PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 5

2022-02-11

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

2022-02-11

Ärende – Redovisning Årsbokslut 2021

- Årsredovisning
- Årsrapport till Staden
- Lägesrapport stora investeringar
- Måluppföljning

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

HÅLLBAR HAMN 2021

GÖTEBORGS HAMNS HÅLLBARHETSREDOVISNING

GÖTEBORGS HAMN



Hållbarhetsredovisningen beskriver Göteborgs Hamn AB:s arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Utgångspunkten är bolagets uppdrag och i årets redovisning har vi valt att presentera olika nedslag i verksamheten som beskriver hur vi arbetar med våra väsentliga hållbarhetsfrågor i det dagliga arbetet. Därtill lyfts särskilt fokus på tre intressentgrupper: medarbetare, bolag i hamnklustret och leverantör.

Var med och bidra till att göra Göteborgs Hamn mer hållbart

Du som läser och tar del av vår hållbarhetsredovisning har kanske idéer och synpunkter på vad vi skulle kunna förbättra, både när det gäller vårt hållbarhetsarbete och innehållet i vår redovisning. Hör gärna av dig till vår hållbarhetsstrateg Daniela Fjellman och berätta. Du når henne på daniela.fjellman@portgot.se. Trevlig läsning!

I året hållbarhetsredovisning förekommer QR-koder.
Du kan skanna dessa med din mobiltelefon och ta del av digitalt material.

Innehåll

VD har ordet sid 4

Om oss i Göteborgs Hamn 6

Värdekedjan 12

Hållbarhet i vår omvärld 14

Volymutveckling godsnavet 15

Händelser under året 16

Nedslag i verksamheten: 18
- Tranzero Initiative – en samlad drivkraft
- Digital väg framåt för fartygen
- Hamnen tar socialt ansvar
- Utveckling av Energihamnen
- Hållbart underhåll av hamnens kajer

Hållbarhetsstyrning: sid 28
- Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål
- Bolagets styrning och affärsplan
- Bolagets mål – hur går det?
- Långsiktiga relationer med våra intressenter
- Systematiskt riskarbete och hög affärsetik
- Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad
- Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi

Fokus på en intressent: 42
- Medarbetare
- Bolag i hamnklustret
- Leverantör

Bolagets säkerhetsarbete 46

Om vår hållbarhetsredovisning 48

Nyckeltal och upplysningar 49

Styrelsen 57

Revisorns yttrande 58

Ordlista 59



2021 har tagit oss närmare vår vision



MÅL FÖR ETT HÅLLBART GODSNAV

Göteborgs Hamn AB fortsätter att utveckla godsnavet och ser hela logistik- och transportsektorn som vår arena. Vi genomför långsiktiga satsningar, så väl som att agera här och nu, för att utveckla hamnen i rätt riktning. Under gångna året har arbetet mot vår mission och vision fortsatt utgått ifrån våra fem strategiska mål; Ökad tillväxt, Smart Hamn, Ekonomisk effektivitet, Motiverade medarbetare och Miljö – reducera CO_2-utsläppen. Dessa ska säkerställa att vi utvecklas till ett starkt, effektivt och hållbart godsnav med god balans mellan ekonomiskt, socialt och miljömässigt ansvar och med kunden i fokus. En ny del i arbetet under 2021 handlar om att ta fram och utveckla strategiska initiativ. Här utmanar vi oss själva genom att på nya sätt granska våra idéer. Det tror vi kommer att leda till en ännu större konkurrenskraft för godsnavet, samt skapa värde för de företag som använder Göteborgs Hamns värde-erbjudande i sina logistikkedjor.

STRATEGISK UTVECKLING AV FRAMTIDENS HAMN

Under året har hamnen tagit stora kliv framåt inom en rad viktiga strategiska utvecklingsområden. Arbetet med Skandiaporten och dess farledsfördjupning fortskrider framgångsrikt och kommer att skapa möjlighet för de största oceangående fartygen att lägga till i hamnen fullt lastade. Tillsammans med Castellum har vi enats om att skapa ett joint venture-bolag, där parterna äger lika delar, för att utveckla logistikområdet Halvorsäng. Förhandlingar med Stena Line har tagit nästa steg och ett inriktningsavtal kring omlokalisering är påskrivet. Hamnbolaget och Stena Line ska tillsammans arbeta för att hitta en ny placering av färjerederiets terminaler och hamnverksamhet i Arendal. Försvarsmakten har nyetablerat ett amfibieregemente i hamnens närhet, vilket bidrar till höga skyddsnivåer och skärpt beredskap. Sammantaget stärker dessa delar godsnavet som helhet och skapar fantastiska nya möjligheter, vilket för oss närmare vår vision om att vara världens mest konkurrenskraftiga hamn.

SATSNINGAR PÅ DIGITALA VERKTYG

Göteborgs Hamn AB har under året etablerat en inriktning där vi är initiativtagaren för digitala tjänster och lösningar som involverar och är till nytta för hela godsnavet. Vår digitaliseringsresa handlar både om att visualisera godsflöden och effektivisera anlöp, genom att använda, visa och dela information. Under gångna året har hamnbolaget lanserat verktyg och startat upp strategiska initiativ, för att driva utvecklingen framåt. Det handlar exempelvis om vår plattform Port Optimizer Track & Trace för realtidsspårning av gods samt Allberth som är ett kajplaneringsverktyg. Samarbetet med våra partners i godsnavet och globalt inom logistik- och sjöfart är centralt för att vi ska nå framgång inom digitalisering.

VÄG FRAMÅT FÖR ATT REDUCERA KLIMATUTSLÄPPEN

I arbetet med att reducera klimatutsläppen intar hamnbolaget en stark position för att driva på utvecklingen inom transportbranschen. Våra ägare har godkänt en satsning om 600 Mkr för klimatåtgärder och flera stora projekt är i gång. Installation för landelanslutning Energihamnen påbörjades under 2021, vi tar fram klimatkrav på våra entreprenörer och påbörjar klimatkalkyler i våra stora anläggningsprojekt. Tranzero – satsning på fossilfri transport på sjö, hamnterminal och land, är ett samarbete med näringslivet som vi har arbetat vidare med under året. Flera åtgärder är presenterade och innebär etablering av vätgasproduktion i hamnen, byggnation av ladd- och vätgastankstation samt produktionsmässiga fördelar i terminalerna för fordon med icke-fossil framdrift. Genom att vässa våra ambitioner kan vi tillsammans med våra partners ta ansvar för vår klimatpåverkan, utveckla Energihamnen inför en fossilfri framtid och driva förändring inom branschen.

SHIP – VÅR VÄRDEGRUND

För att vara en god samarbetspartner och kunna ha motiverade medarbetare krävs en stark värdegrund. Vi är ett värderingsstyrt företag där våra kärnvärden samverkan, hållbarhet, innovation och pålitlighet är levande. Vår arbetsplats är inkluderande där ska ingen diskrimineras eller kränkas. Alla ska känna sig trygga och bli behandlade på lika villkor oavsett kön, sexuell läggning, etnisk tillhörighet eller någon av de andra diskrimineringsgrunderna. Att vara en attraktiv, säker och ansvarsfull arbetsplats med nöjda och motiverade medarbetare är en förutsättning för att lyckas med våra ambitioner att växa och vara världens mest konkurrenskraftiga hamn.

ÖPPEN HAMN OCH TILLVÄXT INOM FLERA SEGMENT

Pandemin har drabbat världen under ett år till, vilket har haft stora effekter för transportbranschen. Hamnbolaget har löpande vidtagit åtgärder tillsammans med alla övriga aktörer i godsnavet med det gemensamma syftet att även under 2021 hålla hamnen öppen. Det har vi lyckats med! Det har funnits utmaningar och vi har fått anpassa våra arbetssätt för att nå varandra och våra kunder.

Våra medarbetare och partners har fått hantera stor osäkerhet under året och ständigt förändrade förutsättningar. Tillsammans har vi sammansvetsat tagit oss framåt och etablerat starkare samarbete än någonsin tidigare, därigenom har vi lyckats skapa unikt värde till våra gemensamma kunder och näringslivet. Här har marknaden premierat oss med starka volymer, i många fall starkare än åren innan pandemin. Dessutom har vi haft förmånen att välkomna nya fartygs- och tåglinjer till hamnen. Hamnen har även i år fortsatt att ta marknadsandelar inom containersegmentet, i jämförelse andra svenska hamnar. Andelen containers som transporterades via järnväg har också ökat och når historiskt höga siffror under året. Tillsammans med våra samarbetspartners inom godsnavet är jag övertygad om att vi framöver kommer fortsätta denna starka utveckling och att fler varuägare kommer att välja Göteborg som bashamn – en klimatsmart, uppkopplad och effektiv hamn som genererar unika fördelar till svenskt näringsliv.



