att höja/förbättra kvaliteten.
- Digital delaktighet innebär att organisationen behöver säkerställa grundkompetens och en grundförståelse bland sällananvändare för ökad delaktighet, ökat engagemang och motivation.

I föreslagen plan är detta ett prioriterat område för fortsatt arbete med fokus på ändamålsenlig kompetensförsörjning och kompetenshöjande insatser.

Uppföljning och fortsatt arbete med digitalisering i staden

Ett viktigt beslut för stadens digitaliseringsarbete fattades av kommunfullmäktige i oktober 2020. Det handlade om införande av en ny metod och struktur för uppföljning. Ett antal aktiviteter som beslutats i handlingsplanen för digitalisering och IT 2020–2021 har utgjort möjliggörare för uppföljning som vidareutvecklas i den långsiktiga planen. En viktig grund för uppföljning är ett kontinuerligt arbete med mätning av digital mognad som bygger på beprövad forskning. Den metod som valts möjliggör också jämförelser inom kommunkoncernen samt med andra kommuner och organisationer.

Ytterligare ett arbete har varit att ta fram nyckeltal som driver ökad framdrift av digitaliseringsarbetet. Arbetet med aktiviteten har varit inriktad på utveckling av verksamheten. De nyckeltal som tagits fram föreslås testas genom urval av förvaltningar och bolag där nyckeltalen testas på historiska data liksom 2022. Detta för att säkerställa att rätt saker mäts och att nyckeltalen verkligen driver ökad framdrift av digitalisering. I planen föreslås därför ett antal förvaltningar och bolag som piloter under 2022. Faller resultatet väl ut revideras planen inför 2023 för att omfatta samtliga förvaltningar och bolag. Vissa av dessa nyckeltal återfinns som indikatorer i föreslagen plan som en del av uppföljningen av planens insatser. Ett fortsatt arbete med nyckeltal som driver ökad framdrift planeras ske inom ramen för planen.

Ny styr-, samordnings- och finansieringsmodell träder i kraft 2023-01-01. Det innebär att själva tjänsteutvecklingen hanteras enligt nuvarande modell där processen med tjänsteplaner för det som benämns kommungemensamma interna tjänster och levereras av Intraservice är aktuell också under 2022. Föreslagen plan kommer uppdateras inför 2023 med anledning av ny styrmiljö införs vilket medför att ett konsolideringsarbete behöver ske med fokus på arbetet med förvaltning och utveckling av gemensamma tjänster.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022 - 2025



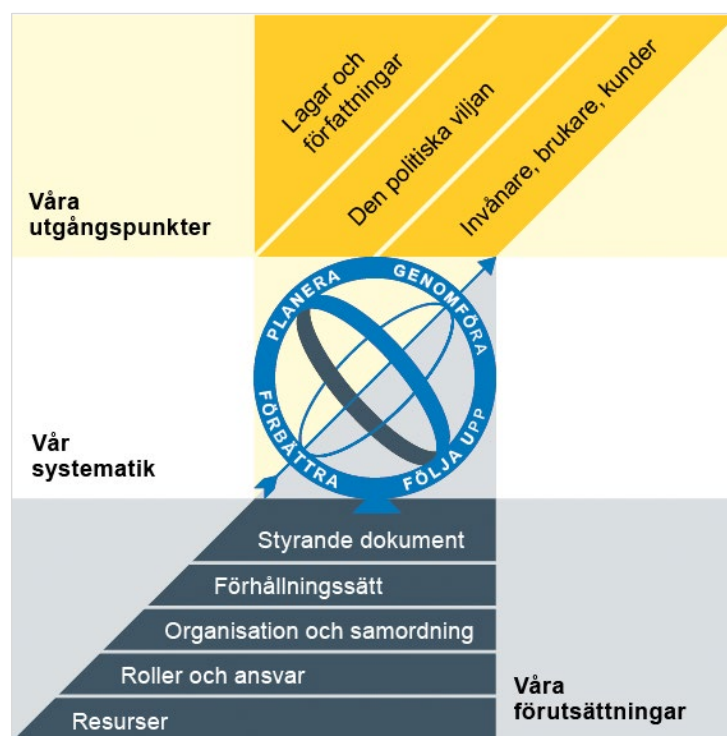
Digital tvilling - vision av Lindholmen år 2035.

Planerande styrande dokument

Vision
Program
► Plan

Göteborgs Stads styrsystem

Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

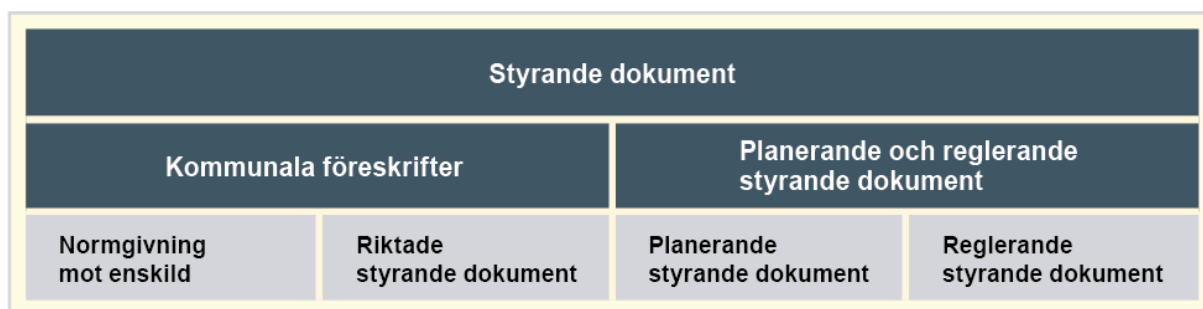


Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.



Dokumentnamn: Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022 - 2025

Beslutad av: Kommunfullmäktige	Gäller för: Nämnder och bolagsstyrelser	Diarienummer: 0617/21	Datum och paragraf för beslutet: [Text]
Dokumentsort: Plan	Giltighetstid: 2022–2025	Senast reviderad: [Datum]	Dokumentansvarig: Direktör Utveckling av stadens verksamheter
Bilagor: [Bilagor]			

Innehåll

Inledning	3
Syftet med denna plan	3
Vem omfattas av planen	3
Giltighetstid	3
Bakgrund	3
Koppling till andra styrande dokument	3
Uppföljning av denna plan	4
Genomförande	4
Planen	5
Övergripande mål och nytta	5
Mål och inriktningar	5
Mål: Uppnå balans mellan effektivitet och innovation	6
Insatser	7
Uppföljning	8
Mål: Uppnå balans mellan interna och externa nyttor	8
Insatser	9
Uppföljning	9
Säkerställa transparens och tillgänglighet för ökad innovation - nuläge	10
Nyläge - framtidsscenario	10
Insatser	11
Uppföljning	11
Säkerställa ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning	12
Insatser	13
Uppföljning	13

Inledning

Syftet med denna plan

Syftet med planen är att tydliggöra den inriktning som utpekats för att uppnå kommunkoncernens mål och nyttor med digitaliseringsarbetet.

Vem omfattas av planen

Denna plan gäller för hela kommunkoncernen, det vill säga samtliga nämnder och helägda bolagsstyrelser. Planen gäller även för delägda bolag där Göteborgs Stad är majoritetsägare.

Giltighetstid

Denna plan gäller för perioden 2022 – 2025.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget 2020 fick kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en digitaliseringsstrategi och en IT-strategi, liksom en styr-, finansierings- och samordningsmodell samt att utreda lämplig organisation för att möta stadens framtida digitaliseringsbehov.

Under 2020 – 2021 har staden haft en kortsiktig handlingsplan med hög detaljeringsgrad. Handlingsplanen innehöll ett tjugotal aktiviteter som ansågs vara möjliggörare för arbetet med denna långsiktiga plan. Resultatet från flera av dessa aktiviteter har bäring på planens inriktning. Till exempel har en ny struktur för uppföljning etablerats, där staden årligen genomför mätningar av kommunkoncernens digitala mognad.

Forskning från Göteborgs universitet visar att digitaliseringen ofta är missförstådd, den ses som ett tillstånd som ska uppnås snarare än en metod för verksamhetsutveckling. Den är primärt riktad mot att automatisera processer under antagandet av noll grad av förändring. Digitalisering ska, enligt stadens definition, ses som en metod för verksamhetsutveckling och drivs med fokus på realisering av beslutade mål. Digitalisering kräver balansering mellan innovation och effektivitet för att säkerställa såväl kortsiktiga som långsiktiga målsättningar och nyttor.

Koppling till andra styrande dokument

Planen har tydliga kopplingar till flera befintliga planerande och reglerande styrande dokument inom områden som berör sakfrågan. Göteborgs Stads policy för digitalisering och IT, Göteborgs Stads riktlinje för styrning, finansiering och samordning av digital utveckling och förvaltning, Göteborgs Stads

innovationsprogram samt Göteborgs Stads program för attraktiv arbetsgivare utgör några viktiga styrande dokument med påverkan på denna plan. De styrande dokumenten kompletterar varandra och ger en helhetsbild över aktuell styrmiljö för området.

Ny modell för styrning, samordning och finansiering av digital utveckling och förvaltning träder i kraft 2023-01-01, det innebär att tjänsteutvecklingen hanteras enligt nuvarande modell för kommungemensamma interna tjänster där processen med tjänsteplaner är aktuell. Planen kommer uppdateras inför 2023 med anledning av ny styrmodell införs.

Uppföljning av denna plan

Kommunstyrelsen ansvarar för att leda, samordna och följa upp planen på en stadenövergripande nivå. Planen revideras vid behov utifrån genomförd uppföljning av planens mål och inriktning. Hur uppföljning ska ske beskrivs under respektive rubrik som beskriver målsättning.

En förväntad nytta som ska uppnås, se under rubriken Övergripande mål och nytta för stadens digitaliseringsarbete, är en ökad möjlighet till värdering och prioritering av stadens behov av digital utveckling. Normalt används nyckeltal som funnits länge och mäter utveckling och trendbrott över tid. Nyckeltal för framdrift är något helt annat, de indikatorer som används syftar till att synliggöra förändringen.

Uppföljningen av kommunkoncernens samlade digitaliseringsarbete inklusive önskvärda förflyttningar kommer fortsättningsvis att bygga på nyckeltal som driver ökad framdrift av digitaliseringsarbetet. Uppföljning och data samlas kontinuerligt in via Dimios, ett forskningsbaserat verktyg som mäter förutsättningar för ändamålsenlig digitalisering samt skapar möjlighet att kunna prioritera och värdera riktade satsningar som skapar värde.

Genomförande

I kommunfullmäktige budget för 2020 fastställdes kommunstyrelsens ansvar att driva stadens digitalisering.

Kommunstyrelsen har ett övergripande ansvar för att driva och samordna genomförandet av planen och dess insatser. Detta ska ske i samskapande med berörda förvaltningar och bolag.

Måluppfyllelse för de mål som anges i planen är beroende av att hela kommunkoncernen etablerar ändamålsenliga arbetssätt, till exempel vad gäller balansering av pågående och nya förändringsinsatser inom området.

Planen

Övergripande mål och nytta

Göteborgs Stads digitaliseringsarbete ska bidra till att boende, besökare, näringsliv och medarbetare får en ökad kvalitativ och likvärdig digital service som upplevs värdeskapande.

Genom att balansera innovation och effektivitet skapas förutsättningar för en ändamålsenlig digitalisering som värnar demokratin och ökar delaktigheten hos de vi är till för.

Med öppna och tillgängliga data ska arbetet med digitalisering bidra till en effektiv användning av stadens resurser och ge förutsättningar för en innovativ och hållbar stad.

Prioriterade nyttor som på sikt ska uppnås med stöd av denna plan för att möta stadens utmaningar:

- Höjd kvalitet i och tillgänglighet till stadens digitala service.
- Ökad realisering av kvalitativa och ekonomiska nyttor och effekter.
- Ökad förmåga till analys och kunskapsbildning.
- Ökad möjlighet till värdering och prioritering av stadens behov av digital utveckling.
- Bättre helhetssyn och beslutsunderlag som ger förutsättningar för prioritering.
- Ökad möjlighet till dialog och delaktighet.

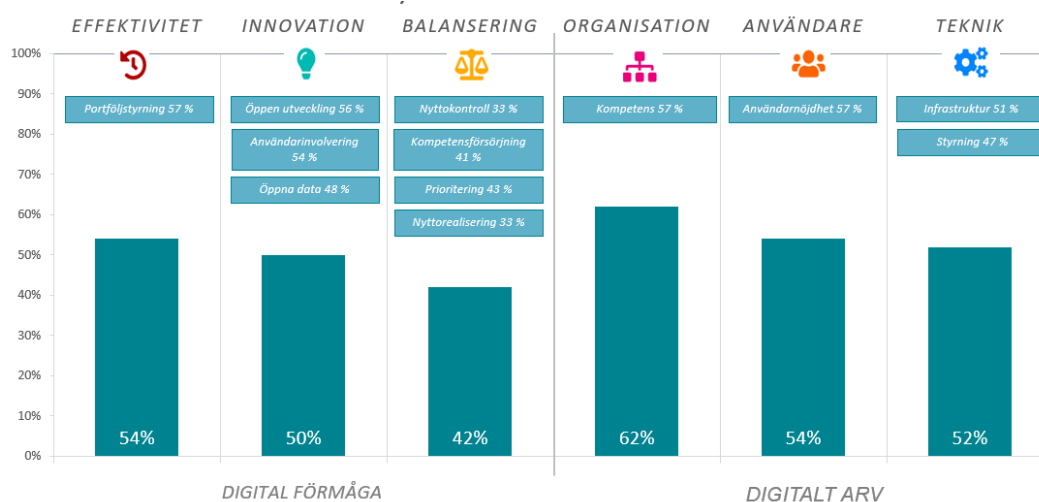
Mål och inriktningar

Planen består av fyra mål som är kopplade till det övergripande målet. Till respektive mål finns ett antal inriktningar definierade.



Figur 1. Mål som är kopplade till de inriktningar som beslutats av kommunfullmäktige genom Göteborgs Stads handlingsplan för digitalisering och IT 2020–2021

Planen och dess insatser grundar sig i kommunkoncernens digitala mognad som utgörs av ett antal områden. Indikatorerna per kategori visar de sakområden som avses följas upp framledes.



Figur 2. Resultatet för 2020 års mätning av kommunkoncernens digitala mognad (DIMIOS).