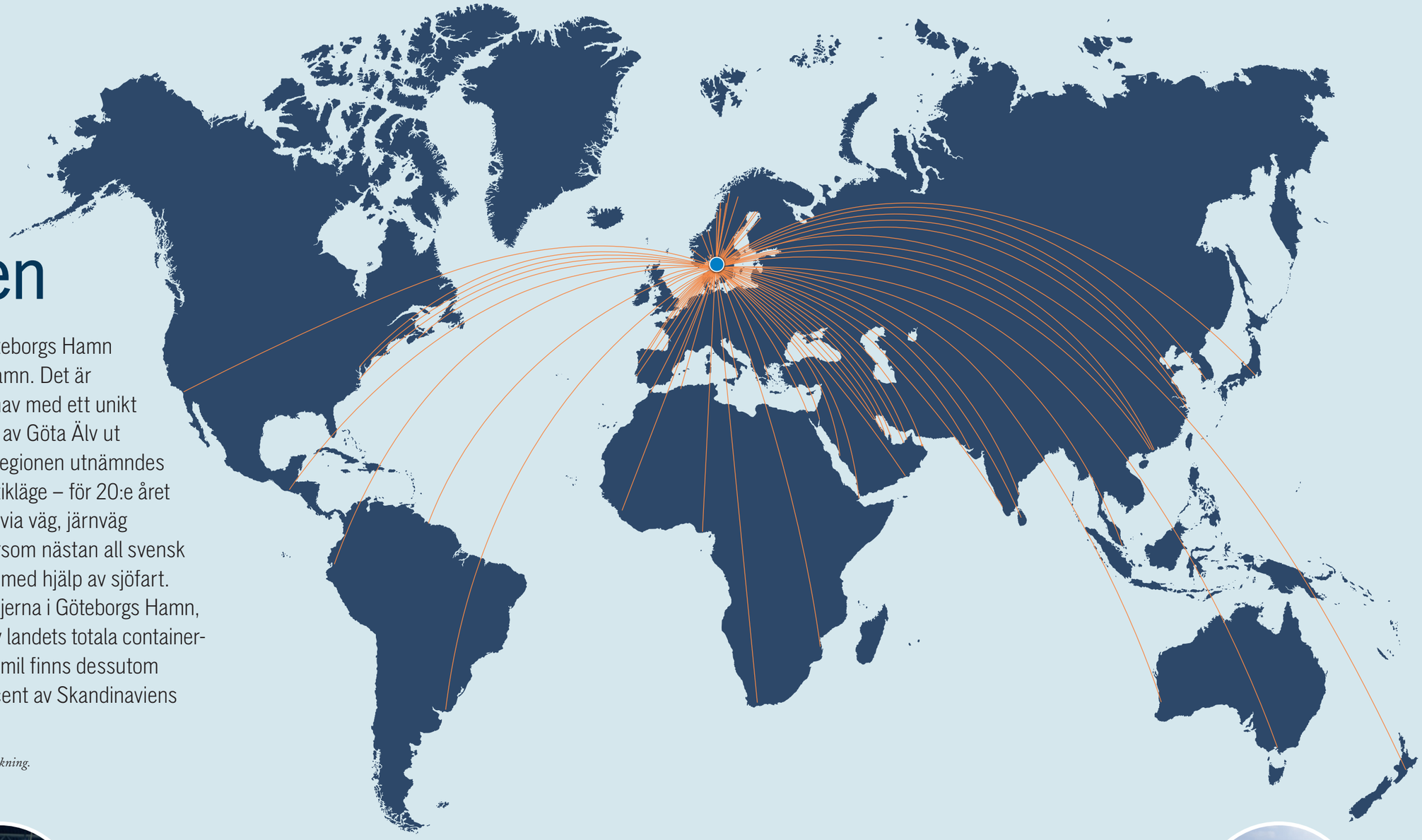
Elvir Dzanic, VD Göteborgs Hamn AB

OM OSS I GÖTEBORGS HAMN

Porten till världen

Godsnavet är vår styrka. Göteborgs Hamn är mycket mer än bara en hamn. Det är Skandinaviens största godsnav med ett unikt geografiskt läge vid utloppet av Göta Älv ut mot västerhavet. Göteborgsregionen utnämndes 2021 till Sveriges bästa logistikläge – för 20:e året i rad.* Hamnen är lätt att nå via väg, järnväg och självklart sjövägen, eftersom nästan all svensk utrikeshandel transporteras med hjälp av sjöfart. Nära 30 procent passerar kajerna i Göteborgs Hamn, som också står för hälften av landets totala containerhandel. Inom en radie av 50 mil finns dessutom tre huvudstäder och 70 procent av Skandinaviens befolkning och industri.

** Enligt tidningen Intelligent Logistiks undersökning.*



36,9 miljoner



ton gods per år går via Göteborgs Hamn

Via hamnens optimala läge får svensk industri access till destinationer runt om i världen genom ett hundratal direktlinjer. Dessutom finns frekventa avgångar till de stora omlastningsnaven på kontinenten och daglig trafik till flera europeiska storhamnar. Därmed spelar Göteborgs Hamn en avgörande roll för svensk import och export och är en viktig aktör när det gäller att stärka Sveriges konkurrenskraft.

TERMINALER OCH TJÄNSTER FÖR ALLA BEHOV

I Göteborgs Hamn hanteras alla typer av gods. Här finns terminaler och operatörer som är specialiserade på olika områden för att kunna erbjuda bästa möjliga service, dygnet runt, året runt. Det gäller allt från lagring, beredning och omlastning till lossning och lastning, passagerartrafik och hantering av energiprodukter. Se mer om verksamheternas geografiska placering i godsnavet på nästa sida.

3

nya rederier började anlöpa Göteborgs Hamn under 2021



OM OSS I GÖTEBORGS HAMN

Detta är godsnavet Göteborgs Hamn

Godsnavet Göteborgs Hamn består av en stor mängd aktörer och företag, totalt cirka 320 stycken. Tillsammans utgör de den logistiktäta yta som möjliggör för svensk industri att nyttja fördelarna med hamnnära logistiklösningar. Flera av dem är spåranslutna. Hamnbolaget är en del av detta kluster.

Göteborgs Stads mark som **Göteborgs Hamn AB** ansvarar för. Hamnbolaget sköter även driften av Energihamnen samt kryssningsverksamhet. Själva godshanteringen sköts av specialiserade terminaloperatörer som sköter lossning och lastning av gods.

APM Terminals Gothenburg. Skandinaviens största containerhamn. Här hanteras cirka hälften av Sveriges containerhandel, jämnt fördelat mellan export och import och terminalen trafikeras av över 40 containerrederier.

Gothenburg Ro/Ro Terminal hanterar alla typer av enhetsberett rullande gods – trailers, bilar samt även containrar och gods på kassetter.

Logent Ports & Terminals är en stor import- och exporthamn för fordon.

Stena Line har två centralt belägna terminaler med färjetrafik av ropax-typ (rullande gods kombinerat med passagerartrafik).

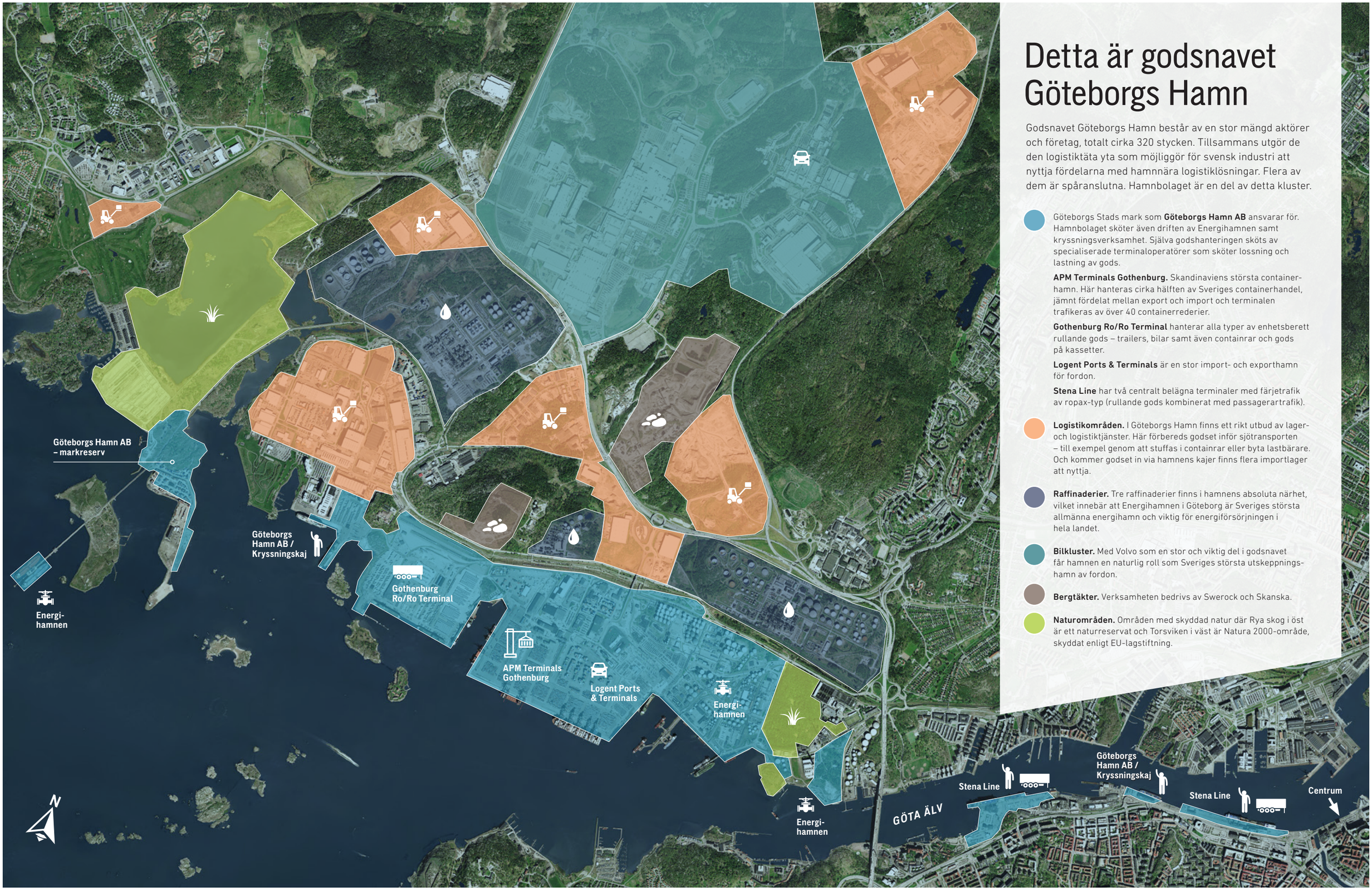
Logistikområden. I Göteborgs Hamn finns ett rikt utbud av lager- och logistiktjänster. Här förbereds godset inför sjötransporten – till exempel genom att stuffas i containrar eller byta lastbärare. Och kommer godset in via hamnens kajer finns flera importlager att nyttja.

Raffinaderier. Tre raffinaderier finns i hamnens absoluta närhet, vilket innebär att Energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet.

Bilkluster. Med Volvo som en stor och viktig del i godsnavet får hamnen en naturlig roll som Sveriges största utskeppningshamn av fordon.

Bergtäkter. Verksamheten bedrivs av Swerock och Skanska.

Naturområden. Områden med skyddad natur där Rya skog i öst är ett naturreservat och Torsviken i väst är Natura 2000-område, skyddat enligt EU-lagstiftning.



Hamnbolaget – en central del av godsnavet

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag som bedriver en bred verksamhet och har olika affärer. Vi sammanfattar det i fyra punkter för att tydliggöra vår komplexa affär och de roller vi har i olika sammanhang: vara landlord, marknadsföra hamnen, hantera anlöp och logistikfastigheter. Vi är en naturlig del av Sveriges logistikkedja. Hamnbolaget äger hamnområdet, upplåter yta till olika aktörer och förvaltar platsen – godsnavet Göteborgs Hamn. Själva godshanteringen, det vill säga lastning och lossning av fartygen, sköts av specialiserade terminaloperatörer. Göteborgs Hamn AB har ett aktivt dotterbolag, Scandinavian Distripoint AB, med begränsad verksamhet inriktad på logistiketableringar.

VÅRT UPPDRAG

På hamnbolaget arbetar vi med att underhålla och förvalta infrastruktur, mark och fastigheter utifrån kundernas och samhällets behov. Vi utvecklar hamnen långsiktigt, bygger nytt och jobbar konstant med olika satsningar för att utveckla hamnen. Syftet är att fortsätta bidra positivt till smarta och effektiva transporter för industrins varor. Vi marknadsför godsnavet och driver hamnfrågor på en regional, nationell och internationell arena. Vi ansvarar för driften av Energihamnen och för att alla fartygsanlöp till hela hamnen ska vara så säkra, effektiva och miljösmarta som möjligt. Vi utövar insyn och strategisk kontroll över operatörerna som vi har utsett för att hantera terminalverksamheten. Arbetet med att utveckla Göteborgs Hamn är en komplex verksamhet som kräver rätt kompetenser, nytänkande och fokus på hållbara perspektiv.