Mål: Uppnå balans mellan effektivitet och innovation

Nuläge

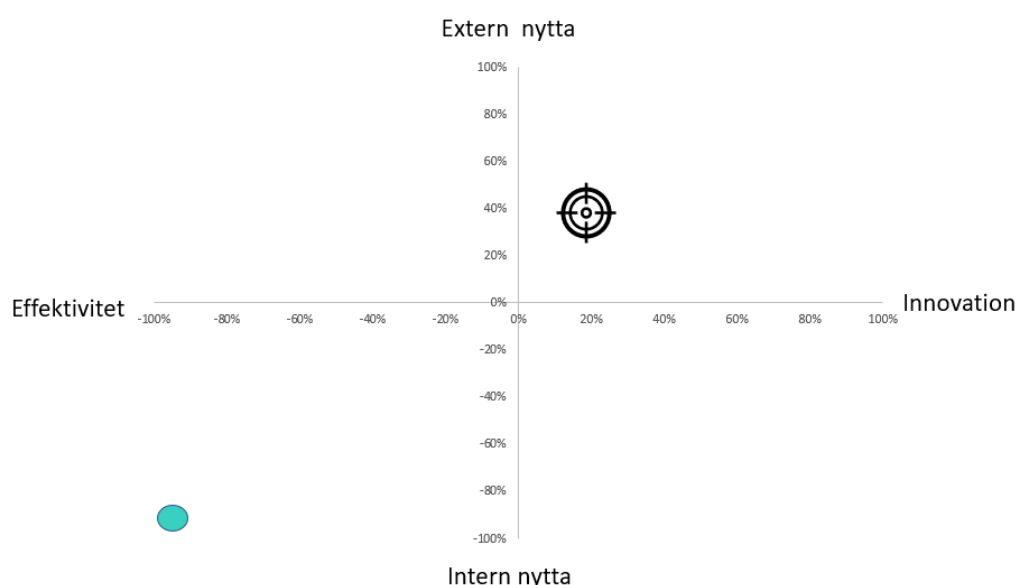
Under 2020 har en ny struktur för uppföljning av digital mognad etablerats. Staden har för avsikt att årligen genomföra mätningar av kommunkoncernens digitala mognad. Resultatet för 2020 års mätning på en kommunkoncernnivå visar att Göteborgs Stad digitala mognad ligger på 52 procent, dock med variationer mellan förvaltningarna och bolagen. Utifrån resultatet pekar forskningen på bland annat risker i form av utebliven nyttohemtagning och felaktiga investeringar.

Inom ramen för Intraservice utvecklingsportfölj samlade utvecklingsprojekt finns förändringsinitiativ som avser både verksamhetsspecifika och kommungemensamma interna tjänster. Portföljen har, som en aktivitet i Göteborgs Stads handlingsplan för digitalisering och IT 2020–2021, genomlysts av Göteborgs universitet. Utifrån att digitalisering betraktas som en metod för verksamhetsutveckling där digitala lösningar används för effektivitet (exploatering av givna förutsättningar) eller innovation (utforskande av nya möjligheter) har universitetet analyserat hur existerande utvecklingsportfölj är balanserad. Genomlysningen visade att av den existerande portföljens samtliga resurser var 99 procent allokerade för ökad effektivitet och en procent för innovation.

Nyläge - framtidsscenario

”

är framgångsrik i att driva och balansera effektivitet och innovation inom ramen för den digitala styrningen vilket skapar ökade samverkansmöjligheter inom och utom staden. Existerande praxis kring prioritering och beslutsfattande relaterat till digitala initiativ genomförs med en styrning och uppföljning som premierar långsiktighet och innovation. Investeringarna har fokus på både effektivitet och innovation som skapar inre och yttre nyttor. Kommunkoncernen har ett medvetet och systematiskt arbetssätt för hur innovationer kan skalas, inte bara inom utan även utanför den specifika verksamheten.



Figur 3. Beskriver utgångsläge (turkos punkt) kontra önskat nyläge (siktet) för att möjliggöra att uppnå kommunkoncernens övergripande mål med digitalisering.

Insatser

- Genomföra en samlad analys av kommunkoncernens, det vill säga förvaltningar och bolags, utvecklingsportföljer riktade mot effektivitet eller innovation.
- Fortsätta utveckla arbetssätt för och införliva uppföljning och nyckeltal som driver framdrift av digitaliseringsarbetet i ordinarie processer.
- Införa metodstöd och ta fram digitalt stöd för prioritering och värdering för arbetet med behovs- och beslutsunderlag.
- Fokusera kommande investeringar utifrån önskat nyläge som skapar nytta och effekthemtagningar.

Uppföljning

Nuläge för nedan indikatorer anges i figur 2 och nyläge anges samlat i figur 3.

Mått/indikator	Beskrivning	Mätmetod
Balansering Prioritering	Mäter hur väl process för att prioritera digitala investeringar fungerar	Dimios: Prioritering
Innovation Digitalt först	Mäter hur bra verksamheten är på att alltid tänka digitalt först vid verksamhetsutveckling	Dimios: Digitalt först
Effektivitet Portföljstyrning Den strategiska samordningsgruppens effektivitet ska vara så hög som möjligt.	Mäter hur väl verksamheten har kontroll över projekt som skapar mycket goda förutsättningar för drift och utveckling i linje med strategiska målsättningar Det krävs väl utvecklade underlag inför beslut. Nytt ska vara fastställt och kunna mätas. Nyttobräkningen aggregeras på övergripande nivå. Gruppens effektivitet är avgörande för framdrift i digitaliseringsarbetet.	Dimios: Prioritering Processmått för ledtider: - Genomströmningshastighet - Antal bordläggningar - Skäl för bordläggning
Teknik Infrastruktur Styrning	Mäter hur väl IT-infrastruktur möjliggör såväl effektivitet som innovation Mäter hur väl styrningen ger både kontroll och förutsättningar för innovation	Dimios: Infrastruktur Dimios: Styrning

Mål: Uppnå balans mellan interna och externa nyttor

Nuläge

Utifrån den analys och genomlysning av Intraservice utvecklingsportfölj som genomfördes under 2020, med stöd av Göteborgs universitet, Digital förvaltning framgår att interna nyttor prioriteras där digitalisering primärt används för att automatisera och driva inre effektivitet på bekostnad av externa nyttor

Nyläge - framtidsscenario



Boende, besökare, näringsliv och verksamhet involveras i och är samskapande i förändringsarbetet. Förändringsarbetet grundar sig på användardriven innovation och utveckling där progress på ett enkelt och transparent sätt kan följas och ge stöd för nya vägval och investeringar. Tjänster erbjuds som utgår från användarnas behov och livshändelser.

Se figur 3.

Insatser

- Införa metodstöd och ta fram digitalt stöd för prioritering och värdering för arbetet med behovs- och beslutsunderlag (anges även som åtgärd i målet om att uppnå balans mellan effektivitet och innovation).
- Tillgängliggöra och fortsatt utveckla och implementera ändamålsenliga metodstöd för nyttorealiserings, användardriven innovation/utveckling samt stöd för uppföljning av digital mognad.
- Fortsatt utveckla uppföljning av digital mognad samt realisering och effekter av kommunkoncernens digitaliseringsarbete.
- Utforska och utveckla finansiella modeller som möjliggör innovation.
- Öka transparens och visualisering av den utveckling och progress som planeras och genomförs (anges även som åtgärd i målet om att säkerställa transparens och tillgänglighet för ökad innovation).
- Fortsatt utveckla gemensam kunskapsarena utifrån ökad delaktighet från boende, besökare, näringsliv och verksamhet (anges även som åtgärd i målet om att säkerställa ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning).

Uppföljning

Nuläge för nedan indikatorer anges i figur 2 och nyläge anges samlat i figur 3.

Mått/indikator	Beskrivning	Mätmetod
<p>Balansering Nyttan realiserar och effekthemtagning görs i digitala utvecklingsprojekt.</p>	<p>Nyttor följs upp för att säkerställa att definierade nyttor uppstår i större digitaliseringsprojekt. Det ger verksamheterna och kommunledningen möjligheter till aktiv styrning.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utveckla nyttoregister i staden. • Ledtid digital process mot analog process = tidsbesparing för företag/medborgare. • Ledtid digital process mot analog process = tidsbesparing internt antal analoga tjänster som ersatts av digitala.
<p>Nyttorealiserings</p>	<p>Mäter hur bra verksamheten är på att konsekvent mäta och följa upp effekten av digitala investeringar.</p>	<p>Dimios: Nyttorealiserings</p>

Nyttokontroll	Mäter hur bra verksamheten är på att realisera nyttan av digitala initiativ.	Dimios: Nyttokontroll
Innovation Staden erbjuder tjänster som utgår från användarnas behov och livshändelser.	Antal digitala tjänster som är befintliga och nyutvecklas med metod där användaren är i centrum.	Antal medarbetare per förvaltning/bolag som genomgått utbildningen Användardriven utveckling.
Användarinvolvering	Mäter hur bra verksamheten är på att involvera användare i utvecklingen av nya digitala lösningar.	Dimios: Användarinvolvering

Mål: Säkerställa transparens och tillgänglighet för ökad innovation - nuläge

Data kan ses som en grundsten i ett modernt kunskapssamhälle. Framgångsrik användning av stora datamängder för med sig potential att förändra hur verksamheter organiseras och bedrivs. I takt med att allt mer data samlas in växer behovet av att förstå hur den kan användas på bästa sätt, vilket ställer nya krav på kompetens.

Datadriven innovation förväntas ge värdefulla bidrag till att lösa samhällsutmaningar. Tillgång till och användning av data förbättrar möjligheterna för exempelvis samhällsplanering och planering och dimensionering inom vård och omsorg / hälso- och sjukvård. Samtidigt accentueras utmaningar kring bland annat ägarskap av data, informations- och cybersäkerhet, integritet och tillgänglighet.

Inom staden idag finns flertal goda exempel på hur användning av data bidrar till innovativa lösningar och förbättrar möjligheter till planering. Dock saknas ett gemensamt arbetssätt och fokus på hur data kan drivas som strategisk resurs.

Nyläge - framtidsscenario



Det finns ett tydligt ägarskap och hantering av data. Kommunkoncernen har ett gemensamt och etablerat arbetssätt som driver data som strategisk resurs vilket i sin tur främjar innovation och bidrar till en effektiv förvaltning och hantering av data. Arbetssättet bidrar till ökad tillgång, användbarhet och vidareutnyttjandet av data både inom och utom organisationen.

Boende, besökare och näringsliv har en hög tillit till att den information och data som lämnas eller hämtas via digitala kanaler hanteras på ett rättssäkert sätt.

Insatser

- Införa arbetssätt, modeller och metoder för data som strategisk resurs.
- Tydliggöra och säkerställa relevant digital kompetens och förmåga (anges även som åtgärd i målet om att säkerställa ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning).
- Öka transparens och visualisering av den utveckling och progress som planeras och genomförs (anges även som åtgärd i målet om att uppnå balans mellan interna och externa nyttor).

Uppföljning

Nuläge för nedan indikatorer anges i figur 2 och nyläge anges samlat i figur 3.

Mått/indikator	Beskrivning	Mätmetod
Innovation Öppna data	Mäter hur bra verksamheten är på att arbeta med öppna data och att säkerställa att data görs tillgänglig för såväl användare som utvecklare	Dimios: Öppna data
Öppen utveckling	Mäter hur öppna verksamheterna är mot att involvera externa parter i utvecklingen av nya och existerande digitala lösningar	Dimios: Öppen utveckling
Staden delar data mellan förvaltningar och bolag.	Av möjlig delad data ska så mycket som möjligt användas. Mer av våra data tillgängliggörs för att skapa värde genom möjligheter till innovation, insyn och för att stärka demokratin.	<ul style="list-style-type: none"> • Antal datamängder nyttjade av förvaltning/bolag. • Antal datamängder delade mellan förvaltning/bolag. • Andel av formulär som hämtar information (pre-filled forms). • Antalet anrop per år och datamängd.

Mål: Säkerställa ändamålsenlig kompetensförsörjning för omställning

Nuläge

I Göteborgs Stads handlingsplan för digitalisering och IT 2020 – 2021 genomförde stadsledningskontoret en kartläggning inom stadens förvaltningar och bolag av kompetenshöjande satsningar avseende digitalisering. Resultatet av kartläggningen visar på att det finns behov av ett mer proaktivt arbete med digital kompetens för att bättre nyttja digitaliseringens möjligheter. Ett arbete har också genomförts, inom ramen för Program för attraktiv arbetsgivare, med att fastställa en process för att hantera förändringar med fokus på medarbetare samt kunskaphöjande insatser i form av utbildnings- och presentationsmaterial.

Digitaliseringen förändrar förutsättningarna för hur service bedrivs, och kommer att bedrivas. Olika perspektiv kommer att behöva mötas, med olika kompetens från olika områden. Komplexa utmaningar kommer att ställa nya krav på nya kompetenser. Genom att aktivt verka för kompetensutveckling skapas en god grund inför framtiden.

Digital kompetens har identifierats som en nödvändig förutsättning för digitalisering och digital transformation. Utan tillgång till rätt kompetens minskar vår förmåga att nyttja digitaliseringens möjligheter. Digital kompetens inkluderar individens förmåga att använda digitala lösningar för problemlösning och kunskapsgenerering, så som grundläggande användning av olika programvaror, förmågan att hitta och använda digital information etcetera. För att kunna bedriva verksamhet i ett allt mer digitalt samhälle behöver organisationen säkerställa hela spektrumet av digital kompetens, från basala färdigheter till spetsförmågor. Kompetensutveckling krävs genom såväl nyrekrytering som vidareutbildning. Det primära målet är en omställningsförmåga och acceptans av att verksamhetsutveckling är ett konstant arbete.

Nyläge – framtidsscenario

”

Kommunkoncernen har en hög förståelse för relationen mellan digital förmåga och digitalt arv. Förflyttningen mot en ökad digital mognad sker genom en proaktiv växelverkan mellan dessa. Resan mot digital mognad hanteras genom flera mindre och systematiska förändringsinsatser för att skapa förutsättningar för ökad digital förmåga. Genom att målmedvetet arbeta med utvecklingsuppdrag, i nära samarbete med verksamheten, skapas ett lärande, kunskapsspridning och digitalisering är en given del i verksamheten. Det finns en god kunskap och kompetens om ett systematiskt arbetssätt för att leda i förändring. Medarbetarnas tillit, självförtroende och förståelse kring digitalisering är hög.

Insatser

- Tydliggöra och säkerställa relevant digital kompetens och förmåga genom kompetens- och resursinventering och kompetensutvecklande insatser.
- Fortsatt arbete med kompetensutvecklande insatser och implementering av ett gemensamt systematiskt arbetssätt och process för att hantera och leda förändringar.
- Fortsatt utveckla gemensam kunskapsarena utifrån ökad delaktighet från boende besökare, näringsliv och verksamhet (anges även som åtgärd i målet om att uppnå balans mellan interna och externa nyttor).

Uppföljning

Nuläge för nedan indikatorer anges i figur 2 och nyläge anges samlat i figur 3.

Mått/indikator	Beskrivning	Mätmetod
Balansering Kompetensförsörjning	Mäter hur bra verksamheten är på att säkerställa långsiktig tillgång till relevant digital kompetens	Dimios: Kompetensförsörjning
Organisation Kompetens	Mäter kompetensmix bland medarbetare som stödjer såväl existerande som förväntade behov	Dimios: Kompetens
Användare	Mäter hur nöjda användarna är, såväl interna som externa	Dimios: Användarnöjdhet
Kompetens leda (i) förändring	Enkät	Inom ramen för Program för attraktiv arbetsgivare, strategi 2b



BILAGA – Frågeställningar Remiss

Göteborgs Stads plan för digitalisering 2022–2025

Nedanstående frågeställningar utgör en utgångspunkt och är ett stöd för förvaltningarna och bolag i remissbesvarandet.

Fråga
1. Hur ser ni på nulägen och nylägen som beskrivs i planen?
2. Tydliggör mål och insatser inriktningen för stadens digitaliseringsarbete?
3. Leder insatserna till måluppfyllelse?
4. Hur ser ni på insatsernas genomförbarhet och relevans utifrån kommunkoncernens gemensamma behov och utmaningar inom området?
5. Hur ser ni på uppföljningens genomförbarhet och relevans utifrån kommunkoncernens gemensamma behov och utmaningar inom området?
6. Hur kan målgruppsperspektivet förstärkas inom ramen för mål och insatser i planen?
7. Hur kan övergripande, gemensam styrning och samordning förstärkas inom ramen för mål och insatser i planen?
8. Hur kan säkerställande av relevant digital kompetens och förmåga förstärkas inom ramen för mål och insatser i planen?
9. Hur kan ledarskap och förändringsledning förstärkas inom ramen för mål och insatser i planen?
10. Ytterligare kommentarer? (Formalia, definitioner, indikatorer, behov av underliggande styrande dokument etc.)

Datum: 2021-12-10
Dnr: GHAB2021-0279

Handläggare: Viktor Allgurén
Telefon: 031-368 76 72
E-post: viktor.allguren@portgot.se

Ärende: Remissvar angående Göteborgs Stads elektrifieringsplan

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att fastställa 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 (2021-12-10).

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 tidigarelägga 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 utfalla 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.

Se även Bilaga med Göteborgs Hamn ABs remissvar för de specifika frågor som ställts.

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 GHAB:s kommentar till förslagen.

Risker

En risk med Göteborgs Stads Elektrifieringsplan är att den blir en administrativ 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 kraftansträngning 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 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 energilagring 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 containergods 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 till hamnen och för hela det industrikluster som finns på Hisingen. Laddstationen kommer att vara i drift 2022 och möjligheten att tanka vätgas kommer därefter. Under 2021 kommunicerades även planerna att anlägga en vätgaselektrolys inom hamnområdet av norska Statkraft där grön vätgas framställd av el kan vara ett viktigt bränsle för många transporter i och kring hamnen samt staden.

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 godsnavets 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 Džanic, VD

Viktor Allguren, Handläggare

Datum: 2021-12-10
Referens Göteborgs Hamn AB, Viktor Allgurén

Business Region Göteborg

Ert dnr: 0062/21
Vårt dnr: GHAB2021-0279

Remissvar angående förslag till elektrifieringsplan

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

Huvuddokument

1. Anser ni att någon del i dokumentet behöver korrigerig 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 korrigerig 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 åtgärderna 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 korrigerings- eller kompletteringsförslag 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 korrigerings- eller kompletteringsförslag.

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 korrigerings- eller kompletteringsförslag.

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 korrigerings- eller kompletteringsförslag.

Budgetprocessen är inte relevant 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 målförslagen kan inte heller väsentligt med ekonomisk 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 Hamn ABs 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 korrigerings- eller kompletteringsförslag.

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 korrigerings- eller kompletteringsförslag.

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 Göteborg Hamn ABs styrelse.

Frågor ställs till Viktor Allguren på tfn 031-368 76 72 , e-post viktor.allguren@portgot.se .

Med vänliga hälsningar

Göteborgs Hamn AB

Viktor Allguren

Styrelsemöte 2021-12-10

Ärende: Nominering av styrelser i dotterbolag 2022

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att nominera föreslagna styrelser för 2022 till bolag ägda av Göteborgs Hamn AB.

Sammanfattning

Styrelsen i de kommunala bolagen skall nominera ledamöter till respektive dotterbolags styrelse för 2022.

Vilande bolag;

Arendal Holding AB

Ledamot: Erik Ahrén

Suppleant Malin Collin

Göteborgs Stuveri AB

Ledamot: Erik Ahrén

Suppleant Malin Collin

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Datum 2021-12-10

Handläggare Erik Ahrén
Telefon: 031-368 75 96
E-post: erik.ahren@portgot.se

Ärende: Val av styrelse Göteborgs Hamn AB Pensionsstiftelse för arbetare och tjänstemän

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att välja Annica Alsér som ny ledamot i nedan föreslagen styrelse i Göteborgs Hamn AB:s Pensionsstiftelse för Arbetare och Tjänstemän.

Sammanfattning

Anne Mari Fagerström avslutar sin anställning på Göteborgs Hamn 2021-12-05. Annica Alsér är ersättare för tjänsten som HR-specialist.

Arbetsgivarrepresentanter:

Ordinarie ledamöter

Ny ledamot: Annica Alsér (ersätter Anne Mari Fagerström)

Erik Ahrén (redan invald)

Suppleanter:

Susan Linke, Göteborgs Hamn AB (redan invald)

Susanne Utbult, Göteborgs Hamn AB (redan invald)

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Erik Ahrén, Handläggare



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 12

2021-12-10

Ärende – Beslut – Övertagande av järnvägsunderhåll

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 2021-12-10

Handläggare: Arvid Guthed

Telefon: 0727-310061

E-post: arvid.guthed@portgot.se

Ärende: Genomförandeavtal del 1 - Skandiaporten

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att bevilja VD att teckna bilagt Genomförande avtal del 1 – Skandiaporten med stöd i tidigare beslutat KF ärende Hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn

Sammanfattning

Göteborgs Hamn har sedan 2014 drivit ett arbete för att fördjupa farled till samt kaj vid Containerterminalen.

Projektparterna Göteborgs Hamn, Sjöfartsverket samt Trafikverket redo att teckna aktuellt Genomförandeavtal del 1.

Aktuellt Genomförandeavtal del 1 – Skandiaporten är ett villkor för att genomföra projekt Skandiaporten enligt den investeringsbegäran som redan beviljats.

Avtalet följer de villkor som stipulerats i ”Hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn”.

Bilaga

1. Genomförandeavtal del I – Skandiaporten, Göteborgs hamn

Ärendet

Beslutsärendet syftar till att ge VD mandat att teckna bilagt Genomförandeavtal del 1 – Skandiaporten.

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Hamn har sedan 2014 drivit ett arbete för att fördjupa farled till samt kaj vid Containerterminalen. Processen har omfattat följande steg;

2015 - Åtgärdsvalsstudie Farled Göteborgs hamn

2017 - Styrgruppens rekommendation efter genomförd Åtgärdsvalsstudie

2017 - Tekniskt PM Kapacitetsförhöjning av farled och hamn

2018 - Farleden med i Nationella Planen 2018-2029

2019 - Avsiktsförklaring del I mellan Göteborgs Hamn, Trafikverket och Sjöfartsverket

2020 - Avsiktsförklaring del II mellan Göteborgs Hamn, Trafikverket och Sjöfartsverket

2020 - Beslut KF, mandat för GHAB att teckna Genomförandeavtal

Mot bakgrund av ovanstående är parterna Göteborgs hamn, Sjöfartsverket samt Trafikverket redo att teckna aktuellt Genomförandeavtal del 1.

Då Göteborgs Hamns byggstart sker innan Sjöfartsverkets byggstart och alla parametrar gällande 1/ slutgiltigt farledsdjup och 2/ tidpunkt för byggstart inte är kända kommer Genomförandeavtal del 1 (GA1) åtföljas av Genomförandeavtal del 2 (GA2) som slår fast dessa parametrar.

GA1 slår fast att minsta djupgående för farledsfördjupningen är 16,5 meter och att maximalt djupgående kan bli 17,5 meter. Slutgiltigt djup beror av upphandling av de statliga åtgärderna samt de medel som finns i Nationellplan plus eventuella tillkommande EU-medel.

Den statliga åtgärden är beroende av upphandling vilken är avhängig Trafikverkets byggstartsrapportering, vilken i sin tur beror av lagakraftvunnen miljödom.

GA1 slår alltså fast att åtgärden skall genomföras enligt de ramar som anges i ovanstående KF-beslut, kommande GA2 slår fast de slutgiltiga villkoren för farledsdjup samt tidpunkt för de statliga åtgärderna kopplade till Farleden.

Då Göteborgs Hamns åtgärder tar ca 4 år och de statliga åtgärderna tar 2 år är avsikten att i möjligaste mån synkronisera färdigställande av åtgärderna mot tidshorizonten 2026/27. För att uppnå det mål krävs en tidigare start av hamnbolagets åtgärder, därav GA1

Ovan framgår av tidigare beviljad investeringsbegäran för Skandiaporten. Investeringsbegäran är villkorad aktuellt Genomförandeavtal del 1.

Ekonomi

Se tidigare beviljad Investeringsbegäran för Skandiaporten.

Risker

Gällande tid föreligger det en risk att den statliga delen av åtgärden förskjuts på grund av miljödomsprocessen.

Infrastrukturdepartementet har anmält ärendet till EU-kommissionen för att utesluta statsstöd. I det att EU-kommissionen skulle göra bedömningen att statsstöd föreligger äventyras projektets genomförande. Bedömningen är att den risken är liten men projektet har ännu inte fått besked från EU-kommissionen.

Bolagets bedömning

Aktuellt Genomförandeavtal del 1 – Skandiaporten är ett villkor för att genomföra projekt Skandiaporten enligt den investeringsbegäran som redan beviljats.

Avtalet följer de villkor som stipulerats i ”Hemställan till kommunfullmäktige gällande farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn”

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Arvid Guthed, VP Port Development

Trafikverkets ärendenummer

[Ärendenummer]

Dokumentdatum

2021-11-16

Sjöfartsverkets ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Göteborgs Hamn AB:s ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Genomförandeavtal del I – Skandiaporten, Göteborgs hamn

Detta avtal avser planlägningsprocessen och byggande för åtgärder och innefattar:	
<input type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input checked="" type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket <ul style="list-style-type: none"> - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om samverkan, finansiering och genomförande enligt följande:

§1 Parter

Trafikverket, region väst, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

Sjöfartsverket, org.nr. 202100-0654, 601 78 Norrköping

Göteborgs Hamn AB, org.nr. 556008-2553, 403 38 Göteborg

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal (se vidare figur 3):

- *Projektet*: avser att för valt *Konceptfartyg* genomföra erforderliga *Farledsåtgärder* som medger ett fartygsdjupgående om 16,5 m till 17,5 m och *Kajåtgärder* i *Kajläge Väster* som medger ett fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Konceptfartyg*: avser containerfartyg med en längd av 430 m, bredd om 65 m och ett maximalt djupgående på 17,5 m.
- *Farledsåtgärder*: avser muddring och sprängning i farleden och vändytan till *Entreprenadgräns* för *Kajläge Väster*, samt anpassning av farledsutmärkning, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, enligt senare beslut i genomförandeavtal del II.
- *Kajåtgärder*: avser muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj fram till *Entreprenadgräns*, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Väster*, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Hamnbassängsåtgärder*: avser kompletterande muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj och i hamnbassängen, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Öster*, för att för

Dokumentdatum
2021-11-16

Konceptfartyget uppnå ett maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m. Åtgärderna omfattar nödvändiga åtgärder såväl innanför som utanför *Entreprenadgränsen*. Utifrån nuvarande kunskap, i 2019 års prisnivå, uppgår åtgärderna till omkring 20-30 mnkr.

- *Kajläge Väster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den västra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 750 m kajlängd, till ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Kajläge Öster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den östra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 450 m kajlängd, upp till ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Entreprenadgräns*: avser en gräns i vatten, 50 m söder om och utmed Skandiahamnens södra kaj.
- *Grundutförande*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på 16,5 m.
- *Tillägg*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på upp till 17,5 m.

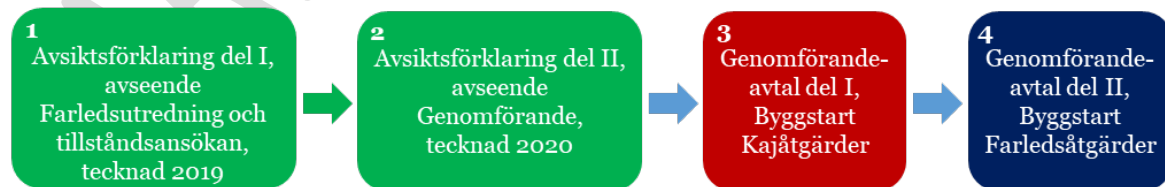
§3 Syfte och bakgrund

Syftet med detta avtal är att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för att genomföra de åtgärder som beskrivs i § 5, och därigenom skapa förutsättningar för Göteborgs Hamn AB att genomföra byggstart av sitt åtagande.

Parterna är medvetna om att *Projektets* förutsättningar enligt §§ 5 och 6 måste godkännas av EU-kommissionen med avseende på EU:s regler för statsstöd. Underlag i ärendet skickades i juli 2021 av regeringskansliet genom Näringsdepartementet till EU för vidare hantering.

Detta genomförandeavtal del I kommer att följas av ett genomförandeavtal del II, för att däri fastställa slutgiltiga förutsättningar för *Projektet* gällande djupgående för *Farledsåtgärderna* och tidpunkt för färdigställande. Tidpunkten för genomföravtal del II bedöms i nuläget vara i anslutning till Sjöfartsverkets byggstart av *Farledsåtgärder*.

Strukturen för avsiktsförklaringar och avtal framgår av figur 1.



Figur 1. Illustration av process med avsiktsförklaringar i två steg följt av genomförandeavtal i två steg.

Syftet och bakgrunden till åtgärderna beskrivs i nedanstående dokument.

Tidigare styrande dokument avseende detta objekt är (i urval och i kronologisk ordning):

- Fastställd kalkylsammansättning (FKS), daterad 2020-11-23

Dokumentdatum
2021-11-16

- Avsiktsförklaring del II, avseende Genomförande – Skandiaporten Göteborgs hamn, 2020-03-23
- Osäkerhetsanalys, daterad 2020-02-10
- Avsiktsförklaring Farledsutredning och tillståndsansökan del 1 Kapacitetshöjning av farled och hamn – Skandiahamnen Göteborg, 2019-09-12.
- Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, regeringsbeslut 2018-05-31.
- Tekniskt PM Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg, Trafikverket, 2017-02-04.
- Åtgärdsvalsstudie Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg, Trafikverket, 2015-06-15.

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden

Parterna har tidigare träffat följande avsiktsförklaringar avseende åtgärden:

- Avsiktsförklaring Farledsutredning och tillståndsansökan del 1 Kapacitetshöjning av farled och hamn – Skandiahamnen Göteborg, 2019-09-12. Dnr. TRV 2014/73014.
- Avsiktsförklaring del II, avseende Genomförande – Skandiaporten Göteborgs hamn, 2020-03-23. Dnr. TRV 2019/63592.

Avsiktsförklaring del II beslutades i september 2020 av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Göteborgs Stad. Beslutet ger Göteborgs Hamn AB mandat att, inom ramen för förutsättningarna i avsiktsförklaring del II, teckna genomförandeavtal med Trafikverket och Sjöfartsverket.

Avsiktsförklaring del II ska fortsatt gälla mellan parterna för frågor som inte hanteras i detta avtal. Om mot varandra stridande uppgifter förekommer ska detta avtal äga tolkningsföreträde framför avsiktsförklaring del II.