Läs mer om vår styrning, affärsplan och mål på sid 30–33.

Väsentliga hållbarhetsfrågor kopplat till vårt uppdrag:

- Utveckling av godsnavet
- Stabil ekonomi
- Klimat
- Resurseffektivitet
- Energi

Läs mer hur dessa är identifierade på sid 48.

För att kunna leverera på vårt uppdrag har bolaget en mission, vision samt värderingar:

Vi är garant för näringslivets access till hela världen

VÅR MISSION VÄGLEDER OSS

Vi skall vara världens mest konkurrenskraftiga hamn

VÅR VISION VISAR OSS RIKTNINGEN

Samverkan
Hållbarhet
Innovation
Pålitlighet

VÅRA VÄRDERINGAR ÄR GRUNDEN

GODSNAVET I KORTHET



Fyra terminaloperatörer sköter lossning och lastning

70 godståg till och från hamnen varje dag

70% av Nordens industri finns inom en radie av 500 km



Hälften av landets totala containerhandel går över Göteborg



Totalt finns över **320** aktörer/företag i godsnavet

Tre av fem raffinaderier i landet finns i godsnavet

HAMNBOLAGET I KORTHET

100% egenfinansierat bolag, ägda av Göteborgs Stad



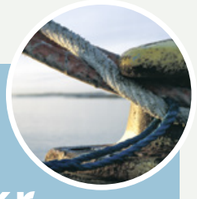
ANTAL ANSTÄLLDA: 158

Utsedd till Excellent arbetsgivare™ 2021 av Nyckeltalsinstitutet utifrån deras Jämställdhetsindex (Jämix)



INVESTERINGAR 2021: **319 Mkr**

Materiella anläggningstillgångar uppgår till **3320 Mkr**



Omsättning: **813 Mkr**

VÄRDEKEDJAN

Hamnen är nyckeln till en hållbar transportkedja

Värdekedjan beskriver godsflödet och frågor som är centrala för att kedjan ska fungera. Göteborgs Hamn AB:s roll handlar om att skapa förutsättningar för verksamheten och ett värde för samtliga aktörer som verkar i den. Bolagets långsiktiga investeringar, affärsmodell och mål syftar till att skapa värde för transportkedjan, med en stabilitet och trygghet över tid. Detta ger stora möjligheter att påverka och innebär ett viktigt ansvar i arbetet med att säkerställa en hållbar utveckling av väl fungerande transporter.

Hamnen blir ofta den naturliga samlingspunkten för utvecklingen av nya hållbara transporter och innovativa koncept, vilket bidrar till vägen mot en hållbar omställning. Det är därför naturligt att Göteborgs Hamn AB tar en tydlig och ledande roll för att ligga i framkant och etablera en ambitionsnivå för hela värdekedjan. Det inkluderar att vara sammankallande för olika grupper, delta i referensgrupper och samarbetsprojekt, samt att vara rådgivare. Vår styrka som stabil aktör medför att vi har goda förutsättningar att gå före och våga prova nya lösningar.

Inom godsnavet finns ett ansvar att säkerställa ett effektivt och välfungerande flöde av gods mellan olika aktörer och transportslag. Själva effektiviteten i värdekedjan är den viktigaste vägen till hållbarhet, eftersom vinsten för miljön och samhället ligger i ett effektivt flöde av gods. Det minimerar lokal påverkan och hamnen kan främja valet av de mest skonsamma transportslagen för varje enskild transport. Genom att bidra till att skapa effektiva flöden genom hela transportkedjan säkerställer vi förutsättningarna för en nationell import och export av varor. Det ger i sin tur en ekonomisk och social trygghet för både näringsliv och samhälle, i hela landet.



VAL AV EXPORTHAMN	LANDINFRASTRUKTUR	LAGER/OMLASTNING	HAMNTERMINAL	ANLÖP	VAL AV IMPORTHAMN
Varuägare, speditörer och rederier väljer hamn	Godset transporteras på väg, järnväg eller pipeline	Gods lagras innan det ska exporteras / importeras	Terminalerna tar emot godset och lastar / lossar fartyg	Samverkan sker av många aktörer i hamnklustret	Varuägare, speditörer och rederier väljer hamn
Nyckelfrågor i värdekedjan: • Totalpris • Totalkvalitet • Farledsdjup • Linjeutbud/frekvens • Miljö	• Kapacitet • Pålitlighet	• Närhet till hamnen • Infrastruktur • Utbud av kringtjänster	• Pålitlighet • Effektivitet • Prisvärdhet • Miljö	• Effektivitet • Säkerhet • Miljö • Maritima tjänster	• Totalpris • Totalkvalitet • Farledsdjup • Linjeutbud/frekvens • Miljö
Göteborgs Hamn AB:s roll: • Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt • Utveckla nya affärer • Bidra till en konkurrenskraftig prisbild i värdekedjan • Erbjuda digitala verktyg för godsflödet i hela värdekedjan	• Planera hamnutveckling • Påverka politiskt samt inom logistikbranschen, i viktiga miljö-, hamn- och infrastrukturfrågor • Utveckla järnvägspendlar	• Planera hamnutveckling • Bygga och hyra ut lager och logistikområden • Driva detaljplaner och bistå aktörer till att investera i hamnens närhet	• Planera hamnutveckling • Vara landlord för terminaloperatörer och arrendatorer • Erbjuda effektiv och hållbar infrastruktur – underhåll och nybyggnation • Sköta driften av en effektiv och hållbar energihamn • Utöva insyn, kontroll och strategisk styrning	• Skapa förutsättningar för effektiva och hållbara anlöp – samordningsansvar och kajplanering • Inneha myndighetsansvar för hamnområdet i enlighet med Hamnordningen • Påverka politiskt samt inom sjöfartsbranschen, i viktiga miljö-, hamn- och infrastrukturfrågor	• Marknadsföra hamnen nationellt och internationellt • Utveckla nya affärer • Bidra till en konkurrenskraftig prisbild i värdekedjan • Erbjuda digitala verktyg för godsflödet i hela värdekedjan

Hållbarhet i vår omvärld

Göteborgs Hamn har satt som mål att minska de klimatpåverkande utsläppen med 70 procent till 2030 och i detta inkluderas hamnens egen verksamhet, men även sjöfarten och landtransporterna. Den största utmaningen inom detta mål är just sjöfarten, som ju traditionellt sett lutar sig mot internationella regelverk och överenskommelser. För att kunna uppnå denna del av hamnens klimatmål blir det därför både naturligt och nödvändigt att arbeta på en global nivå.

HÖJDA AMBITIONER INOM MARITIMA SEKTORN

Inför det stora klimattoppmötet COP26 i Glasgow i november 2021 signerade hamnbolaget ett nytt Call to Action tillsammans med flera hundra av mest betydande maritima aktörerna i samverkan med initiativet Getting to Zero. Uppropet visar på en helt ny nivå av ambition och proaktivitet som spänner över hela den maritima sektorn och inkluderar både hamnar, redare och leverantörer. Det visar att det idag finns en bred samsyn inom branschen kring att klimatomställningen nu måste sätta ordentlig fart, framför allt för klimatets skull men också för att sjöfarten inte ska tappa sin position som ett av de miljömässigt minst belastande transportslagen.

EU TAR TÄTEN I SJÖFARTENS OMSTÄLLNING

I samband med att klimatomställningen nu tar fart även inom den maritima sektorn så finns också en stor förväntan på IMO och dess miljökommitté MEPC. Det var därför mycket olyckligt att man inom MEPC under 2021 inte förmådde att ta de stora och framåtsträvande besluten som behövs. I stället har man valt att skjuta fram de viktigaste besluten om en ökad ambition till översynen av den initiala strategin under 2023. Det finns en betydande risk att den maritima näringen tappar fart i klimatomställningen till följd av detta, och inom både EU och i USA har man därför valt att under 2021 föreslå en mer ambitiös omställningsagenda än den som IMO har tagit fram. Göteborgs Hamn ser det som olyckligt att IMO inte kunnat nå fram till en tillräckligt ambitiös global överenskommelse, och en europeisk proaktivitet är nu absolut nödvändig för att uppnå den snabba omställning som krävs för att minska klimatförändringarna. Hamnbolaget står därför bakom den Europeiska Kommissionens lagförslagspaket "Fit for 55", och hoppas på att man genom ambitiösa och långtgående regelverk inom Europa ska kunna bana väg för att även IMO på sikt tar de beslut som behövs för att stoppa de klimatpåverkande utsläppen från sjöfarten.

FRÅN ESPO OCH EU TILL IAPH OCH FN

Göteborgs Hamn är sedan länge tillbaka en av de mest betydande rösterna inom den europeiska hamnorganisationen ESPO, och har under de senaste fyra åren haft ordförandeskapet i dess hållbarhetskommitté. Under 2021 lämnades denna roll över till Oslo hamn, som också är en av Göteborgs främsta samarbetspartners inom klimatfrågor. Göteborgs hamn har i stället valt att höja sitt engagemang inom den internationella hamnorganisationen IAPH, och där axlat en roll som vice ordförande i Klimat- och Energikommittén, som samordnas IAPH:s inspel till IMO. Enligt en studie från brittiska UMAS som släpptes 2020 så kommer klimatomställningen av den maritima sektorn kostnadsmässigt ske till 87 procent på landsidan till följd av de stora investeringarna i infrastruktur för nya bränslen som kommer krävas. Detta har lett till att man nu lägger ett allt större fokus på hamnar, vilket gjort IAPH till en nyckelspelare inom IMO. Nya alternativa bränslen, elanslutningar, och nya effektiva digitaliserade transportsystem innebär en stor utmaning för alla världens hamnar, och Göteborgs Hamn kan fylla en viktig roll som föregångare i denna omställning.



Dr. Antonis Michail

TECHNICAL DIRECTOR – WPSP AND IAPH COMMITTEES AND PROJECTS, INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBOURS (IAPH)

"Göteborgs Hamn har sedan lång tid varit ett föredöme när det gäller hållbarhetsarbete. Hamnen är erkänd för att ligga i framkant, särskilt när det gäller dess åtgärder för att hantera luftkvalitet och klimatutsläpp. De var tidigt med och stöttade World Ports Climate Initiative (WPCI) och är en fortsatt viktig part när det gäller att utveckla Environmental Ship Index (ESI). ESI är ett av IAPH:s främsta initiativ som möjliggör för hamnar att ge incitament till fartyg med hög miljöprestanda. Göteborgs Hamn är också en aktiv medlem av World Ports Sustainability Programme (WPSP), där dess goda exempel utgör en viktig inspiration för andra hamnar på global nivå. Genom vice ordförandeskapet för tekniska kommittéen om klimat och energi, har hamnen också en central roll för utformningen av världens hamnars policys och bidrag till debatten inom IMO, när det gäller att minska sjöfartens klimatutsläpp."