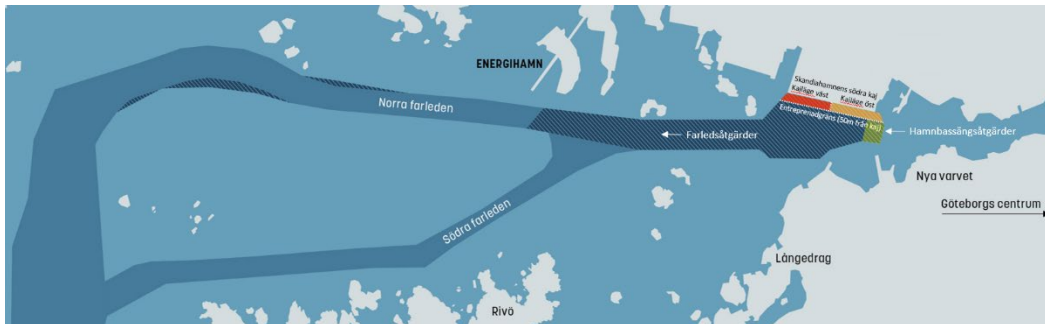
Intill dess att efterföljande genomförandeavtal del II träffats mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB ska detta genomförandeavtal del I gälla mellan parterna.

§5 Beskrivning av åtgärder

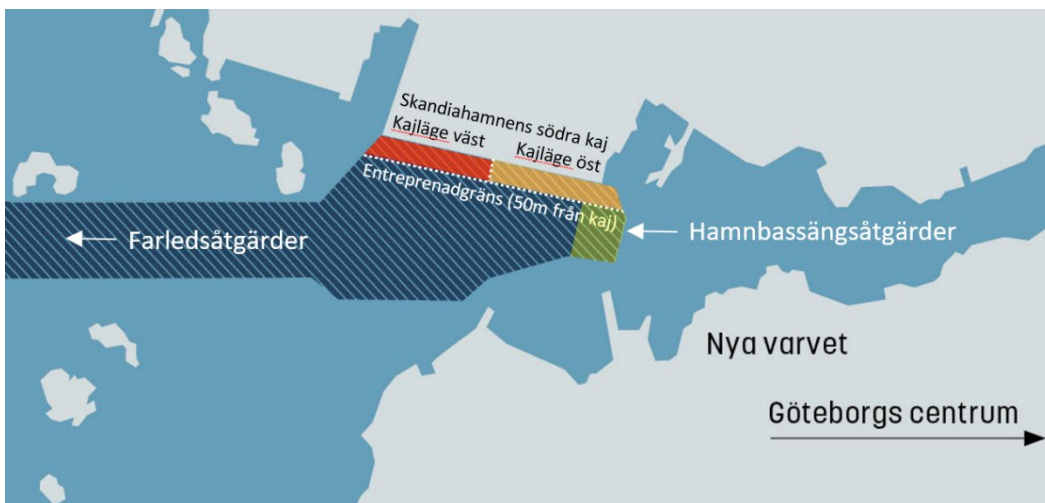
Avtalet omfattar att genomföra erforderliga åtgärder som för valt *Konceptfartyg* medger ett fartygsdjupgående på upp till 17,5 m för *Kajläge Väster*. Åtgärderna består av *Farledsåtgärderna* och *Kajåtgärderna*, vilket framgår av figur 2 och 3. Sjöfartsverket ansvarar för genomförandet av *Farledsåtgärderna* och Göteborgs Hamn AB svarar för genomförandet av *Kajåtgärderna*.

Om framtida behov finns av ett andra fördjupat *Kajläge Öster* ansvarar Göteborgs Hamn AB för att – för valt *Konceptfartyg* – genomföra *Hamnbassängsåtgärder*. Det framtida behovet utgår i första hand från containerverksamhetens utveckling avseende godsvolymer och anlop. Beslutet för åtgärder enligt denna punkt fattas av Göteborgs Hamn AB och Göteborgs Stad.

Dokumentdatum
2021-11-16



Figur 2. Översikt över åtgärder.



Figur 3. Översikt över ansvarsgräns för Farledsåtgärder respektive Kajåtgärder samt förtydligande av definitioner och begrepp enligt § 2.

§6 Finansiering

I den av regeringen, enligt regeringsbeslut 2018-05-31, fastställda nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, ingår det namngivna objektet *Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled* med 1 255 Mkr i 2017 års prisnivå.

Enligt beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) beslutades enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Avsiktsförklaring del II mellan Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Sjöfartsverket, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Göteborgs Hamn AB får mandat att investera i och genomföra kajåtgärder, i enlighet med ansvarsfördelning i Avsiktsförklaring del II, till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå.
3. Göteborgs Hamn AB får mandat att teckna Genomförandeavtal baserat på de villkor som slås fast i Avsiktsförklaring del II.

Den totala kostnaden för *Projektet* uppskattas till 2 100–2 500 Mkr i prisnivå november 2020. Den övre nivån i kostnadsspannet bygger på genomförd osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, genomförd i februari 2020, och den lägre nivån bygger på granskad och godkänd fastställd kalkylsammansättning (FKS), framtagen i november 2020.

Dokumentdatum
2021-11-16

Bedömningarna bygger på underlag framtagna under planlägningsprocessen och är preliminära. De faktiska kostnaderna kan därför komma att förändras på grund av i första hand rådande marknadsläge vid entreprenörsupphandling, villkor i kommande miljödomar samt platsspecifika förutsättningar som inte är kända i nuläget.

Finansieringsmodell i två steg

Finansieringen av *Projektet* sker i två steg, för att för *Projektet* som helhet uppfylla den så kallade tredjedelsprincipen (se figur 4).

I steg 1 finansierar respektive part fullt ut sina åtaganden avseende *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*.

Sjöfartsverket ansvarar för att genomföra och Trafikverket ansvarar för att finansiera erforderliga *Farledsåtgärder*, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan).

Göteborgs Hamn AB ansvarar för att genomföra och finansiera erforderliga *Kajåtgärder*, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan).

I steg 2 kommer parterna att ansöka om finansiering från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)*. Parterna är medvetna om att utfallet från CEF-ansökan kan vara 0–30 procent av total projektkostnad och att detta bidrag utbetalas i efterskott. Parterna är medvetna om att en ansökan kräver full finansiering vid ansökningstillfället.

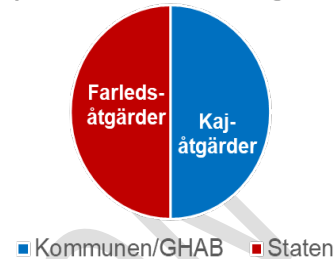
Vid behov ska eventuella tillkommande CEF-medel relaterade till *Projektet* finansiera åtgärder för såväl *Grundutförandet* som *Tillägget* (se nedan). Detta innebär att eventuella tillkommande CEF-medel relaterade till *Farledsåtgärder* ska (helt eller delvis) finansiera *Farledsåtgärder* utöver *Grundutförandet* och upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m, i det fallet att kostnaderna överskrider 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå.

För eventuell kvarstående mellanskillnad upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m, har Göteborgs Hamn AB optionen att, via eventuella tillkommande CEF-medel, finansiera (helt eller delvis) *Farledsåtgärder* utöver *Grundutförandet* och upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m.

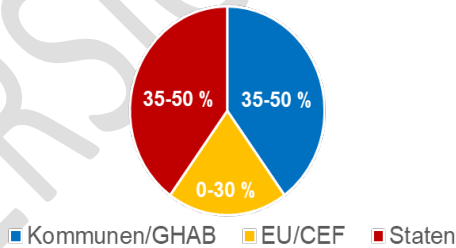
Eventuella tillkommande CEF-medel relaterade till *Farledsåtgärder* kan inte finansiera *Kajåtgärder*.

De eventuella CEF-medel som inte används för att finansiera ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m tillfaller respektive part.

1) Vardera part har budget på 1 255 Mkr för sitt åtagande



2) Parterna gör gemensam ansökan till CEF



Figur 4. Finansieringsmodell i två steg, för att uppfylla tredjedelsprincipen.

Dokumentdatum
2021-11-16

Grundutförande och Tillägg

Sjöfartsverket och Trafikverket ansvarar fullt ut för *Farledsåtgärder*, till som minimum ett grundutförande avseende ett fartygsdjupgående på 16,5 m.

Ambitionsnivån är att genomföra *Farledsåtgärder* för ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel enligt vad som beskrivs under avsnittet Finansieringsmodell i två steg.

Åtgärder utöver grundutförandet – det vill säga åtgärder över ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m och upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m – benämns *Tillägg*.

Motivet till detta *Tillägg* avser att ytterligare framtidssäkra *Projektet*, detta genom att ta höjd för ytterligare utveckling av de transoceaniska containerfartygen. Vidare bedömer Göteborgs Hamn AB att åtgärderna i kajanläggningen endast kan ske vid ett tillfälle, och att det inte är tekniskt möjligt att i ett framtida läge ytterligare fördjupa vid befintlig kajanläggning.

Slutgiltig nivå, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, för *Farledsåtgärder*, beslutas i genomförandeavtal del II.

Ansökan om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)

Utifrån att Göteborgs hamn är en utpekad Core-hamn inom Europeiska Unionens transeuropeiska transportnätverk (TEN-T), finns möjlighet att för *Projektet* som helhet ansöka om bidrag från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)*.

På regeringens uppdrag koordinerar Trafikverket ansökningar om bidrag från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)* inom transportområdet som upprättas av en svensk aktör. Trafikverket har också uppdraget att koordinera uppföljningen av de projekt som beviljas stöd via denna fond. För detta ändamål finns inom Trafikverket en särskild funktion, CEF-sekretariatet, som hanterar CEF-frågorna.

Projektet (i ansökan benämnt *Skandia Gateway*) tilldelades i juli 2021 CEF-medel för en gemensamt upprättad ansökan avseende planeringsaktiviteter (Studies), som bedrivs i perioden 2021-04-01 till 2022-08-31. Ett så kallat Grant Agreement för genomförandet av aktiviteterna upprättades i oktober 2021 med European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA).

Parterna avser att vid närmast lämpliga utlysning/ar ansöka för genomförandet (Works) av *Projektet*. Utgångsläget är att separata ansökningar upprättas för *Kajåtgärder* respektive *Farledsåtgärder*, där eventuella tilldelade CEF-medel tillfaller respektive sökande part. Göteborgs Hamn AB ansvarar för ansökan avseende *Kajåtgärder* och Trafikverket, i samverkan med Sjöfartsverket, ansvarar för ansökan avseende *Farledsåtgärder*. Enligt samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, är det Trafikverket som av myndigheterna har huvudansvaret för CEF-ansökan.

Utgångsläget är att Göteborgs Hamn AB upprättar sin ansökan vid utlysning under 2021/22.

Dokumentdatum
2021-11-16

Förutsättningar för förskottering

Enligt sitt regleringsbrev får Trafikverket finansiera utbyggnad av väg och järnväg, samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för, genom förskottering från kommuner, landsting eller företag, om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet och de regionala transportinfrastrukturplanerna.

I det fallet att ekonomiska medel avseende genomförandet av *Farledsåtgärder* inte finns tillgängliga i Trafikverkets årliga verksamhetsplan för namngivna sjöfartsinvesteringar på ett sätt som överensstämmer med önskad framdrift för att nå ett tidsmässigt gemensamt färdigställande av *Kajåtgärder* och *Farledsåtgärder*, kan behovet av förskottering från Göteborgs Hamn AB bli aktuellt.

Trafikverket ska tillämpa särskilda riktlinjer (Handläggning av förskotteringsärende, TDOK 2011:479) i hanteringen av förskotteringsärenden.

Förskottering initieras genom dialog mellan Göteborgs Hamn AB och Trafikverket region Väst. I samband med den årliga byggstartsrapporteringen ska Trafikverket lämna förslag till förskotteringar, och det är regeringen som beslutar om förskottering ska användas som finansieringsform i enskilda objekt. Efter beslut regleras förutsättningar och villkor för förskottering i ett separat avtal mellan Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

Eventuella kostnadsförändringar

Hantering av eventuella kostnadsförändringar sker enligt § 8 i detta avtal.

Drift och underhåll

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

Den ansvarsfördelning som beskrivs i detta genomförandeavtal del I gäller endast det aktuella projektet Skandiaporten, Göteborgs hamn.

§7 Ansvarsfördelning

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive anläggningar enligt § 5 om det inte påverkar förutsättningarna för hela *Projektet*. För övrigt gäller följande:

Sjöfartsverkets ansvar

1. Sjöfartsverket ska, under förutsättning att startbeslut erhållits från Trafikverket, utföra eller låta utföra *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
2. Sjöfartsverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för åtgärderna som Sjöfartsverket ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att erhålla erforderliga miljötillstånd för vattenverksamhet.
3. Sjöfartsverket ansvarar för upphandling av *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
4. I Sjöfartsverkets upphandling ska, vid önskemål från Göteborgs Hamn AB, kunna ingå option att även inkludera den muddring som omfattas av *Kajåtgärder* för *Kajläge Väster*. Huruvida optionen ska ingå, behöver beslutas med god framförhållning, för att kunna samordnas och ingå i Sjöfartsverkets upphandling av *Farledsåtgärder*. Göteborgs Hamn AB ska i sådana fall i möjligaste mån ges tillfälle att påverka förfrågningsunderlaget så att specifika krav för denna muddring förs in i förfrågningsunderlaget. Optionen får inte medföra att Sjöfartsverket i förhållande till Göteborgs Hamn AB påtar sig något ansvar för kostnaderna för, eller för riskerna förknippade med, *Kajåtgärderna* för *Kajläge Väster*. Vid behov regleras förutsättningarna i ett separat avtal.

Dokumentdatum
2021-11-16

5. Sjöfartsverket ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den statliga allmänna farleden.
6. Sjöfartsverket, i samarbete med Göteborgs Hamn AB inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Farledsåtgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.

Göteborgs Hamn AB:s ansvar

1. Göteborgs Hamn AB ska utföra eller låta utföra *Kajåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
2. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att besluta om ett eventuellt framtida genomförande av *Hamnbassängsåtgärderna* och ansvarar i sådant fall även för att utföra eller låta utföra dessa åtgärder.
3. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för åtgärderna som Göteborgs Hamn AB ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att er hålla erforderliga miljötillstånd för vattenverksamhet.
4. Göteborgs Hamn AB ska till Sjöfartsverket upplåta fastighet som krävs för genomförande av *Farledsåtgärder*, enligt tidigare undertecknat rådighetsmedgivande.
5. Göteborgs Hamn AB genomför och bekostar eventuellt erforderliga ändringar av detaljplaner för genomförande av *Kajåtgärderna* och *Hamnbassängsåtgärderna*.
6. Göteborgs Hamn AB ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den kajanläggning som uppstår till följd av *Kajåtgärderna*.
7. Göteborgs Hamn AB har möjlighet att uppdra åt Sjöfartsverket att upphandla den muddring som omfattas av *Kajåtgärderna*. Kostnaden och risken för *Kajåtgärderna* ska dock bäras av Göteborgs Hamn AB. Vid behov regleras förutsättningarna, inklusive hantering av eventuella kostnadsförändringar, i ett separat avtal.
8. Göteborgs Hamn AB, i samarbete med Sjöfartsverket inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Kajåtgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.
9. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att, i dialog med Trafikverket, Sjöfartsverket och CEF-sekretariatet, låta upprätta kommande ansökan till *Fonden för ett sammanlänkat Europa* (CEF) avseende *Kajåtgärder*.

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för att framarbetea erforderliga startbesked till Sjöfartsverket, i enlighet med samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket.
2. Trafikverket ansvarar för att framarbetea förslag till genomförandeavtal del II Skandiaporten, Göteborgs hamn.
3. I enlighet med samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, ansvarar Trafikverket för att, i dialog med Sjöfartsverket, Göteborgs Hamn AB och CEF-sekretariatet, låta upprätta kommande ansökan till *Fonden för ett sammanlänkat Europa* (CEF) avseende *Farledsåtgärder*.
4. Trafikverket ansvarar för att framarbetea erforderlig dokumentation inför den årliga byggstartsrapporteringen.
5. Trafikverket ansvarar för att verka för att det statliga åtagandet *Farledsåtgärder* erhåller byggstartsbeslut 1-3 år senast i december 2023 (eller närmaste tidpunkt för motsvarande beslut).
6. Trafikverket ansvarar vid behov för att, enligt vad som beskrivs i § 6 under avsnitt Förutsättningar för förskottering, vara behjälpliga i att upprätta ansökan om

Dokumentdatum
2021-11-16

förskottering och verka för att förskottering ska kunna möjliggöras från Göteborgs Hamn AB:s sida avseende genomförandet av *Farledsätgärder*.

7. Trafikverket ansvarar vid behov för att, enligt vad som beskrivs i § 6 under avsnitt Förutsättningar för förskottering, ta fram avtal för förskottering.
8. Trafikverket ansvarar för att genomföra erforderliga arbetsinsatser, och vid behov samordna med Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, för att kunna klargöra förutsättningarna för *Projektet* i förhållande till EU:s regler för statsstöd.

§8 Hantering av kostnadsförändringar

Respektive part ansvarar till fullo för finansieringen av åtgärderna inom sina respektive anläggningar och eventuella kostnadsförändringar som förekommer, enligt vad som beskrivs i §§ 5 och 6 till som minst ett grundutförande.

Eventuella kostnadsförändringar avseende ett eventuellt *Tillägg*, enligt vad som beskrivs i § 6, kommer dock att regleras i kommande genomförandeavtal del II.

§9 Projektorganisation och former för parternas samarbete

För att Skandiaporten Göteborgs hamn ska uppnå avsedd effekt krävs att *Projektets* samtliga delar genomförs. Eftersom vardera organisationerna har sina beroenden och beslutspunkter är det av vikt att det finns en öppenhet och transparens mellan parterna under projekttiden.

Planering och genomförande av *Projektet* ska därför ske i nära samverkan mellan parterna. Parterna är överens om att ett gott samverkansklimat och väl fungerande samverkansformer är av avgörande betydelse för att genomföra *Projektet* inom överenskomna tidsramar. Parterna ska vidta alla rimliga åtgärder för att tillse att överenskomna tidsramar kan följas, inklusive att ta fram erforderliga avtal och underlag samt skyndsamt lämna information som andra parter skäligen efterfrågar.

En styrgrupp med representanter från samtliga avtalsparters ledande funktioner är etablerad. Styrgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I styrgruppen hanteras övergripande och för *Projektet* som helhet avgörande frågor. Styrgruppen sammanträder minst fyra gånger per kalenderår.

En projektgrupp med representanter från samtliga parternas projektorganisationer är etablerad. Projektgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I projektgruppen hanteras frågor som rör *Projektets* genomförande i detalj. Projektgruppen ansvarar även för att ta fram en kommunikationsplan för *Projektet*. Kommunikationsplanen ska diskuteras och förankras i styrgruppen.

Varje part ansvarar för sina respektive delar av det totala *Projektet* och har därmed rätt att ensam fatta beslut om sin del, så länge det inte påverkar *Projektets* övriga delar. Mindre frågor avseende beslut av genomförandekaraktär som påverkar övriga parter och som ligger inom gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska hanteras i projektgruppen med syfte att uppnå en gemensam lösning innan beslut fattas.

Frågor där projektgruppen inte kan komma till en gemensam lösning ska på begäran av part lyftas till styrgruppen. Större och mer strategiska frågor och beslut som påverkar övriga parter och som ligger utanför gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska lyftas till styrgruppen för diskussion och förslag till inriktning. Frågor som lyfts till styrgruppen ska vara beredda och underlag utskickade i god tid.

Resultatet av både projektgruppens och styrgruppens möten ska dokumenteras.

Dokumentdatum
2021-11-16

§10 Tidplan

Grundförutsättningar

Parterna är medvetna om att parternas respektive åtagande har olika lång byggtid. Göteborgs Hamn AB:s åtagande *Kajåtgärder* bedöms totalt ha en byggtid på omkring fyra (4) år och Sjöfartsverkets/Trafikverkets åtagande *Farledsåtgärder* på omkring arton till tjugo (18-20) månader.

Detta innebär att – för att kunna dra full nytta av *Projektet* vid samma tidpunkt – Göteborgs Hamn AB behöver byggstarta *Kajåtgärder* omkring två (2) år före det att Sjöfartsverket/Trafikverket byggstartar *Farledsåtgärder*.

Miljödomsprocess

Ansökan om miljötillstånd för *Kajåtgärder* respektive *Farledsåtgärder*, tillsammans med en projektgemensam miljökonsekvensbeskrivning, lämnades till mark- och miljödomstolen i december 2020. I juni 2021 inskickades kompletterande underlag till domstolen. Mark- och miljödomstolen har låtit meddela att preliminärt datum för huvudförhandling är utsatt till 12-13 januari 2022.

Kajåtgärder

Göteborgs Hamn AB planerar för att genomföra byggstart av *Kajåtgärder* under första halvåret av 2022. Byggstarten är i första hand avhängigt att lagakraftvunnet miljötillstånd erhålls. Beslut i Göteborgs Hamn AB:s styrelse, om investeringsbegäran avseende *Kajåtgärder*, är planerat till december 2021. Kontraktstecknande med vald entreprenör är planerat till årsskiftet 2021/22.

Farledsåtgärder

Trafikverket/Sjöfartsverket kan i detta skede inte fullt ut precisera när byggstart av *Farledsåtgärder* kan ske.

Byggstarten för *Farledsåtgärder* är avhängigt flera sammankopplade milstolpar, i första hand:

- Att lagakraftvunnet miljötillstånd erhålls.
- Att *Projektets* förutsättningar godkänns av EU-kommissionen avseende EU:s regler för statsstöd.
- Att genomförandeavtal del II undertecknas av parterna.
- Att byggstartsbeslut erhålls från regeringen.
- Att ekonomiska medel för byggstart och genomförande av åtgärderna finns tillgängliga i Trafikverkets verksamhetsplan alternativt att avtal om förskottering tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

Det åligger Trafikverket/Sjöfartsverket att verka för en framdrift enligt nedanstående förutsättningar.

Ett lagakraftvunnet miljötillstånd är en förutsättning för att erhålla byggstartsbeslut 1-3 år från regeringen.

Byggstartsbeslutet är i sin tur en förutsättning för att kunna slutföra upphandlingen och teckna kontrakt med vald entreprenör för *Farledsåtgärder*.

Vidare gäller att byggstart av *Farledsåtgärder*, med hänsyn till villkor i miljötillståndet, sannolikt är begränsat till att behöva ske i augusti/september.

Utifrån ovanstående förutsättningar och i nuläget känd kunskap, är bedömningen att byggstart av *Farledsåtgärder* som tidigast kan ske i augusti/september 2024, alternativt augusti/september 2025.

Detta innebär att *Farledsåtgärder*, utifrån i nuläget känd kunskap, kan vara färdigställda till våren 2026, alternativt våren 2027.

Dokumentdatum
2021-11-16

§11 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna och under förutsättning att:

1. *Projektets* förutsättningar godkänns av EU-kommissionen avseende EU:s regler för statsstöd.

Detta genomförandeavtal del I ska vara gällande mellan parterna, fram till och med undertecknandet av genomförandeavtal del II (preliminärt 2023/2024).

Om parterna gemensamt beslutar att avveckla *Projektet* upphör även detta avtal att gälla. Grund för att avveckla *Projektet* kan, men inte uteslutande, vara att i) lagakraftvunnet miljötillstånd ej erhållits för *Farledsåtgärderna* och/eller *Kajåtgärderna*, (ii) att byggstartsbeslut ej erhållits från Sveriges regering och (iii) att genomförandeavtal del II inte undertecknats av parterna.

Om detta avtal inte träder i kraft eller upphör att gälla, kvarstår respektive parts finansieringsansvar av dittills genomförda och upparbetade kostnader för de beskrivna åtgärderna enligt §§ 5 och 6.

Dokumentdatum
2021-11-16

§12 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknas av parterna för att vara giltiga.

Risk och hantering av skador ska regleras mellan parterna och krav ska ställas på att anlitate entreprenörer innehar sedvanlig ansvarsförsäkring.

§13 Tvistlösning

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta avtal är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket
(Lena Erixon, generaldirektör)

Sjöfartsverket
(Katarina Norén, generaldirektör)

Ort och datum

Ort och datum

Göteborgs Hamn AB
(Elvir Dzanic, VD)

Trafikverkets ärendenummer

[Ärendenummer]

Dokumentdatum

2021-12-02

Sjöfartsverkets ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Göteborgs Hamn AB:s ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Genomförandeavtal del I – Skandiaporten, Göteborgs hamn

Detta avtal avser planlägningsprocessen och byggande för åtgärder och innefattar:	
<input type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input checked="" type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket <ul style="list-style-type: none"> - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om samverkan, finansiering och genomförande enligt följande:

§1 Parter

Trafikverket, region väst, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

Sjöfartsverket, org.nr. 202100-0654, 601 78 Norrköping

Göteborgs Hamn AB, org.nr. 556008-2553, 403 38 Göteborg

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal (se vidare figur 3):

- *Projektet*: avser att för valt *Konceptfartyg* genomföra erforderliga *Farledsåtgärder* som medger ett fartygsdjupgående om 16,5 m till 17,5 m och *Kajåtgärder* i *Kajläge Väster* som medger ett fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Konceptfartyg*: avser containerfartyg med en längd av 430 m, bredd om 65 m och ett maximalt djupgående på 17,5 m.
- *Farledsåtgärder*: avser muddring och sprängning i farleden och vändytan till *Entreprenadgräns* för *Kajläge Väster*, samt anpassning av farledsutmärkning, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, enligt senare beslut i genomförandeavtal del II.
- *Kajåtgärder*: avser muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj fram till *Entreprenadgräns*, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Väster*, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Hamnbassängsåtgärder*: avser kompletterande muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj och i hamnbassängen, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Öster*, för att för

Dokumentdatum
2021-12-02

Konceptfartyget uppnå ett maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m. Åtgärderna omfattar nödvändiga åtgärder såväl innanför som utanför *Entreprenadgränsen*. Utifrån nuvarande kunskap, i 2019 års prisnivå, uppgår åtgärderna till omkring 20-30 mnkr.

- *Kajläge Väster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den västra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 750 m kajlängd.
- *Kajläge Öster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den östra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 450 m kajlängd.
- *Entreprenadgräns*: avser en gräns i vatten, 50 m söder om och utmed Skandiahamnens södra kaj.
- *Grundutförande*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på 16,5 m.
- *Tillägg*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på upp till 17,5 m.

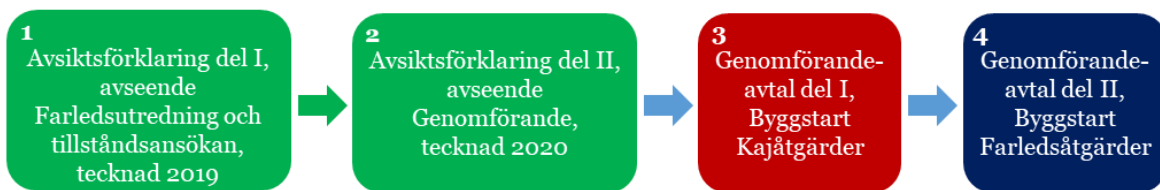
§3 Syfte och bakgrund

Syftet med detta avtal är att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för att genomföra de åtgärder som beskrivs i § 5, och därigenom skapa förutsättningar för Göteborgs Hamn AB att genomföra byggstart av sitt åtagande.

Parterna är medvetna om att det behöver säkerställas att finansieringen av *Projektet* är förenligt med EU:s regler för statsstöd (se vidare § 11). Underlag i ärendet skickades i juli 2021 av regeringskansliet genom Näringsdepartementet till Europeiska kommissionen för vidare hantering.

Detta genomförandeavtal del I kommer att följas av ett genomförandeavtal del II, för att däri fastställa slutgiltiga förutsättningar för *Projektet* gällande djupgående för *Farledsåtgärderna* och tidpunkt för färdigställande. Tidpunkten för genomföravtal del II bedöms i nuläget vara i anslutning till Sjöfartsverkets byggstart av *Farledsåtgärder*.

Strukturen för avsiktsförklaringar och avtal framgår av figur 1.



Figur 1. Illustration av process med avsiktsförklaringar i två steg följt av genomförandeavtal i två steg.

Syftet och bakgrunden till åtgärderna beskrivs i nedanstående dokument.

Tidigare styrande dokument avseende detta objekt är (i urval och i kronologisk ordning):

- Fastställd kalkylsammansättning (FKS), daterad 2020-11-23
- Avsiktsförklaring del II, avseende Genomförande – Skandiaporten Göteborgs hamn, 2020-03-23
- Osäkerhetsanalys, daterad 2020-02-10

Dokumentdatum
2021-12-02

- Avsiktsförklaring Farledsutredning och tillståndsansökan del 1 Kapacitetshöjning av farled och hamn – Skandiahamnen Göteborg, 2019-09-12.
- Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, regeringsbeslut 2018-05-31.
- Tekniskt PM Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg, Trafikverket, 2017-02-04.
- Åtgärdsvalsstudie Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg, Trafikverket, 2015-06-15.

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden

Parterna har tidigare träffat följande avsiktsförklaringar avseende åtgärden:

- Avsiktsförklaring Farledsutredning och tillståndsansökan del 1 Kapacitetshöjning av farled och hamn – Skandiahamnen Göteborg, 2019-09-12. Dnr. TRV 2014/73014.
- Avsiktsförklaring del II, avseende Genomförande – Skandiaporten Göteborgs hamn, 2020-03-23. Dnr. TRV 2019/63592.

Avsiktsförklaring del II beslutades i september 2020 av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Göteborgs Stad. Beslutet (se vidare § 6) ger Göteborgs Hamn AB mandat att, inom ramen för förutsättningarna i avsiktsförklaring del II, teckna genomförandeavtal med Trafikverket och Sjöfartsverket.

Avsiktsförklaring del II ska fortsatt gälla mellan parterna för frågor som inte hanteras i detta avtal. Om mot varandra stridande uppgifter förekommer ska detta avtal äga tolkningsföreträde framför avsiktsförklaring del II.