Volymutveckling godsnavet

2021 är ett år där hela godsnavet ställts inför olika utmaningar till följd av pandemin och utmaningar inom logistiksektorn. Vid summering av volymerna för 2021 konstateras att påverkan för Göteborgs Hamn varit relativt begränsad. Hamnen har löpande under året fortsatt att attrahera nya kunder och linjer, både på land och sjösidan, inom samtliga segment. Utvecklingen inom containersegmentet visar en uppgång och Göteborgs Hamn återtar fortsatt marknadsandelar. Här syns en stark återhämtning både för container, roro och bilar, medan volymerna på energisidan minskat.

HÖGRE MARKNADSANDELAR INOM CONTAINER

När det gäller handel med länder utanför Europa är det vanligast att varorna fraktas på containerfartyg. I Göteborgs Hamn hanterades 828 000 containrar (TEU) under 2021, vilket är en ökning med 7 procent. Den svenska containermarknaden som helhet har ökat med 2 procent. Göteborgs Hamn tar alltså fortsatt marknadsandelar jämfört med föregående år, vilket innebär en ökning från 48 procent 2020 till 50 procent 2021. Andelen containers som transporterades via järnväg ökade under gångna året, från 60 procent under 2020 till 62 procent under 2021. Järnvägsvolymerna mäts i antal fraktade containers, vilket inkluderar gods som anländ till hamnen med konventionell järnväg och där omlastats till containers.

STARK ÅTERHÄMTNING FÖR RORO, FÄRJA OCH BILAR

Roro-enheter består främst av trailers för den europeiska handeln. Roro-volymerna har återhämtat sig stark under 2021. Antalet hanterade roro-enheter på roro-fartyg och färjor ökade med 10 procent jämfört med föregående år till 566 000 enheter under 2021. Hanteringen av nya bilar ökade kraftigt under det första halvåret 2021. Sedan dess har, logistikutmaningar med halvledare- och komponentbrist som följd, gjort att tillväxten mattats av något. Dock ökar antalet hanterade bilar med 9 procent jämfört med 2020 till 256 000 bilar. Därmed är Göteborgs Hamn Sveriges största bilhamn.

MINSKADE VOLYMER INOM ENERGI

Hälften av all råolja som tas in till Sverige kommer via Göteborgs Hamn. Här finns också Sveriges största depåverksamhet som försörjer hela Västsverige med bland annat diesel och bensin. Årets resultat innebär 19,1 miljoner ton, vilket kan jämföras med 21,6 miljoner ton 2020. Under 2020 gjorde det låga oljepriset att en stor mängd råolja lagrades in i Göteborg, vilket inte har skett i år på grund av rådande världsmarknadspris. Det har också varit raffinaderistopp under en period, vilket också har bidragit till den lägre volymen. Fokus för 2022 är att fortsätta stötta våra raffinaderikunder i deras satsningar på förnyelsebara bränslen.

KRYSSNINGSANLÖP TROTS PANDEMI

Med två dedikerade kryssningskajer med terminaler samt ytterligare två kajer där det finns möjlighet att lägga till de största fartygen är Göteborgs Hamn väl förberedd att ta emot kryssningsfartyg i alla storlekar. Kryssningssäsongen i Göteborg sträcker sig över hela året, med ett fokus under sommarmånaderna. 2021 tog hamnen emot fler anlöp än vad som var planerat. Detta tack vare ett hårt arbete med covid-19-säkrade anlöp och anpassade utflykter. Totalt tog vi emot 66 anlöp, vilket är ett av de bästa åren någonsin. Under ett normalår besöks Göteborg av cirka 40 procent tyskar, 20 procent engelsmän, 20 procent sydeuropéer, 10 procent amerikaner och 10 procent från övriga världen. Under 2021 var det 95 procent tyskar som besökte Göteborg.

VOLYMUTVECKLING I GÖTEBORGS HAMN

	2021	2020	2019	2018	Jämfört med 2020
Container, antal TEU	828 000	776 000	772 000	753 000	7 %
Container på järnväg, antal TEU	458 000	420 000	436 000	379 000	9 %
Roroenheter, antal	566 000	515 000	551 000	584 000	10 %
Nya bilar, antal	256 000	234 000	276 000	290 000	9 %
Energiprodukter, miljoner ton	19,1	21,6	22,2	23,4	–11 %
Passagerare, totalt	697 000	590 000	1 784 000	1 680 000	19 %
Kryssningsanlöp, antal	66	11	59	43	500 %
Gods totalt, miljoner ton	36,9	37,9	38,9	40,5	–3 %

HÄNDELSER UNDER ÅRET

Nedslag under 2021



MILSTOLPAR FÖR SKANDIAPORTEN
Samverkansprojektet mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB har nu pågått i tre år och målet är att senast under inledningen av 2026 kunna öppna ett första kajläge för anlöp av containerfartyg med ett djupgående av cirka 17,5 meter. Projektet följer tidplan och hamnbolaget ska påbörja sin byggnation med förstärkning av kajerna under inledningen av 2022 medan Sjöfartsverket kan vänta till hösten 2024 med att påbörja muddringen av farled och hamnbassäng. En viktig förutsättning för detta är att det finns en laga kraft vunnen miljödom, med tillstånd för muddring till Sjöfartsverket och tillstånd för kajförstärkningar och muddring till hamnbolaget.

Under året har Skandiaporten tagit flera viktiga steg framåt. Ett steg handlade om att fortsatt säkra finansiering utifrån gemensamma avsiktsförklaringen. Det gjordes genom att hamnbolagets styrelse under hösten 2021 kunde godkänna den totala kostnadsramen för Skandiaporten till 1 255 Mkr. Ett annat steg är att hamnbolaget, tillsammans med NCC, har genomfört detaljprojektering för kajåtgärderna under 2021, utifrån syftet att vara överens om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna. Arbetet genomförs i ett gemensamt projektkontor, även om delar har fått genomföras digitalt som en följd av pandemin.

MILJÖDOM OCH KLIMATKALKYL FÖR KAJÅTGÄRDERNA
Under året har projektets miljömål beslutats. Med utgångspunkt i hamnbolagets miljömål om reducerad klimatpåverkan formulerades en ambitionsnivå om att "ha kontroll över CO_2-avtrycket och utifrån det göra medvetna val". Därefter genomfördes en analys av kajåtgärdernas klimatpåverkan i byggnationsfasen, med hjälp av Trafikverkets verktyg för klimatkalkyler. Detta för att bygga kunskap och möjliggöra medvetna teknikvalslösningar och materialval. Resultatet visade att projektets CO_2-utsläpp under byggfasen beräknas till cirka 32 ton och att 80 procent av dessa kommer ifrån tillverkningen av stål och cement. Med hjälp av denna kunskap arbetar projektet vidare med att utveckla målsättningen och har fokus kring val av material och bränsle.

Parallellt med detaljprojekteringen har processen med tillståndsansökan enligt miljöbalken pågått under 2021. Det inkluderar kompletteringar och remissyttranden i sak från olika myndigheter och organisationer. Under januari 2022 kommer en huvudförhandling att hållas. Därefter kommer Mark- och miljödomstolen ta ett beslut i ärendet.

Skanna koden och se filmen om Skandiaporten.

Hamnbolaget har signerat "Getting to Zero" coalition's Call to Action, som handlar om att samverka för att minska klimatutsläppen inom sjöfarten.
Läs mer på sid 14.



Hamnbolaget har tecknat genomförande avtal med Trafikverket om Skandiaporten.
Skanna koden och läs mer.



Hamnbolagets plattform Port Optimizer™ med funktion för realtidsspårning av gods lanseras.
Skanna koden och se mer.

NY **DYKDALB** INVIGS PÅ KAJ 510/511 OCH DÄRMED KAN MAN TA EMOT STÖRRE FARTYG PÅ ETT SÄKRARE SÄTT.



Två nya järnvägslinjer till Malungsfors och Piteå invigs under året.

Hamnbolaget samarbetar med Swedavia och köper biobränsle för bolagets flygresor.

I mars transporterades högsta antalet container (43 300 TEU) på järnväg någonsin, under en månad, i Göteborgs Hamn.

Brinnande fartyget Almirante Storni sökte nödhamn i Göteborg.
Skanna koden och se mer.



Tranzero Initiative lanseras.
Läs mer på sid 18–19.

Klimatkampanjen lanseras.

Hamnbolaget får godkänt från Stadshus AB att investera i klimatåtgärder för cirka 600 Mkr.

Bolaget tilldelas medel från Klimatklivet för att bygga elanslutning i Energihamnen.
Läs mer på sid 24–25.

Kompassen lanseras. Ett nytt, säkrare system för hamnens ritningar.

Hamnbolaget tecknar avsiktsförklaring med Castellum om tillsammans utveckla logistikområdet Halvorsäng.

Hamnens nya kajplaneringsverktyg, Allberth lanseras.
Läs mer på sid 20–21.

Vadhavet för fåglar i Torsviken invigs.



Hamnbolaget förvärvar markområde i Arendal.

Försvarsmakten inviger nytt amfibieregemente vid Käringsberget.
Läs mer på sid 46.

Ny växlingsoperatör för järnvägen i hamnområdet tillträder.

Sista etappen för Trafikverkets utbyggnad av hanmbanan har fortlöpt under hela året.

JANUARI — DECEMBER



Tranzero Initiative – en samlad drivkraft

För att öka takten i omställningen av transportsektorn till fossilfria alternativ, har Volvokoncernen, Scania, Stena Line och Göteborgs Hamn inlett ett samarbete för att kraftigt minska koldioxidutsläppen kopplade till Nordens största hamn. Målet är att reducera de klimatpåverkande utsläppen med 70 procent till 2030. Samarbetet, som är gränsöverskridande och inkluderar flera transportslag, heter Tranzero Initiative. Fokus handlar om att bygga kunskap och omsätta det i konkreta åtgärder för att påbörja förändringen samt visa övriga i branschen att det är möjligt.

PARTNERSKAP FÖR EN HELHETSLÖSNING

Samverkansprojektet Tranzero Initiative presenterades i februari, med syftet att identifiera åtgärder för att förändra klimatpåverkan från transportsektorns hela värdekedja. Här finns en styrka i att identifiera problemen och dess lösningar tillsammans, för att ta fram en hållbar helhetslösning snarare än att agera enskilt. Hamnbolaget ska etablera nödvändig infrastruktur och tillgång till alternativa fossilfria drivmedel för tunga fordon som exempelvis el, HVO, biogas och vätgas. Volvokoncernen och Scania ska ha kommersiella erbjudanden av tunga fordon till sina kunder som möjliggör att landtransporterna på sikt kan bli fossilfria i linje med hamnens ambitioner. Stena Line å sin sida garanterar att nya fossilfria fartyg sätts in på Göteborg-Fredrikshamnslinjen före 2030 och går nu från vision till verklighet med det eldrivna fartygskonceptet Stena Elektra.

BYGGA KUNSKAP OCH VISA VÄGEN

Arbetet inleddes med behovsanalyser och kartläggningar av godsflöden för att kunna erbjuda marknaden rätt produkter och skapa en infrastruktur för drivmedel som stöttar utvecklingen. Cirka en miljon lastbilstransporter passerar hamnen varje år och genom analysen har man kunnat identifiera vilka flöden som inledningsvis är mest lämpade att rikta åtgärder mot. Det handlar om flöden som är repetitiva, förutsägbara och har en anpassningsförmåga utifrån räckvidd, vikt och farligt gods. Underlaget har också visat på vikten av lagspel mellan hamnens aktörer, varuägare, speditörer, åkerier och lastbilstillverkare – för att kunna omsätta kunskapen i konkreta åtgärder. Ambitionen är att det redan under första halvåret 2022 ska finnas lastbilsflöden i hamnen med elektrifierade fordon.

Målet är att reducera klimatpåverkande utsläpp till 2030 med

70%

Skanna koden och se presentationen av kommande åtgärder inom ramen för Tranzero Initiative!

PROGRAM MED ÅTGÄRDER

En rad sammankopplade åtgärder har tagits fram som ska implementeras i transportsystemet till och från Göteborgs Hamn, både på kort och lång sikt. Det handlar bland annat om:

- Incitament i hamnens terminaler som innebär produktionsmässiga fördelar för fordon med alternativ framdrift.
- Etablera produktion av vätgas i hamnen. Hamnbolaget har tillsammans med norska Statkraft initierat en utredning kring att etablera en anläggning för vätgasproduktion. Utgångspunkten är driftstart 2023 och en inledande kapacitet på fyra MW, vilket ger en produktion av upp till cirka två ton vätgas per dygn.
- Sätta upp en demonstrationsanläggning för ellastbilar i hamnen. Här ska finnas en yta där lastbilsägare kan upplåta sina fordon och få möjlighet att testa eldrift. Ska vara klart till våren 2022 och syftar till att bidra till ett språng framåt.
- Bygga en ladd- och vätgastankstation, vilket ska genomföras av Circle K.

Ytterligare åtgärder inom ramen för Tranzero Initiative kommer att presenteras i takt med att de är mogna.



Niklas Wahlberg

VP SYSTEM SOLUTIONS & PARTNERSHIPS, VOLVO GROUP PRODUCT AND PROJECT STRATEGY OFFICE

”Göteborgs Hamn utgör en mycket stor och viktig nod i det svenska logistiksystemet som kan bana väg i en samlad insats.”

”Min förhoppning är att vi kan bidra till att reducera CO_2 med 70 procent till 2030 för landbaserade transporter, samtidigt som att partnerskapet breddas och fångar andra behov kopplat till omställningen. Volvo Group har som mål att vara fossilfria till 2040. Den nödvändiga omställningen mot fossilfria transporter kräver initiativ där ett helhetstänk är viktigt. När möjligheten att bli en partner i Tranzero Initiative presenterades så stämde den uttryckta ambitionen väldigt väl för oss. Att dessutom, som ett globalt företag, kunna aktivt bidra till omställningen i Göteborg adderar också värde. En utmaning för Tranzero är givetvis att skapa intresset och engagemanget hos alla de aktörer i värdekedjan som måste vara en del av lösningarna. Det är dock en väldigt bra grund med de partners som utgör kärnan.”



Sigvard Orre

VP SPECIAL PROJECTS, SALES & MARKETING, SCANIA

”Det är särskilt intressant att projektet handlar om intermodalitet. Transportslagen ställs inte mot varandra utan det handlar om att alla delar av transportflödet ska ställa om.”

”Det som Tranzero vill åstadkomma är helt i linje med det som vi arbetar med på Scania. Vårt syfte är att driva på omställningen till ett hållbart transportsystem och vi gör det genom partnerskap eftersom vi vet att det är först när flera sluter upp som verklig förändring sker. Det viktigaste är att gå från ord till handling. Här har vi snabbt sett resultat från olika parter, där Scanias avtal om en extremtung och extralång transport med Jula Logistics är ett bra exempel. Utmaningen är att få politiken att svara upp och sätta igång med att bygga ladd-infrastruktur för tunga fordon. Det är på gång, men det måste gå fortare.”

NORDENS FÖRSTA PUBLIKA STATION MED LADDNING OCH VÄTGAS FÖR TUNG TRAFIK

En åtgärd är att etablera en ny fossilfri drivmedelsstation för lastbilar. Stationen kommer att kunna erbjuda el, vätgas och biobaserade flytande bränslen och kommer att drivas av Circle K, som arrenderar marken av hamnbolaget. Stationen är en utbyggnad av en befintlig station som ligger vid Vädermotet i Göteborgs Hamn, strategiskt placerad intill de primära lederna in och ut ur hamnen. Snabbladdning och vätgastankning kommer att utvecklas i etapper, men kommer att vara möjlig redan 2022 respektive 2023/24, för att sedan utvecklas med fler platser och högre kapacitet. Det kommer också att ske utvärdering, för att se om det är rätt åtgärder och teknik som tillämpats eller komplettering med andra lösningar bör ske. Stationen är inkluderad i hamnens totala effektstrategi, där Göteborgs Hamn har en löpande dialog med Göteborg Energi Nät AB kring ökat effektbehov i hamnen i och med Tranzero Initiative.



Digital väg framåt för fartygen

Varje dag, dygnet runt och hela året, är Göteborgs Hamn öppen för fartygstrafik. Vid varje fartygsanlöp samarbetar många olika aktörer för att genomföra ett lyckat anlöp. Digitalisering kan ge nya möjligheter att dela, visa och förutse status och information kring fartygsanlöpen. Detta kan skapa bättre förutsättningar för effektiva anlöp till hamnen och erbjuda en rad olika möjligheter som bidrar till att nå visionen om att bli världens mest konkurrenskraftiga hamn. Hamnens digitaliseringsresa handlar både om att visualisera godsflöden och effektivisera anlöp. Under gångna året har hamnbolaget lanserat verktyg och startat upp strategiska initiativ, för att driva utvecklingen framåt. Genom den kunskap som tillgängliggörs kan bättre åtgärder planeras och genomföras.

DIGITALT ANLÖP

Dagens anlöpsprocess saknar systemstöd för genomgående transparens och det råder en situation där realtidsinformation inte alltid når samtliga relevanta parter. Idag visar Göteborg Hamn information via kajplaneringsverktyget Allberth, men för en samlad lägesbild krävs att nyckelaktörerna delar information sinsemellan. Projektet Digitalt Anlöp är ett strategiskt initiativ inom hamnbolaget och syftar till att möta verksamhetens behov genom en digital plattform. Plattformen ska möjliggöra informationsdelning på nya sätt och via intuitiva gränssnitt skapa tjänster för optimering. Utöver plattformen vill projektet också tydliggöra anlöpsprocessen utifrån dess digitala möjligheter samt identifiera flaskhalsar. Genomförandet sker via flera olika moduler och fokus: Just In Time arrival (JIT), anlöpsoptimering och statistik. Effekten som ska uppnås handlar bland annat om en mer effektiv hantering för alla inblandade aktörer, minskade klimatutsläpp från fartygen, lägre kostnader för anlöpsaktörerna och mer effektivt utnyttjande av kajer och farleder.

EFFEKT PÅ HAMNENS KLIMATMÅL

Hamnbolagets miljömål innebär att hamnens klimatutsläpp ska reduceras med 70 procent till 2030. I resultatet för 2020 stod sjöfartens andel av målet för 160 000 ton och cirka 85 procent av hela hamnens utsläpp.

Åtgärder genomförs för många olika delar av anlöpsprocessen, där digitala verktygen blir viktiga eftersom de skapar förutsättningar för minskade utsläpp. Fokus på fartygens miljöpresentanda är givetvis viktigt, där påverkar hamnen bland annat genom miljörabatter för de med högre prestanda. Via anlöpsprocessen kan hamnen också påverka hur fartyget nyttjas. Exempelvis kan tillgängliggörandet av data om önskad ankomsttid i realtid skapa förutsättningar för minskning av fartygens utsläpp genom reducerad och optimerad hastighet. Förhoppningen är att förbättringsarbetet inom projektet med digitalt anlöp ska leda till minskade utsläpp i samtliga delar av anlöpsprocessen – till sjöss, vid ankars, i hamnområdet och till kaj.

ALLBERTH – VISUALISERINGSVERKTYG FÖR KAJOPTIMERING

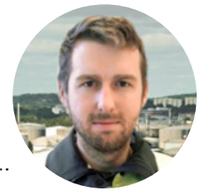
I början av hösten 2021 lanserades Allberth, ett kajplaneringsverktyg som hamnbolaget har arbetat fram tillsammans med leverantören Awake.ai. I verktyget finns olika utgångspunkter, en intern för kajplanerarna i Göteborgs Hamn och en extern för de som arbetar med fartygens anlöp in till hamn. Allberth är ett mer övergripande verktyg än de som användt tidigare. Här syns en schematisk vy över vilka fartyg som ligger vid vilka kajer. Det finns också en karttjänst där man kan välja ett tidsfönster för en specifik kaj från ett givet kajurval. Då ser man vilka fartyg som är planerade att ligga här vid just den tiden och på de kajer som har gps-pollare syns dessa positionerade fartygen på kartan.



Fredrik Rauer
NAUTISK HANDLÄGGARE,
GÖTEBORGS HAMN AB

”Digitala verktygen skapar möjligheter för oss att ta fram nya lösningar som förväntas ha effekt på flera områden, bland annat kortare ledtider och lägre klimatavtryck för våra kunder.”

”Generellt handlar digitaliseringsarbetet om att leverera lösningar på den efterfrågan som finns och lyfta hamnen mer in i framtiden. Vår förhoppning är ju så klart att arbetet med flera av våra digitala initiativ också ska ha effekt på vårt klimatmål. Just sjöfarten står för en stor del av utsläppen och kräver innovativa lösningar för att påverka utvecklingen. Transparent informationsdelning är en viktig del eftersom det skapar många möjligheter för samtliga aktörer som är berörda. Genom etableringen av exempelvis Allberth har vi kunnat skapa en bättre tydlighet kring vilken information om kajplanering som är korrekt i realtid. Då kan alla inblandade samverka bättre kring planering och minska förekomsten av brister i processen.”



Henrik Sahlberg
PRODUKTIONSINGENJÖR,
PD PRODUKTION, PREEM AB
ANVÄNDARE AV ALLBERTH

”Vid en fullskalig implementering och ett scenario där alla aktörer kan samarbeta med varandra, så är Allberth till stor hjälp för vårt hållbarhetsarbete. Det bidrar genom att kraftigt minska utsläpp i samband med fartygstransporter som är en del av vår kedja från import av råvara till transport ut till kund.”

”Med ett system som samlar information och levererar pålitliga data minskar risken för förseningar kraftigt. Med ytterligare funktioner som sammankopplar alla aktörer som samarbetar vid ett anlöp, så skulle alla kunna dela information med varandra. Då skulle ankomsttiden kunna anpassas till när det passar samtliga aktörer och fartyget kan därigenom justera sin hastighet istället för att köra med full fart och sedan ankra vid ankomst. Med lägre hastighet och utan tid på ankarplatsen så skulle drivmedelsförbrukningen reduceras. Detta, tillsammans med många andra hjälpmedel, hjälper Preem att uppnå sitt klimatmål – vilket är en klimatneutral verksamhet 2035.”

BÄTTRE INFORMATION BIDRAR TILL ÖKAD EFFEKTIVITET

Snabb och korrekt information är nyckeln till ett effektivt anlöp, där delar handlar om att man vill ha olika statusar i planeringen. För hamnens externa aktörer som till exempel lotsarna, Klippans båtmän och fartygsagenter som har stor del i planering och genomförande av ett anlöp, innebär Allberth att de får ny tillgång till snabb och relevant status. Något som skapar effektivitet i både pengar, tid och som även är bra för miljön, då planeringen blir mer precis och förutsägbar. Allberth blir en del av hamnens tjänsteutbud och service till hamnklustret. Effekten av användandet förväntas bli tidsbesparing, större effektivitet och lägre klimatutsläpp från fartygen.



Hamnen tar socialt ansvar

Hamnen är en viktig del av Göteborg och hamnbolaget är en betydelsefull samhällsaktör. I egenskap av Nordens största hamn så förser vi Sverige med gods och varor, men är också del av Göteborgs Stad. Här har bolaget en roll i att bidra till de utmaningar som samhället står inför och göra insatser där vi kan bidra. Under 2021 har flera insatser genomförts, vilka har engagerat både våra medarbetare och samarbetspartners. Förhoppningen är att kunna bidra inom olika projekt samtidigt som vi sprider kunskap om Göteborgs Hamn, sjöfart och logistik.

UNGDOM OCH SEGLING – ETT FRAMGÅNGSRIKT INTEGRATIONSPROJEKT

Ungdom och Segling, som är ett samarbete mellan Gårdstensbostäder, GKSS och Rotary Långedrag, är ett av de mest framgångsrika integrationsprojekten i Göteborg. Över 400 ungdomar från det utsatta området Gårdsten har fått lära sig att segla tillsammans med ungdomar från andra delar av staden. Arbetet startade 2005 och målgruppen är 8–13-åringar, vars seglarskola pågår under en sommarvecka och är kostnadsfri. Det har inneburit att dessa ungdomar har fått prova på segling och fått en dörr mot ett bredare kontaktnät och träffat andra ungdomar som de annars kanske inte skulle komma i kontakt med. Efterhand har de också möjlighet att bli seglingsinstruktörer och även goda förebilder för andra ungdomar i området.

Skanna koden och se filmen från seglarskolan under sommaren 2021!

HAMNBOLAGET ÄR NY SPONSOR UNDER 2021

Under sommaren 2021 fick Göteborgs Hamn möjlighet att gå in som ny sponsor för Ungdom och Segling. Satsningen innebar att ytterligare 31 barn och ungdomar från området fick uppleva hamn- och seglingslivet under sommaren 2021. 24 barn fick vara med på seglingsläger hos GKSS i Långedrag och på Æolusön. Därtill fick åtta ungdomar sommarjobb som seglingsinstruktörer och hamnvärdar på GKSS i Långedrag.

Satsningen är också en del i det arbete som hamnbolaget gör för att säkra framtidens kompetens och öka antalet medarbetare med utländsk bakgrund. Bolaget vill självklart spegla den mångfald som Göteborgs invånare består av. Förhoppningen är att de unga som här satsas på ska få upp ögonen för Göteborgs Hamn som framtida arbetsgivare och välja en inriktning mot sjöfart, logistik eller annat relaterat till hamnen. Inför 2022 kommer hamnbolaget bjuda in övriga aktörer inom godsnavet till att bidra till projektet.



Salma Nazzal

ANSVARIG GÅRDSTENSBYRÅN, GÅRDSTENSBOSTÄDER AB

”Vi är väldigt glada och stolta över att Göteborgs Hamn har gått med i denna satsning! Det innebär att vi kan ge ännu fler unga från Gårdsten möjlighet att få lära sig segla och därmed komma i kontakt med ungdomar från andra miljöer och områden.”

”Gårdstensbostäder har i samarbete med GKSS (Göteborgs Kungliga Segelsällskap) och Rotary Långedrag sedan sexton år tillbaka byggt upp en verksamhet som gett ungdomar nya möjligheter och upplevelser. Detta har bidragit till ökad förståelse och respekt för kulturella och sociala olikheter. Vårt ursprungliga syfte var att vi ville skapa meningsfulla aktiviteter för barn och ungdomar under sommarlovet. Genom långsiktighet och ständig kontakt med ungdomarna och deras föräldrar har verksamheten kunnat växa.”



DONATION TILL RONALD MCDONALD HUS GÖTEBORG

Hamnbolaget har bidragit med en donation till ett lekplatsprojekt för Ronald McDonald Hus i Göteborg. Den nya upprustade lekplatsen, som finns i anslutning till Drottnings Silvias Barnsjukhus, invigdes under hösten. Den består numera av en lekplats som ska inkludera alla barn, oavsett rörelsehinder eller aktuellt mående. Efter många gånger tuffa behandlingar ska de sjuka barnen och deras syskon kunna få en rolig och lekfull stund ihop.



Genom hamnbolagets och andra aktörers donationer kan fler barn, oavsett förutsättningar, få tillgång till lekplats.

Stegtävling för BRIS

I hälsans tecken och med ett gemensamt mål, genomförde i våras 35 anställda från hamnbolaget en stegtävling där priset var en donation från företaget till valfri välgörenhetsorganisation. Med hjälp av stegräknare loggades allas antal steg under fyra veckor och tillsammans gick deltagarna hela 6 349 911 steg! Alla anställda fick rösta fram vilken organisation som pengarna skulle gå till och då var det, med stor marginal, flest röster på BRIS.





Kajplats 519, 520 och 521 ska elanslutas och en huvudstation med transformator och högspänningsställverk byggs, tillsammans med tre anslutningsstationer.

Utveckling av Energihamnen

Energihamnen är Sveriges största allmänna energihamn och hanterar idag till stor andel fossila bränslen. En central del i Energihamnens framtida konkurrenskraft handlar om anpassning till omvärldens krav på en energiomställning för samhället. Utifrån FN:s globala hållbarhetsmål har världen och Sverige en tydlig ambition om att minska fossilberoendet, vilket får konsekvenser för transportbranschen och Energihamnens verksamhet. Här arbetar hamnbolaget tillsammans med partners i hamnen för att identifiera framtidens lösningar och fortsätta genomföra åtgärder som möjliggör en energiomställning, både för energibranschen och sjöfarten.

ENERGIHAMN I FÖRÄNDRING

Många av bolagen i Energihamnen genomför olika satsningar kopplat till förnyelsebara bränslen och nya lösningar för sjöfarten, eftersom efterfrågan har ökat. För att hamnbolaget ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och vara förberedd på de förändringar som väntar så krävs ett eget arbete med en framtidsvision för Energihamnen. Under 2021 har detta arbete eskalerat och resurser har tillsatts för att enbart arbeta med Energihamnens långsiktiga utveckling. En grund lades under 2020, genom ett forskningsprojekt tillsammans med Chalmers tekniska högskola med fokus på framtida utveckling av globala energi- och logistikbranschen och utvecklingen i Göteborg.

Energihamnens utmaningar och möjligheter framåt är många. Det handlar om att hitta lösningar för infrastrukturen med stort reinvesteringsbehov parallellt med en föränderlig omvärld. Därtill att utveckla affärsmodellen för att kunna hantera den omställning som kommer. Att både stötta bolagen som bedriver verksamhet i deras förändringsarbete och skapa en proaktiv dialog kring hur omställningen ska mötas. Arbetet måste ske stegvis och i samverkan med våra partners i branschen. Här har hamnbolaget en viktig roll i att skapa möjligheter och förutsättningar för framtidens bränslen.

FRAMTIDENS BRÄNSLEN

En viktig roll i framtidens energihamn handlar om fokus kring alternativa bränslen. I takt med omställningen måste hamnen följa med och skapa förutsättningar för att bolagen inom godsnavet ska kunna producera, lagra och tillhandhålla de alternativa bränslen som både sjöfarten och industrin behöver. I ett första steg handlar om att ta fram och etablera driftsföreskrifter för hantering av olika alternativa bränslen, exempelvis metanol, ammoniak och vätgas. Det innebär att hamnen är redo med praktiska förutsättningar och krav, när hanteringen kommer. I ett andra steg ska alternativa bränslen finnas tillgängliga i hamnen eller dess närområde, genom produktion och lagring. Flera åtgärder i linje med detta kan du läsa om på sid 18–19. Det är också viktigt att sjöfarten får tillgång till biogas, i stället för att ha framdrift på 100 procent LNG, samt möjlighet till elektrifiering.

ELANSLUTNING FÖR TANKERS – EN VÄRLDSSENSATION

Inom snar framtid kommer det vara möjligt för tankfartyg att elansluta vid kaj. Projektet initierades under förra året och är unikt eftersom Göteborgs Hamn kan bli först i världen med elanslutning av tankfartyg inom explosionsklassat område. Projektet innebär en nätstation och tre anslutningsstationer som möjliggör elanslutning vid kaj 519–521 med en spänningsnivå om 6,6 kV, 50 Hz och effekt upp till 3 MW. Under 2021 har arbetet fortlöpt med förberedande arbete och upphandling av totalentreprenad. Projektet delfinansieras av Klimatklivet, ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Göteborgs Hamn har beviljats 10,7 Mkr för projektet. Driftsättning förväntas under våren 2023 och årlig reduktion av fartygens koldioxidutsläpp till följd av elanslutningen beräknas till 1 800 ton.



Jörgen Wrennfors
PRODUKTIONSINGENJÖR, GÖTEBORGS HAMN AB

”En viktig del i att lyckas med elanslutningsprojekt handlar om samverkan med flera branschaktörer. Vi vill göra rätt från början och vi har en unik position där vi samverkar med många olika parter, för att detta projekt ska lyckas.”

”Tillsammans med rederier, energibolag, klassningssällskap, myndigheter och andra hamnar verkar vi för att ta fram ett koncept som kan bli normgivande och lyckas på bred front. Det finns alltid risker med att bedriva utvecklingsprojekt och etablera nya lösningar. Vi behöver få branschen med oss att tro på vår lösning, om vi ska kunna få många att vilja och våga tillämpa den. Vi har goda förutsättningar för att uppnå ett gott resultat så att våra elanslutningar ska kunna nyttjas av många fartyg samt vara en viktig del i både hamnbolagets och våra kunders arbete med att reducera CO_2-utsläppen.”



Joachim Gunmalm
ANSVARIG FÖRNYBAR ENERGI, GÖTEBORGS HAMN AB

”Vi har en spännande utveckling framför oss! Vi måste ta fram en vision för hur en hållbar energihamn ser ut och hur säkerställer vi en hållbar transformation av dagens verksamhet?”

”Vi ska givetvis samverka med våra partners i Energihamnen, de är viktiga för oss och vi ska stötta deras omställning. Här är det viktigt att vi är proaktiva och transparenta när vi skapar de förutsättningar som krävs. Samtidigt måste vi också ha en helhetsbild kring utvecklingen av Energihamnen, där vi inte enbart väntar in andra. Detta är lite av ett skifte i hur vi har arbetat, men det skapar många möjligheter för oss. En utmaning är ju att infrastrukturen i Energihamnen är otroligt välanvänd, det är kanske den mest använda i hela hamnen. Det medför höga krav på praktiska lösningar och nära samverkan med våra partners, så att drift och utvecklingsarbete kan genomföras samtidigt.”

SAMVERKAN – EN NYCKEL TILL FRAMGÅNGSRIK ELANSLUTNING

Under hela arbetsprocessen har samverkan varit en viktig del för att komma framåt. I tidigt skede har dialog förts med olika aktörer kring anläggningens utformning och hur det medför krav på fartygen för praktisk och säker uppkoppling. Det har mynnat ut i gemensamma operativa, tekniska och ekonomiska beslut. Projektet har arbetat mycket med metodval och riskanalyser där säkerheten har varit i fokus. Parallellt har man också arbetat med bred förankring inom branschen och samverkat med nationella och internationella hamnar, Preem, St1, svenskt oljehamnsforum och relevanta myndigheter. En viktig del har också handlat om att få godkännande av internationella klassningssällskap och oljebolag som klassar fartygen och som regelbundet utför vetting i Energihamnen. Det handlar om att säkra upp så bolagen stödjer vår metod och teknik, vilket möjliggör en standardisering. Projektets förhoppning är att kunna sprida konceptet till andra hamnar och lägga grunden för en standard för elanslutning inom explosionsklassad miljö.

» Läs mer om Klimatklivet här: www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/klimatklivet



Hållbart underhåll av hamnens kajer

I godsnavet ansvarar hamnbolaget för att alla kajer är i gott skick och säkra att använda. Det är en förutsättning för att terminalerna ska kunna utföra sin godshantering på ett effektivt och säkert sätt. Detta är en central del i hamnbolagets grunduppdrag och kräver ett systematiskt långsiktigt arbete. Hållbarhet är en av många parametrar som spelar roll när pusslet som utgör underhållsarbetet ska läggas. Val av åtgärder, arbetssätt och materialval är bara några områden där Göteborgs Hamn arbetar med möjligheterna kring mer fokus på hållbarhet.

INSPEKTION AV KAJKONSTRUKTIONER

Göteborgs Hamn har följt ett systematiskt inspektionsprogram för kajkonstruktionerna sedan mitten av 2000-talet, vars metod grundar sig på Trafikverkets inspektionsmetodik. Det inkluderar en huvudinspektion som utförs minst vart sjätte år och då inspekteras hela konstruktionen på handnära avstånd. Eventuella skador klassas enligt tillståndsklasser, vilket ger kunskap om senaste tidpunkten för när skadorna och dess påverkan på kajen behöver utredas. Vid inspektionerna anlitas ofta olika konsulter, exempelvis dykare, konstruktörer, materialexperter och geotekniker, som arbetar tillsammans med bolagets förvaltare och projektledare.

Efter varje inspektion gör konstruktör och förvaltare en samlad bedömning och fortsatt strategi för att säkerställa kajen under en lång tid. Den stäms av med befintlig underhålls- och reinvesteringsplan samt kvarvarande livslängd för ingående konstruktionsdelar. Bolaget har en underhålls- och reinvesteringsplan med 10-årsperspektiv för varje kajkonstruktion och för många konstruktioner pågår större reinvesteringsprogram. I övrigt så sker andra säkerhetsåtgärder i vardagen som tillsyn och skötsel, ronderingar, kontroll via säkerhetssamordnarna innan fartygsanlöp samt last- och fartygsplaneringar.

Varför uppstår en kajskada?

Skador på kaj orsakas av nedbrytningsmekanismer som till exempel korrosion, urlakning, frostsprängning och andra fysikaliska eller kemiska reaktioner. Dessa kan sakta bryta ner betong och stål över en lång tid. Det finns även andra typer av skador som kan uppstå, som till exempel påkörningsskador.

I Göteborgs Hamn finns det 52 kajplatser och över 6 200 meter kaj.



Annika Oskarsson

FÖRVALTNINGSCHEF KAJKONSTRUKTIONER, GÖTEBORGS HAMN AB

”De som använder våra kajer skall kunna lita på att det i alla lägen är säkert att lägga till. Att vi genomför underhåll i tid och på ett sätt som innebär att vi stör verksamheten i minsta möjligaste mån.”

”Vi ska ha kunskap om anläggningens skick och vilka åtgärder som vi behöver göra för att säkerställa driften samt att kajen har tillräcklig kapacitet för det som vi har lovat i avtal och till kunder. När en specifik konstruktion är på väg att uppnå sin tekniska livslängd ser vi till att konstruktionen är säker. Den ska gå att använda fram tills en ny konstruktion är på plats, eller att en större reinvestering genomförs. Det gör vi genom att tillsammans med konstruktör ta fram ett kontrollprogram över vad vi ska kontrollera och hur ofta.”

HÅLLBARA MATERIALVAL

Hamnbolaget arbetar löpande med att identifiera relevanta miljökrav som kan ställas vid upphandling av exempelvis material i anläggningsprojekt. Under 2021 har ett större internt arbete bedrivits när det gäller betong. Det handlar om att undersöka om betong med lägre CO_2-avtryck, till följd av inblandad slagg och mindre cement, kan nyttjas i hamnen. Detta har historiskt varit svårt till följd av den krävande miljö som konstruktionen befinner sig i, men nu undersöks nya ingångar. Resultat väntas under 2022. Därtill arbetas också med kravnivåer när det gäller val av stål och hårt trä. Vilken typ av information kan leverantörerna redovisa till bolaget, så att verksamheten kan ta medvetna beslut.

TESTAR NYA ANALYSER OCH ARBETSSÄTT

Olika nya arbetssätt har testats när det gäller att undersöka alternativ vid underhåll och genomförande av de olika momenten som krävs vid inspektioner. Här är tre exempel:

- I år genomfördes skanning av balkarna under kaj av en fjärrstyrd batteridriven båt som var utrustad med kamera och ledbelysning. Arbetet genomfördes på fem timmar, vilket är en stor skillnad mot det manuella arbetssättet som inkluderar ställningar och pråmar där man tar nära bilder och knackar på konstruktionen för att upptäcka skadade partier. Genom bilderna som tas görs en 3D-modell, vilken också jämförs med underlag från konventionella inspektioner. Arbetssättet gör att man kan fokusera på de delar där det krävs insatser och skicka inspektören dit.
- I en förstudie om en bro i Torshamnen jämfördes olika alternativ för att identifiera den mest lämpliga åtgärden. Tre alternativ undersöktes med avseende på produktionskostnad, klimatpåverkan och underhållskostnader. Underlaget gav kunskap om samtliga tre områden, vilket blev en viktig grund för medvetna beslut. Trafikverkets klimatkalkyl användes och den inkluderade tillverkning och transport av material. Klimatkalkylens resultat innebar också en bättre bild kring vilka arbeten som helst ska genomföras sällan, om det krävs att de genomförs, då dess klimatpåverkan är hög.
- Inför inspektion måste pålarna under kaj tvättas och i år genomfördes nya tester med att låta en robot genomföra arbetet. Ny utrustning och bättre tryck medförde ett mer lyckat resultat än tidigare försök. Arbetet är tidskrävande men är samtidigt mycket mer säkert. Att arbeta under kaj är en farlig arbetsmiljö och utförs arbetet manuellt krävs att flera dyklag är på plats. Andra fördelar är att roboten kan arbeta även om fartyg ligger vid kaj och medför lägre kostnader.



Ali Zadeh

PROJEKTLEDARE TEKNISK FÖRVALTNING KAJKONSTRUKTIONER, GÖTEBORGS HAMN AB

”Jag undersöker alltid om det finns andra alternativ till det som är tänkt. Ofta finns lösningar som man tidigare inte tänkt på och som kanske är mer hållbara både i dagsläget och på längre sikt.”

”Vi ligger i framkant när det gäller viljan att prova nya lösningar och flera av dessa metoder vill också andra aktörer höra mer om och samverka kring. Många av de alternativ som vi har testat medför mindre risker för inblandad personal men också ökad effektivitet och lägre kostnader. Det är spännande att prova digitala metoder och se hur de kan utvecklas framöver, kanske kan vi hitta fler vinster genom att utveckla hur vi använder dem. Nästa steg blir att nyttja alternativa material i högre grad. Jag hoppas att vårt interna arbete som pågår kommer att medföra en ny standard för hur vi arbetar med exempelvis betong och stål.”



HÅLLBARHETS-STYRNING

För Göteborgs Hamn AB handlar hållbarhet om att nå en balans mellan samtliga tre dimensioner av hållbarhet. I samråd med vår ägare arbetar vi för en hållbar stad och i samverkan med våra intressenter arbetar vi för en hållbar bransch. Hamnbolaget har direkt påverkan inom områden som berör samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Vi bidrar också till påverkan genom vår roll för hela godsnavet och via relationerna till våra intressenter. Fem väsentliga hållbarhetsfrågor har identifierats för bolaget, se sid 10 och 48. Vi arbetar med att styra samtliga. Inom flera områden, exempelvis miljö, utövas styrning av såväl direkt påverkan som indirekt påverkan.

INOM EKONOMI balanseras marknadsmässiga förutsättningar och behov av ett långsiktigt agerande. Ett starkt kassaflöde från verksamheten är avgörande för att möjliggöra bolagets investeringsprogram och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt.

INOM MILJÖ sker styrning för att minimera miljöpåverkan från den egna verksamheten och övriga godsnavet. Genom att proaktivt ta fram åtgärder i samverkan med terminaler, rederier, arrendatorer och landtransportörer, bidrar vi till mer hållbara transporter.

INOM SOCIALT ANSVAR agagerar vi både lokalt inom Göteborgs Stad och utifrån vår roll i hamnklustret. Bolaget ska fortsätta vara en attraktiv arbetsplats som kännetecknas av en god, säker och utvecklande arbetsmiljö. Genom kompetenta och kreativa medarbetare drivs utvecklingen och verksamheten framåt.

Målen i affärsplanen är kopplade till varje hållbarhetsdimension och är sammanlänkade och inget av dem kan uppfyllas på bekostnad av de andra, för att uppnå ett hållbart godsnav. Utmaningen för bolagets styrning ligger i att säkerställa balansen och förhindra konflikter på mål och aktivitetsnivå. I detta avsnitt beskrivs formerna för hållbarhetsstyrningen och dess röda tråd från affärsplan till aktiviteter i verksamheten och därefter granskning och uppföljning. Det inkluderar information om ägarstyrning, samverkan med intressenter, ledningssystem och säkerhetsarbete. Därtill redovisas mål och utfall samt risker och djupdykning i arbetet med specifika intressenter.

Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål

GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

I Skandinaviens största godsnav har hamnbolaget en viktig roll för att bidra till genomförandet av Agenda 2030, både på hemmaplan och internationellt. Agenda 2030 handlar om att världens länder har antagit 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att uppnå fyra saker till år 2030: avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen. Göteborgs Hamn AB berörs av 15 av 17 mål och 63 av 169 delmål, vars grad av relevans varierar utifrån bolagets uppdrag och verksamhetens påverkan. Läs mer om analysen på sid 48.

Vi skapar värde...

...för våra kunder, näringslivet och samhället genom att utveckla godsnavet och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt. Det gör hamnbolaget genom att vara garant för näringslivets access till hela världen.



Vi belastar...

...naturen genom att hamnverksamheten har påverkan på klimat, vatten, mark och resurser. Vi vidtar åtgärder för att minska vår och våra kunders miljöpåverkan. Det handlar exempelvis om att skapa incitament för omställning inom sjöfarten genom miljörabatter, arbeta för att öka andel gods på järnväg eller genomföra kompensationsåtgärder. Vi nyttjar vår roll för att påverka så många aktörer som möjligt.

Mer information om FN:s hållbarhetsmål hittar du här: www.globalamalen.se

Bolagets styrning och affärsplan

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad och styrningen av bolaget utgår ifrån kommunens kort- och långsiktiga planer. Bolagets styrelse sätter årligen inriktningen för hur kommunens budgetmål ska uppnås och vilka fokusområden som är särskilt relevanta för bolaget att arbeta med. Utifrån inriktningen ska ledningsgruppen i bolaget ta fram en affärsplan med konkreta mål och beskrivning över hur målen ska nås.

INTERN STYRNING

Bolaget har en generalplan för hamnens långsiktiga utveckling, vars syfte är att säkerställa att Göteborgs Hamn står väl rustad för att möta marknadskraven över de kommande 30 åren. Därtill finns en strategisk tio års plan, affärsplan samt investerings- och underhållsplaner. Bolaget har också strategier och planer inom specifika ämnesområden för att tydliggöra dess inriktning, exempelvis public affairs, miljö- och klimat, arbetsmiljö, kommunikation, säkerhet, digitalisering, innovation och likabehandling. För att bibehålla en god ekonomi och hantera händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå sina mål så finns budget, prognoser och internkontrollplan. Samtliga dokument ovan tillhandahålls i vårt ledningssystem.



VÅR ÄGARES ROLL

Göteborgs Stadshus AB är moderbolag för den koncern som utgörs av alla kommunala bolag inom Göteborgs Stad. Där utövas den formella äganderollen över hamnbolaget och utformning av vårt uppdrag, utifrån kommunfullmäktiges beslut. Bolaget är egenfinansierat och lämnar koncernbidrag till staden om det inte medför begränsningar av förmågan utföra uppdraget.

Göteborg Stads kommunfullmäktige väljer styrelseledamöter, lekmannarevisorer och revisorer för bolaget och dess dotterbolag. Kommunfullmäktiges ställningstagande hämtas in innan beslut av större vikt eller principiell betydelse fattas i verksamheten.

Bolagets uppdrag fastlås i ett ägardirektiv som reglerar vilken typ av verksamhet som får bedrivas. Ett nytt ägardirektiv beslutades 2019 och mindre justeringar beslutades under 2020. Årligen genomförs ägardialoger mellan styrelserna i hamnbolaget och Göteborgs Stadshus AB för att följa upp hur bolaget arbetar utifrån uppdraget och i enlighet med Göteborgs Stads styrdokument.

AFFÄRSPLAN

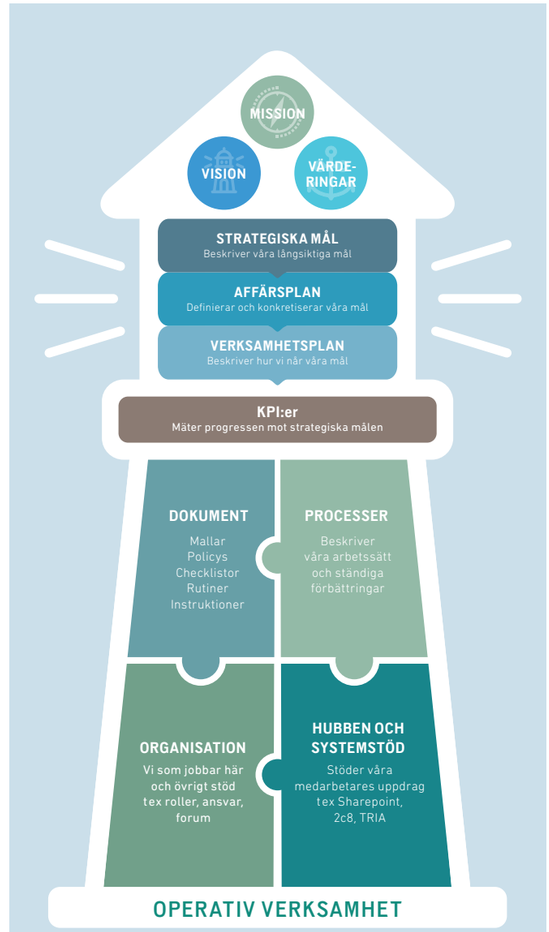
Göteborgs Hamn AB:s affärsplan formas utifrån ägardirektivet samt styrelsens inriktning för året. Planen grundas också på en nulägesanalys av vad som sker i omvärlden, prioriterade risker samt utvärdering av befintliga arbetssätt och metoder. Våra intressenters krav och behov beaktas såväl som verksamhetens behov och våra medarbetares utveckling. Affärsplanen gäller i tre år och endast mindre revideringar sker varje år. I planen finns fem strategiska mål och till dessa kopplas tio KPI:er, läs mer på nästa sida. I planen anges bolagets inriktning och ansvar kring hållbarhet, då det är en grund som genomsyrar hela planen och samtliga mål. Syftet med ett integrerat arbete är att bidra till FN:s globala mål för hållbar utveckling.

FYREN LEDER OSS RÄTT

Bolagsstyrningen sker utifrån ledningssystemet Fyren där behov- och kravbilden utifrån olika intressenter och bolagets intressen bryts ner på kort och lång sikt. Det handlar om att göra rätt saker, på rätt sätt, i rätt tid för att skapa nöjda kunder och uppnå vår vision. Grunden är uppbyggd utifrån verksamhetens tidigare ISO-certifierade baserade arbetssätt inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Från och med juni 2021 sker fortsatt vidareutveckling i stället genom SIQ:s managementmodell.

UTVÄRDERING OCH KONTROLL

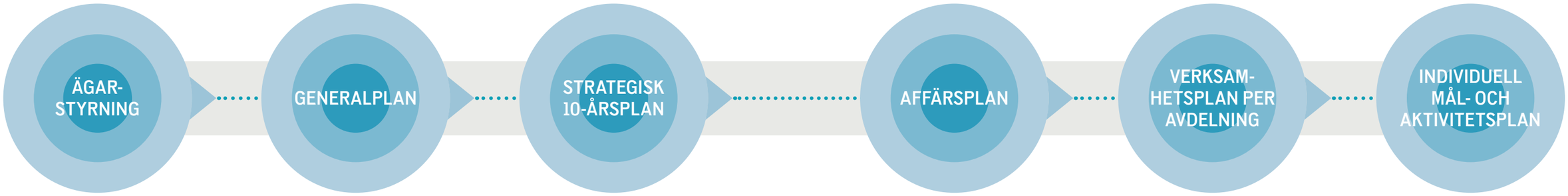
Arbetet med att kontrollera och kvalitetssäkra verksamheten sker inom ramen för arbetet med fyren och dess struktur. Det innefattar olika utvärderingar, uppföljning av mål och resultat, hantering av avvikelser, revisioner samt analyser vid interna forum för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Varje år väljs ett antal områden och processer ut som ska särskilt granskas. Detta för att kunna verifiera att riskreducerande åtgärder och andra kontrollaktiviteter fungerar på ett tillfredsställande sätt. Läs mer om bolagets riskarbete på sid 38–39. Det handlar också om ett löpande arbete med att etablera en kultur där var och en tar sitt ansvar för den interna kontrollen. Stora delar av bolagets verksamhet omfattas av lagstiftning. Lagförteckningar finns tillgängliga i verksamheten och följs upp löpande.



Fyren möjliggör ordning och reda och ger stöd åt verksamheten i att: planera, leda, genomföra, följa upp, utvärdera och förbättra.

Från ägarstyrning till medarbetarens individuella plan

Bolaget planer, strategier och mål bryts ner per avdelning och till individnivå, i syfte att skapa en råd tråd för den interna styrningen.



HÅLLBARHETSSTYRNING

Bolagets mål – hur går det?

I tabellen nedan presenteras status för bolagets mål i affärsplan 2020–2022. Målen ska nås till 2022, med undantag för miljömålet som ska nås till 2030, och framdriften följs genom tio stycken KPI. För detaljerad information, se kommentarsfältet samt nyckeltalsavsnittet på sid sid 49–56.

- *På god väg att nå målsättningen*
- *Krävs mer för att nå målsättningen*
- *Kommer inte att nå målsättningen*

- *Här sker utveckling i rätt riktning*
- *Här har utvecklingen stannat av*
- *Här sker utvecklingen i fel riktning*

FRÅN MÅL TILL FÖRÄNDRING

Bolagets avdelningar utgår från affärsplanen och bryter ner målen i egna verksamhetsplaner med aktiviteter. Aktiviteterna är utvecklingsorienterade och kopplas till varje KPI, på så vis skapar bolaget framdrift i arbetet mot målen. Varje medarbetare har också en individuell utvecklingsplan som kan härledas till verksamhetsplanen och affärsplanen. I utvecklingsplanen sätts aktiviteter på individnivå vilket skapar delaktighet och en röd tråd genom hela verksamheten