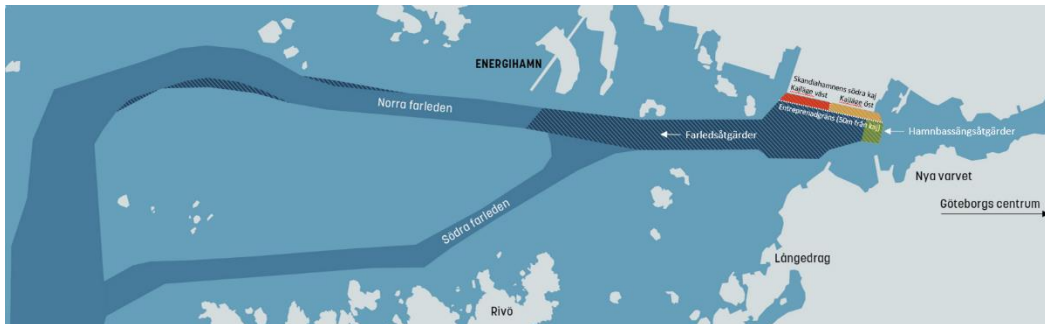
Intill dess att efterföljande genomförandeavtal del II träffats mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB ska detta genomförandeavtal del I gälla mellan parterna.

§5 Beskrivning av åtgärder

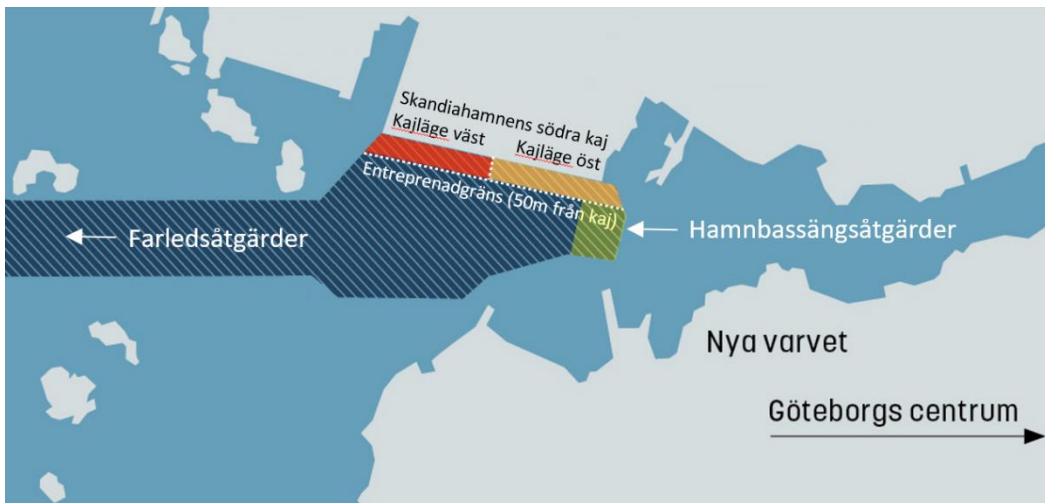
Avtalet omfattar att genomföra erforderliga åtgärder som för valt *Konceptfartyg* medger ett fartygsdjupgående på upp till 17,5 m för *Kajläge Väster*. Åtgärden består av *Farledsåtgärdena* och *Kajåtgärdena*, vilket framgår av figur 2 och 3. Sjöfartsverket ansvarar för genomförandet av *Farledsåtgärdena* och Göteborgs Hamn AB svarar för genomförandet av *Kajåtgärdena*.

Om framtida behov finns av ett andra fördjupat *Kajläge Öster* ansvarar Göteborgs Hamn AB för att – för valt *Konceptfartyg* – genomföra *Hamnbassängsåtgärder*. Det framtida behovet utgår i första hand från containerverksamhetens utveckling avseende godsvolymer och anlöp. Beslutet för åtgärder enligt denna punkt fattas av Göteborgs Hamn AB och Göteborgs Stad.

Dokumentdatum
2021-12-02



Figur 2. Översikt över åtgärder.



Figur 3. Översikt över ansvarsgräns för Farledsåtgärder respektive Kajåtgärder samt förtydligande av definitioner och begrepp enligt § 2.

Grundutförande och Tillägg

Sjöfartsverket och Trafikverket ansvarar fullt ut för *Farledsåtgärder*, till som minimum ett *Grundutförande* avseende ett fartygsdjupgående på 16,5 m.

Ambitionsnivån är att genomföra *Farledsåtgärder* för ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel enligt vad som beskrivs under avsnittet Finansieringsmodell i två steg.

Åtgärder utöver *Grundutförandet* – det vill säga åtgärder över ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m och upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m – benämns *Tillägg*.

Motivet till detta *Tillägg* avser att ytterligare framtidsäkra *Projektet*, detta genom att ta höjd för ytterligare utveckling av de transoceaniska containerfartygen. Vidare bedömer Göteborgs Hamn AB att åtgärderna i kajläggningen endast kan ske vid ett tillfälle, och att det inte är tekniskt möjligt att i ett framtida läge ytterligare fördjupa vid befintlig kajläggning. Av denna anledning kommer muddringen inom ramen för *Kajåtgärderna* att ske för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.

Slutgiltig nivå, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, för *Farledsåtgärder*, beslutas i genomförandeavtal del II.

Dokumentdatum
2021-12-02

§6 Finansiering

I den av regeringen, enligt regeringsbeslut 2018-05-31, fastställda nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, ingår det namngivna objektet *Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled* med 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå. Detta belopp, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan), utgör budget för *Farledsåtgärder*. Uppräknig sker i enlighet med regeringens uppräknig av anslag.

Enligt beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) beslutades enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Avsiktsförklaring del II mellan Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Sjöfartsverket, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Göteborgs Hamn AB får mandat att investera i och genomföra kajåtgärder, i enlighet med ansvarsfördelning i Avsiktsförklaring del II, till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå.
3. Göteborgs Hamn AB får mandat att teckna Genomförandeavtal baserat på de villkor som slås fast i Avsiktsförklaring del II.

Den totala kostnaden för *Projektet* uppskattas till 2 100–2 500 mnkr i prisnivå november 2020. Den övre nivån i kostnadsspannet bygger på genomförd osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, genomförd i februari 2020, och den lägre nivån bygger på granskad och godkänd fastställd kalkylsammansättning (FKS), framtagen i november 2020.

Bedömningarna bygger på underlag framtagna under planläggningsprocessen och är preliminära. De faktiska kostnaderna kan därför komma att förändras på grund av i första hand rådande marknadsläge vid entreprenörsupphandling, villkor i kommande miljödömmar samt platspecifika förutsättningar som inte är kända i nuläget.

Finansieringsmodell i två steg

Finansieringen av *Projektet* sker i två steg, för att för *Projektet* som helhet uppfylla den så kallade tredjedelsprincipen (se figur 4).

I steg 1 finansierar respektive part fullt ut sina åtaganden avseende *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*.

Sjöfartsverket ansvarar för att genomföra och Trafikverket ansvarar för att finansiera erforderliga *Farledsåtgärder*, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan).

Göteborgs Hamn AB ansvarar för att genomföra och finansiera erforderliga *Kajåtgärder*, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan).

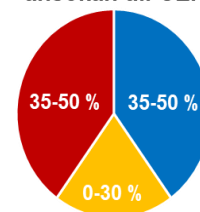
I steg 2 kommer parterna att ansöka om finansiering från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)*. Parterna är medvetna om att utfallet från CEF-ansökan kan vara 0–30 procent av total projektkostnad och att detta bidrag utbetalas i efterskott. Parterna är medvetna om att en ansökan kräver full finansiering vid ansökningstillfället.

1) Vardera part har budget på 1 255 Mkr för sitt åtagande



■ Kommunen/GHAB ■ Staten

2) Parterna gör gemensam ansökan till CEF



■ Kommunen/GHAB ■ EU/CEF ■ Staten

Figur 4. Finansieringsmodell i två steg, för att uppfylla tredjedelsprincipen.

Dokumentdatum
2021-12-02

Om kostnaderna för *Farledsätgärder* i *Grundutförande* överskrider 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå ska eventuella tillkommande CEF-medel relaterade till *Farledsätgärder* i första hand finansiera *Grundutförandet* av *Farledsätgärderna*. Om CEF-medel relaterade till *Farledsätgärder* därefter kvarstår ska dessa i andra hand finansiera *Tillägget* avseende *Farledsätgärderna*.

För eventuell därefter kvarstående mellanskillnad upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m, har Göteborgs Hamn AB optionen att, via eventuella tillkommande CEF-medel, finansiera (helt eller delvis) *Farledsätgärder* utöver *Grundutförandet* och upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m.

Eventuella tillkommande CEF-medel relaterade till *Farledsätgärder* kan inte finansiera *Kajätgärder*.

De eventuella CEF-medel som inte används för att finansiera ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m tillfaller respektive part.

Ansökan om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)

Utifrån att Göteborgs hamn är en utpekad Core-hamn inom Europeiska Unionens transeuropeiska transportnätverk (TEN-T), finns möjlighet att för *Projektet* som helhet ansöka om bidrag från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)*.

På regeringens uppdrag koordinerar Trafikverket ansökningar om bidrag från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)* inom transportområdet som upprättas av en svensk aktör. Trafikverket har också uppdraget att koordinera uppföljningen av de projekt som beviljas stöd via denna fond. För detta ändamål finns inom Trafikverket en särskild funktion, CEF-sekretariatet, som hanterar CEF-frågorna.

Projektet (i ansökan benämnt *Skandia Gateway*) tilldelades i juli 2021 CEF-medel för en gemensamt upprättad ansökan avseende planeringsaktiviteter (Studies), som bedrivs i perioden 2021-04-01 till 2022-08-31. Ett så kallat Grant Agreement för genomförandet av aktiviteterna upprättades i oktober 2021 med European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA).

Parterna avser att vid närmast lämpliga utlysning/ar ansöka för genomförandet (Works) av *Projektet*. Utgångsläget är att separata ansökningar upprättas för *Kajätgärder* respektive *Farledsätgärder*, där eventuella tilldelade CEF-medel tillfaller respektive sökande part. Göteborgs Hamn AB ansvarar för ansökan avseende *Kajätgärder* och Trafikverket, i samverkan med Sjöfartsverket, ansvarar för ansökan avseende *Farledsätgärder*. Enligt samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, är det Trafikverket som av myndigheterna har huvudansvaret för CEF-ansökan.

Utgångsläget är att Göteborgs Hamn AB upprättar sin ansökan vid utlysning under 2021/22.

Dokumentdatum
2021-12-02

Förutsättningar för förskottering

Enligt sitt regleringsbrev får Trafikverket finansiera utbyggnad av väg och järnväg, samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för, genom förskottering från kommuner, landsting eller företag, om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet och de regionala transportinfrastrukturplanerna.

I det fallet att ekonomiska medel avseende genomförandet av *Farledsåtgärder* inte finns tillgängliga i Trafikverkets årliga verksamhetsplan för namngivna sjöfartsinvesteringar på ett sätt som överensstämmer med önskad framdrift för att nå ett tidsmässigt gemensamt färdigställande av *Kajåtgärder* och *Farledsåtgärder*, kan behovet av förskottering från Göteborgs Hamn AB bli aktuellt.

Trafikverket ska tillämpa särskilda riktlinjer (Handläggning av förskotteringsärende, TDOK 2011:479) i hanteringen av förskotteringsärenden.

Förskottering initieras genom dialog mellan Göteborgs Hamn AB och Trafikverket region Väst. I samband med den årliga byggstartsrapporteringen ska Trafikverket lämna förslag till förskotteringar, och det är regeringen som beslutar om förskottering ska användas som finansieringsform i enskilda objekt. Efter beslut regleras förutsättningar och villkor för förskottering i ett separat avtal mellan Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

Eventuella kostnadsförändringar

Hantering av eventuella kostnadsförändringar sker enligt § 8 i detta avtal.

Drift och underhåll

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

Den ansvarsfördelning som beskrivs i detta genomförandeavtal del I gäller endast det aktuella projektet Skandiporten, Göteborgs hamn.

§7 Ansvarsfördelning

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive anläggningar enligt § 5 om det inte påverkar förutsättningarna för hela *Projektet*. För övrigt gäller följande:

Sjöfartsverkets ansvar

1. Sjöfartsverket ska, under förutsättning att startbeslut erhållits från Trafikverket, utföra eller låta utföra *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
2. Sjöfartsverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för åtgärderna som Sjöfartsverket ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att erhålla erforderliga miljötillstånd för vattenverksamhet.
3. Sjöfartsverket ansvarar för upphandling av *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
4. I Sjöfartsverkets upphandling ska, vid önskemål från Göteborgs Hamn AB, kunna ingå option att även inkludera den muddring som omfattas av *Kajåtgärder*. Huruvida optionen ska ingå, behöver beslutas med god framförhållning, för att kunna samordnas och ingå i Sjöfartsverkets upphandling av *Farledsåtgärder*. Göteborgs Hamn AB ska i sådana fall i möjligaste mån ges tillfälle att påverka förfrågningsunderlaget så att specifika krav för denna muddring förs in i förfrågningsunderlaget. Optionen får inte medföra att Sjöfartsverket i förhållande till Göteborgs Hamn AB påtar sig något ansvar för kostnaderna för, eller för riskerna förknippade med, *Kajåtgärderna*. Vid behov regleras förutsättningarna i ett separat avtal.

Dokumentdatum
2021-12-02

5. Sjöfartsverket ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den statliga allmänna farleden.
6. Sjöfartsverket, i samarbete med Göteborgs Hamn AB inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Farledsåtgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.

Göteborgs Hamn AB:s ansvar

1. Göteborgs Hamn AB ska utföra eller låta utföra *Kajåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
2. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att besluta om ett eventuellt framtida genomförande av *Hamnbassängsåtgärderna* och ansvarar i sådant fall även för att utföra eller låta utföra dessa åtgärder.
3. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för åtgärderna som Göteborgs Hamn AB ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att erhålla erforderliga miljötillstånd för vattenverksamhet.
4. Göteborgs Hamn AB ska till Sjöfartsverket upplåta fastighet som krävs för genomförande av *Farledsåtgärder*, enligt tidigare undertecknat rådighetsmedgivande.
5. Göteborgs Hamn AB genomför och bekostar eventuellt erforderliga ändringar av detaljplaner för genomförande av *Kajåtgärderna* och *Hamnbassängsåtgärderna*.
6. Göteborgs Hamn AB ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den kajanläggning som uppstår till följd av *Kajåtgärderna*.
7. Göteborgs Hamn AB har möjlighet att uppdra åt Sjöfartsverket att upphandla den muddring som omfattas av *Kajåtgärderna*. Kostnaden och risken för *Kajåtgärderna* ska dock bäras av Göteborgs Hamn AB. Vid behov regleras förutsättningarna, inklusive hantering av eventuella kostnadsförändringar, i ett separat avtal.
8. Göteborgs Hamn AB, i samarbete med Sjöfartsverket inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Kajåtgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.
9. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att, i dialog med Trafikverket, Sjöfartsverket och CEF-sekretariatet, låta upprätta kommande ansökan till *Fonden för ett sammanlänkat Europa* (CEF) avseende *Kajåtgärder*.
10. Göteborgs Hamn AB ansvarar för underlag, och bedömning av underlag, avseende Göteborgs Hamn AB:s delar i *Projektet* i förhållande till EU:s regler för statsstöd.

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för att framarbete erforderliga startbesked till Sjöfartsverket, i enlighet med samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket.
2. Trafikverket ansvarar för att framarbete förslag till genomförandeavtal del II Skandiaporten, Göteborgs hamn.
3. I enlighet med samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, ansvarar Trafikverket för att, i dialog med Sjöfartsverket, Göteborgs Hamn AB och CEF-sekretariatet, låta upprätta kommande ansökan till *Fonden för ett sammanlänkat Europa* (CEF) avseende *Farledsåtgärder*.
4. Trafikverket ansvarar för att framarbete erforderlig dokumentation inför den årliga byggstartsrapporteringen.
5. Trafikverket ansvarar för att verka för att det statliga åtagandet *Farledsåtgärder* erhåller byggstartsbeslut 1–3 år senast i december 2023 (eller närmaste tidpunkt för motsvarande beslut).

Dokumentdatum
2021-12-02

6. Trafikverket ansvarar vid behov för att, enligt vad som beskrivs i § 6 under avsnitt Föresättningar för förskottering, vara behjälpliga i att upprätta ansökan om förskottering och verka för att förskottering ska kunna möjliggöras från Göteborgs Hamn AB:s sida avseende genomförandet av *Farledsåtgärder*.
7. Trafikverket ansvarar vid behov för att, enligt vad som beskrivs i § 6 under avsnitt Föresättningar för förskottering, ta fram avtal för förskottering.
8. Trafikverket ansvarar för att genomföra erforderliga arbetsinsatser, och vid behov samordna med Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, för att kunna klargöra förutsättningarna för *Projektet* i förhållande till EU:s regler för statsstöd.

§8 Hantering av kostnadsförändringar

Respektive part ansvarar till fullo för finansieringen av åtgärderna inom sina respektive anläggningar och eventuella kostnadsförändringar som förekommer, enligt vad som beskrivs i §§ 5 och 6 till som minst ett *Grundutförande*.

Eventuella kostnadsförändringar avseende ett eventuellt *Tillägg*, enligt vad som beskrivs i § 6, kommer dock att regleras i kommande genomförandevald del II.

§9 Projektorganisation och former för parternas samarbete

För att Skandiaporten Göteborgs hamn ska uppnå avsedd effekt krävs att *Projektets* samtliga delar genomförs. Eftersom vardera organisationerna har sina beroenden och beslutspunkter är det av vikt att det finns en öppenhet och transparens mellan parterna under projekttiden.

Planering och genomförande av *Projektet* ska därför ske i nära samverkan mellan parterna. Parterna är överens om att ett gott samverkansklimat och väl fungerande samverkansformer är av avgörande betydelse för att genomföra *Projektet* inom överenskomna tidsramar. Parterna ska vidta alla rimliga åtgärder för att tillse att överenskomna tidsramar kan följas, inklusive att ta fram erforderliga avtal och underlag samt skyndsamt lämna information som andra parter skäligen efterfrågar.

En styrgrupp med representanter från samtliga avtalsparters ledande funktioner är etablerad. Styrgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I styrgruppen hanteras övergripande och för *Projektet* som helhet avgörande frågor. Styrgruppen sammanträder minst fyra gånger per kalenderår.

En projektgrupp med representanter från samtliga parternas projektorganisationer är etablerad. Projektgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I projektgruppen hanteras frågor som rör *Projektets* genomförande i detalj. Projektgruppen ansvarar även för att ta fram en kommunikationsplan för *Projektet*. Kommunikationsplanen ska diskuteras och förankras i styrgruppen.

Varje part ansvarar för sina respektive delar av det totala *Projektet* och har därmed rätt att ensam fatta beslut om sin del, så länge det inte påverkar *Projektets* övriga delar. Mindre frågor avseende beslut av genomförandekaraktär som påverkar övriga parter och som ligger inom gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska hanteras i projektgruppen med syfte att uppnå en gemensam lösning innan beslut fattas.

Frågor där projektgruppen inte kan komma till en gemensam lösning ska på begäran av part lyftas till styrgruppen. Större och mer strategiska frågor och beslut som påverkar övriga parter och som ligger utanför gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska lyftas till styrgruppen för diskussion och förslag till inriktning. Frågor som lyfts till styrgruppen ska vara beredda och underlag utskickade i god tid.

Resultatet av både projektgruppens och styrgruppens möten ska dokumenteras.

Dokumentdatum
2021-12-02

§10 Tidplan

Grundförutsättningar

Parterna är medvetna om att parternas respektive åtagande har olika lång byggtid. Göteborgs Hamn AB:s åtagande *Kajåtgärder* bedöms totalt ha en byggtid på omkring fyra (4) år och Sjöfartsverkets/Trafikverkets åtagande *Farledsåtgärder* på omkring arton till tjugo (18–20) månader.

Detta innebär att – för att kunna dra full nytta av *Projektet* vid samma tidpunkt – Göteborgs Hamn AB behöver byggstarta *Kajåtgärder* omkring två (2) år före det att Sjöfartsverket/Trafikverket byggstartar *Farledsåtgärder*.

Miljödomsprocess

Ansökan om miljötillstånd för *Kajåtgärder* respektive *Farledsåtgärder*, tillsammans med en projektgemensam miljökonsekvensbeskrivning, lämnades till mark- och miljödomstolen i december 2020. I juni 2021 inskickades kompletterande underlag till domstolen. Mark- och miljödomstolen har låtit meddela att preliminärt datum för huvudförhandling är utsatt till 12–13 januari 2022.

Kajåtgärder

Göteborgs Hamn AB planerar för att genomföra byggstart av *Kajåtgärder* under första halvåret av 2022. Byggstarten är i första hand avhängigt att lagakraftvunnet miljötillstånd erhålls. Beslut i Göteborgs Hamn AB:s styrelse, om investeringsbegäran avseende *Kajåtgärder*, är planerat till december 2021. Kontraktstecknande med vald entreprenör är planerat till årsskiftet 2021/22.

Farledsåtgärder

Trafikverket/Sjöfartsverket kan i detta skede inte fullt ut precisera när byggstart av *Farledsåtgärder* kan ske.

Byggstarten för *Farledsåtgärder* är avhängigt flera sammankopplade milstolpar, i första hand:

- Att lagakraftvunnet miljötillstånd erhålls.
- Att *Projektets* förutsättningar godkänns av EU-kommissionen avseende EU:s regler för statsstöd.
- Att genomförandeavtal del II undertecknas av parterna.
- Att byggstartsbeslut erhålls från regeringen.
- Att ekonomiska medel för byggstart och genomförande av åtgärderna finns tillgängliga i Trafikverkets verksamhetsplan alternativt att avtal om förskottering tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

Det åligger Trafikverket/Sjöfartsverket att verka för en framdrift enligt nedanstående förutsättningar.

Ett lagakraftvunnet miljötillstånd är en förutsättning för att erhålla byggstartsbeslut 1–3 år från regeringen.

Byggstartsbeslutet är i sin tur en förutsättning för att kunna slutföra upphandlingen och teckna kontrakt med vald entreprenör för *Farledsåtgärder*.

Dokumentdatum
2021-12-02

Vidare gäller att byggstart av *Farledsåtgärder*, med hänsyn till villkor i miljötilståndet, sannolikt är begränsat till att behöva ske i augusti/september.

Utifrån ovanstående förutsättningar och i nuläget känd kunskap, är bedömningen att byggstart av *Farledsåtgärder* som tidigast kan ske i augusti/september 2024, alternativt augusti/september 2025.

Detta innebär att *Farledsåtgärder*, utifrån i nuläget känd kunskap, kan vara färdigställda till våren 2026, alternativt våren 2027.

§11 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna och under förutsättning att: antingen (i) Europeiska kommissionen funnit att det inte är fråga om statligt stöd; (ii) samtliga villkor i ett regelverk som undantar statligt stöd ifrån anmälan är uppfyllda eller (iii) Europeiska kommissionen godkänt det statliga stödet.

Detta genomförandevalt del I ska vara gällande mellan parterna, fram till och med undertecknandet av genomförandevalt del II (preliminärt 2023/2024).

Om parterna inte kommer överens om att förlänga detta avtal, upphör detta avtal att gälla 2029-12-31 om inte dessförinnan: i) lagkraftvunnet miljötilstånd erhållits för *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*; (ii) byggstartsbeslut för *Farledsåtgärder* erhållits från Sveriges regering och (iii) genomförandevalt del II undertecknats av parterna.

Om detta avtal inte träder i kraft eller upphör att gälla, kvarstår respektive parts finansieringsansvar av dittills genomförda och upparbetade kostnader för de beskrivna åtgärder enligt §§ 5 och 6.

Dokumentdatum
2021-12-02

§12 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknas av parterna för att vara giltiga.

Risk och hantering av skador ska regleras mellan parterna och krav ska ställas på att anlitate entreprenörer innehar sedvanlig ansvarsförsäkring.

§13 Tvistlösning

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta avtal är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket
(Lena Erixon, generaldirektör)

Sjöfartsverket
(Katarina Norén, generaldirektör)

Ort och datum

Ort och datum

Göteborgs Hamn AB
(Elvir Dzanic, VD)



Bilaga 14

2021-12-10

Ärende – Beslut – Tilläggsavtal koncession GRT möjliggöra färjelokalisering

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

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



Bilaga 15

2021-12-10

Ärende – Beslut – Etablering av Gränskontrollstation

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 16

2021-12-10

Ärende – Beslut – Förlängning hyresavtal Schenker

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 17

2021-12-10

Ärende – Beslut – Arrendeavtal Energihamnen

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



Diarienummer: 0011/21
Handläggare: Anders Söderberg

Redovisning av ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Genomförd den 20 september 2021

Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) ska enligt ägardirektivet genomföra ägardialog med de direktunderställda bolagen. Ägardialogerna ska redovisas skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. I detta dokument redovisas de generella frågeställningar som varit föremål för diskussion under årets ägardialoger, väsentliga frågeställningar som lyfts under dialogen och i förekommande fall kompletteras redovisningen med vad som kommer följas upp efter dialogen.

Dialogområden

Inför årets ägardialog mellan Stadshus och Göteborgs Hamn AB (GHAB) har dialogområden fastställts rörande:

- GHAB:s redovisning av verksamhetens framtida utveckling och bolagets möjlighet att uppfylla sitt kommunala ändamål och ägardirektiv samt utveckling med avseende på de kommunala befogenheter utifrån perspektiven Energiomställning, Konkurrensposition, Trender och Digitalisering
- Ekonomiska avkastningskrav och branschjämförelse
- Styrelsens bedömning av kommande frågeställningar av principiell beskaffenhet eller annars större vikt där kommunfullmäktige behöver ta ställning.

Redovisning verksamhetens utveckling

Energiomställning

GHAB beskriver att man i samverkan med industriaktörer och akademien påbörjat ett arbete i syfte att tydliggöra samhällets och industrins framtida energibehov i syfte att skapa vägledning för hamnen och GHAB:s utveckling. Bolaget ser framför sig att olika näringslivsgrenar som hamnen betjänar eller är beroende av relaterar till olika energislag som kräver olika infrastruktur som kommer kräva olika affärsmodeller och innebära fler aktörer i Göteborgs Hamn. Raffinaderierna har påbörjat sin omställning till produktion av förnybara produkter. GHAB ser framför sig att det även fortsatt kommer finnas ett behov av flytande energiprodukter där existerande infrastruktur kan användas.

GHAB betraktar sig som en viktig aktör i energiomställningen och gör bedömningen att ägardirektivet möjliggör för hamnen att stöda industrins och raffinaderiernas omställning.

Konkurrensposition

Göteborgs Hamn har en ledande marknadsposition i Sverige med 48% av containermarknaden 2020 samtidigt som hamnen är mycket liten i förhållande till de stora containerhamnarna i norra Europa med en marknadsandel på 2 %

Trender

Bolaget redogör för fyra trender som påverkar bolaget och GHAB:s verksamhet

- **Konsolidering** i två perspektiv – större aktörer som också erbjuder en bredare logistikverksamhet vilket innebär ökad konkurrens.
- **Flytt av produktion till eller närmare EU** vilket kan innebära ökade kortsjö- och översjö-volymer.
- **Ökat lagerbehov** på grund av ökad E-handel, flytt av produktion och ökad global oro/störningar vilket leder till ökat behov av byggbar mark för logistiketableringar.
- **Nya energislag och klimatomställning** vilket både ställer krav på GHAB:s och Göteborgs Hamns omställning till fossilfrihet och att fortsatt erbjuda ett relevant utbud av energislag till angörande fartyg samt attrahera nya energiprodukter och producenter till Göteborgs Hamn.

Bolaget gör bedömningen att vissa redovisade utmaningar kan hanteras inom nuvarande ägardirektiv medan andra kan innebära att bolaget återkommer med hemställan om ett förändrat ägardirektiv. Inför en eventuell hemställan till kommunfullmäktige behöver GHAB nogha ha undersökt de kompetensenliga förutsättningarna för ett förändrat uppdrag.

Digitalisering

Bolaget redogör för sitt arbete med att utveckla ett digitalt tjänsteutbud som skapar värde för godsnavets aktörer. Digitaliseringen syftar bland annat till att optimera godsflöden, optimera anlöp och bidra till en sammanställd dataanalys.

Ekonomiska avkastningskrav och branschjämförelse

Bolaget gör bedömningen att nuvarande avkastningskrav i ägardirektivet står i paritet med jämförbara aktörer. Bolaget redovisar lönsamhetsrisker bland annat föranledda av risk för förseningar i investeringsprojekt, lågkonjunktur och förändrade förutsättningar för energihamnen.

GHAB gör bedömningen att man klarar nuvarande koncernbidragskrav men att man inte klarar högre krav samtidigt som man ska svara upp mot utvecklingen av godsnavet samt pågående och kommande investeringbehov.

Frågor av principiell beskaffenhet

Utöver eventuella kommande förändringar i GHAB:s ägardirektiv aviserar bolaget att frågan om framtida färjelokalisering som en kommande principiell fråga. Vidare påminner bolaget om den kommande återrapporten på kommunfullmäktiges budgetuppdrag rörande stadens kajer.

Uppföljning av ägardialog 2021 och ägardirektiv

Uppföljning av verksamhet och ekonomi

I 2020-års ägardialog fick GHAB i enlighet med sitt ägardirektiv i uppdrag att utifrån ett antal frågeställningar fördjupa beskrivning och analys av konkurrerande verksameters ekonomiska lönsamhet i relation till de egna verksamheternas förmåga att uthålligt ge en marknadsmässig lönsamhet.

GHAB ombeds att senast februari 2022 återkomma med en uppdaterad analys och särskilt göra en fördjupad bedömning av sin långsiktiga finansiella risknivå och lämplig soliditet givet sitt uppdrag och sin ägarsituation.

Analysen kommer att värderas i Stadshus bidrag till stadsledningskontorets leverans Förutsättningar för budget 2023-2025.

Framtidens Energihamn

Utvecklingen av Energihamnen och möjligheten att bidra till omställning av energisystemet är strategiskt viktig både ur ett affärsmässigt perspektiv för bolaget och i stadens arbete med att bidra till klimatomställningen. GHAB redovisade under ägardialogen att man i samverkan med industriaktörer och akademien påbörjat ett arbete i syfte att tydliggöra samhällets och industrins framtida energibehov i syfte att skapa vägledning för hamnen och GHAB:s utveckling. GHAB ombeds att senast under kvartal 2 2022 återkomma med en skriftlig redogörelse av detta arbete som beskriver scenarier för tänkbar utveckling, kommersiella utveckling, investeringsbehov med mera samt eventuell påverkan på bolagets uppdrag.

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB



Beslutsunderlag

Styrelsen 2021-10-18

Diarienummer 0011/21

Handläggare: Anders Söderberg, vice vd

Telefon: 031-368 54 64

E-post: anders.soderberg@gshab.goteborg.se

Redovisning av 2021 års ägardialoger

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Boplats Göteborg AB i enlighet med bilaga 1 och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
2. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Business Region Göteborg AB i enlighet med bilaga 2 och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
3. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Försäkrings AB Göta Lejon i enlighet med bilaga 3 och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
4. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog samt uppföljning av ägardialog och ägardirektiv för Förvaltnings AB Framtiden, i enlighet med bilaga 4, och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
5. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog samt uppföljning av ägardialog och ägardirektiv för Göteborg & Co AB, i enlighet med bilaga 5, och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
6. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog samt uppföljning av ägardialog och ägardirektiv för Göteborg Energi AB, i enlighet med bilaga 6, och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
7. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog samt uppföljning av ägardialog och ägardirektiv för Göteborgs Hamn AB, i enlighet med bilaga 7, och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
8. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog samt uppföljning av ägardialog och ägardirektiv för Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, i enlighet med bilaga 8, och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
9. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog för Göteborgs Stads Leasing AB i enlighet med bilaga 9 och förklarar 2021 års ägardialog slutförd.
10. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog samt uppföljning av ägardialog och ägardirektiv för Higab AB, i enlighet med bilaga 10, och förklarar 2021 års ägardialog, slutförd.
11. Styrelsen överlämnar redovisningen från genomförda ägardialoger 2021 till kommunstyrelsen som en del i fullgörande av skyldigheten att återföra väsentlig och strategisk information från ägardialogerna till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Sammanfattning

I det ägardirektiv för Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) som kommunfullmäktige antog den 12 september 2019 är följande uppdrag formulerat i direktivets kapitel 2 §10:

Planerar och genomför minst en gång per år ägardialog med de direktunderställda bolagen med utgångspunkt från en strategisk nivå och med fokus på ägardirektiv, kommunfullmäktiges budget, affärsplan, större investeringar, väsentliga risker, viktiga policyfrågor samt frågor av större vikt som ska underställas kommunfullmäktige. Redovisning av ägardialogerna ska ske skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige, samt kompletteras med handlingsplaner.

För de ägardialoger som genomförts under 2021 lämnas den skriftliga redovisningen av ägardialogerna i detta ärende, se bilaga 1-10. I förekommande fall är redovisningen kompletterad med vad som Stadshus har för avsikt att följa upp efter dialogen.

Formen för redovisning från ägardialogerna är till vissa delar förändrad jämfört med föregående år, vilket sker med anledning av rekommendation lämnad från stadsrevisionen. Bland annat används inte begreppet handlingsplan.

Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

Stadshus har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån dessa dimensioner.

Bilagor

1. Redovisning av ägardialog 2021 för Boplats Göteborg AB
2. Redovisning av ägardialog 2021 för Business Region Göteborg
3. Redovisning av ägardialog 2021 för Försäkrings AB Göta Lejon
4. Redovisning av ägardialog 2021 för Förvaltnings AB Framtiden
5. Redovisning av ägardialog 2021 för Göteborg & Co AB
6. Redovisning av ägardialog 2021 för Göteborgs Hamn AB
7. Redovisning av ägardialog 2021 för Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB
8. Redovisning av ägardialog 2021 för Göteborgs Stads Leasing AB
9. Redovisning av ägardialog 2021 för Göteborg Energi AB
10. Redovisning av ägardialog 2021 för Higab AB
11. Inbjudan till ägardialoger 2021

Ärendet

I ärendet sker redovisning av 2021 års genomförda ägardialoger mellan styrelsen i Göteborgs Stadshus AB och de direktunderställda bolagens styrelser. Redovisningen ska enligt Göteborgs Stads riktlinjer för ägarstyrning och Stadshus ägardirektiv ske skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

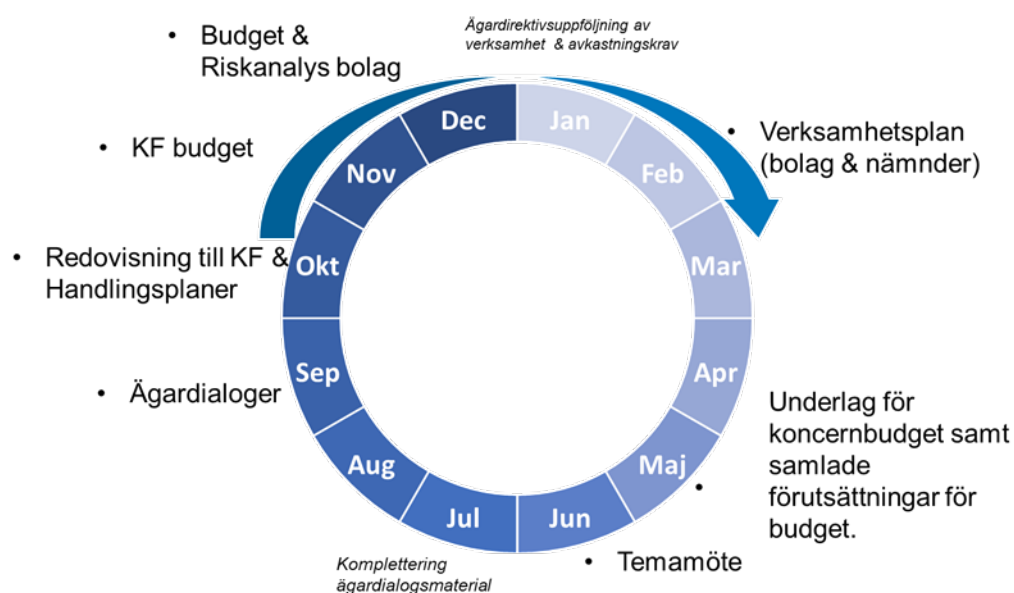
Ägardialogerna är ett av instrumenten för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan koncernmoder och respektive dotterbolag. De genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som både anpassats till det specifika bolagets utmaningar men innehåller också dialogområden som är generella för bolagen.

Strategisk planering med ägardialog

Strategisk planering med ägardialog är en central del i Stadshus ägarstyrning. I Stadshus ägardirektiv¹ är följande uppdrag formulerat i direktivets kapitel 2 § 10:

Planerar och genomför minst en gång per år ägardialog med de direktunderställda bolagen med utgångspunkt från en strategisk nivå och med fokus på ägardirektiv, kommunfullmäktiges budget, affärsplan, större investeringar, väsentliga risker, viktiga policyfrågor samt frågor av större vikt som ska underställas kommunfullmäktige. Redovisning av ägardialogerna ska ske skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige, samt kompletteras med handlingsplaner.

Genom det årshjul som Stadshus styrelse beslutat för 2021 är dialogerna samlade under året, till i huvudsak september månad, se bild nedan.



¹ Beslutat av kommunfullmäktige 2019-09-12, § 32

Ägardialogerna har genomförts på detta sätt sedan 2019 och var ett av resultaten av det utvecklingsarbete som Stadshuset gjorde mellan 2017-2018. Syftet med att tidsmässigt samla ihop ägardialogerna under året var bland annat för att ge styrelsen bättre förutsättning för att skapa sig en helhetsbild från samtliga ägardialoger, men även möjlighet att balansera återrapporteringen till styrelsen under året.

För de ägardialoger som genomförts 2021 lämnas den skriftliga redovisningen i en samlad form genom detta ärende med dess bilagor. I förekommande fall är redovisningen kompletterad med vad Stadshuset har för avsikt att följa upp efter dialogen. Stadshuset lämnar redovisningen till kommunstyrelsen som en del i fullgörande av skyldigheten att återföra väsentlig och strategisk information från ägardialogerna till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

På samma sätt som Stadshuset har att lämna skriftlig redovisning till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige efter genomförda ägardialoger ska berörda moderbolag enligt riktlinjerna för ägarstyrning redovisa sina ägardialoger till Stadshuset. Den redovisningen och kunskapsinhämtningen ingår vid planering och förberedelse inför Stadshusets ägardialoger. Då genomförande av ägardialoger i en samlad form endast skett sedan 2019 pågår fortfarande anpassning kopplat till de dialoger som berörda moderbolag genomför med sina dotterbolag.

Formen för redovisning samt aktuella frågeställningar

Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och en sammanställning över den uppföljning av ägardialog och ägardirektiv som föreslås genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet. Resultatet av ägardialogen ställs samman i en skriftlig redovisning och för de flesta av bolagen är redovisningen kompletterad med vad Stadshuset har för avsikt att följa upp efter dialogen.

I bilaga 1-10 framgår redovisningen från ägardialog för respektive bolag med de frågor som tagits upp vid dialogen. I förekommande fall kompletteras även med den uppföljning som kommer ske.

Delar av uppföljningen från ägardialogerna återrapporteras i samband med och inom ramen för ordinarie uppföljning. En annan form är genom presentation i Stadshusets styrelse. Övrig återrapportering till styrelsen kan ske till styrelsen genom enskilda ärenden eller genom att frågan tas upp i fortsatt dialog.

Ekonomiska avkastningskrav

För de bolag som i sina ägardirektiv har ekonomiska avkastningskrav ska dessa återkommande värderas och följas samt att kraven står i paritet med branschens lönsamhet. De koncerner/bolag som berörs är:

- Förvaltnings AB Framtiden
- Göteborg & Co AB avseende egen verksamhet samt dotterbolagen
- Göteborgs Hamn AB
- Göteborg Energi AB
- Higab AB avseende egen verksamhet samt dotterbolagen

I 2020-års ägardialog fick ovan bolag, exklusive Göteborg & Co, i uppdrag att utifrån ett antal frågeställningar lämna fördjupad beskrivning och analys av konkurrerande

verksamheters ekonomiska lönsamhet i relation till de egna verksamheternas förmåga att uthålligt ge en marknadsmässig lönsamhet.

I syfte att följa den långsiktiga måluppfyllelsen för ekonomi och verksamhet samt som underlag för ägarens styrning, har de bolag som återredovisade föregående år ombetts att i skriftlig rapport återkomma med en uppdaterad analys. Övriga bolag ombeds att inkomma med första fördjupad beskrivning och analys. De resultat som lämnas av bolagen ligger till grund för fortsatt dialog och kommer även att värderas i Stadshus bidrag till stadsledningskontorets leveransförutsättningar för budget 2023-2025. Se vidare i respektive bilaga.

Uppföljning av genomförda ägardialoger och ägardirektiv

Den uppföljning av genomförda ägardialoger och ägardirektiv som föreslås för bolagen efter 2021 års ägardialoger framgår i redovisningen för respektive bolag. Nedan ges en samlad bild över vad som bedöms vara aktuellt att följa upp.

Förvaltnings AB Framtiden

- Koncernens uppdrag i särskilt utsatta områden
- Fördjupning avseende analys av branschjämförelse
- Fördjupning avseende analys av koncernens nyproduktionsstrategi
- Uppföljning av verksamhet och ekonomi

Göteborg & Co AB

- Uppföljning av kompetensförsörjningsbehov inom besöksnäringen
- Uppföljning av verksamhet och ekonomi

Göteborg Energi AB

- Uppföljning av verksamhet och ekonomi
- Uppföljning av partnerskap och samverkan

Göteborgs Hamn AB

- Uppföljning av verksamhet och ekonomi
- Framtidens Energihamn

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB

- Uppskattning av kostnad för avveckling av GS Buss AB

Higab AB

- Utbyggnad av laddplatser
- Uppföljning av verksamhet och ekonomi

Efter de dialoger som genomförts med Boplats Göteborg AB, Business Region Göteborg AB, Försäkrings AB Göta Lejon och Göteborgs Stads Leasing AB, är bedömningen att det inte finns utestående frågeställningar som föranleder att dessa bolag behöver lämna kompletterande information.

Översyn av begrepp kopplat till ägardialogsprocessen

Vid granskningen av Stadshus verksamhetsår 2020 lämnade stadsrevisionen en rekommendation avseende hantering av ägardialoger och handlingsplaner i de regionala bolagen rörande ökad tydlighet i styrning, rollfördelning och beslutsfattande. I Stadshus svar till stadsrevisionen gavs en redogörelse för ägardialoger, handlingsplaner och

Stadshus ägarstyrning för såväl helägda bolag som för de regionala, då stadsrevisionens frågeställningar har bäring på båda.

Redovisningen från ägardialogerna har innehållit begrepp såsom handlingsplan, aktiviteter, ansvar, uppdrag osv. I syfte att bidra till förståelse för vilken roll ägardialogerna och resultatet av dessa har i den samlade ägarstyrningen, gav Stadshus stadsrevisionen till svar att en översyn skulle göras avseende vilka begrepp som används, kopplat till ägardialogerna som verktyg i stadens ägarstyrning. Mot denna bakgrund och som ett led i detta arbete har formen för redovisningen från ägardialogerna och resultatet från dessa bitvis förändrats jämfört med föregående år. Bland annat används inte begreppet handlingsplan.

Översyn av styrande dokument

I samband med den genomgång av vilka begrepp som används kopplat till ägardialogerna synliggörs även behov av att se över hur de uttrycks i riktlinjerna för ägarstyrning och ägardirektiv, i syfte att få följsamhet till dessa dokument. Det finns anledning att se över olika formuleringar både för att öka tydligheten men även för att ge möjlighet att anpassa ägardialogprocessen utifrån behov. Vid en sådan översyn kan till exempel även frågan om behovet av årliga dialoger mellan Stadshus och samtliga direktunderställda bolags styrelser aktualiseras. En dialog förs mellan Stadshus och stadsledningskontoret i frågan om när en översyn av dessa dokument lämpligen bör ske och eventuella förslag till förändring tas fram i samverkan inför politisk beredning i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Ägardialoger 2022

I samband med detta ärende aktualiseras frågan om förutsättningar för genomförande av ägardialoger under 2022. Ägardialogerna har som beskrivits ovan genomförts i en samlad form sedan 2019 och de är förlagda till september månad. Inför valåret 2022 är den samlade bedömningen att Stadshus dialoger med de direktunderställda bolagen bör utgå. Stadshus ser med anledning av detta över vilka kompensatoriska åtgärder som kan ske fram till 2023 års ägardialoger. Även denna fråga har bäring på en översyn av ovan nämnda styrande dokument, i syfte att nå följsamhet i ett längre perspektiv.

Sammanfattande bedömning

Redovisningen jämte det som kommer att följas upp efter dialogen behandlar strategiskt viktiga frågor för moderbolags och interna bolags utveckling och förutsättningar att fullgöra sina uppdrag. Styrelsen föreslås fastställa redovisningen och i förekommande fall den uppföljning av ägardialog och ägardirektiv i enlighet med de bilagor som hör till ärendet samt förklara 2021 års ägardialoger för avslutade.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB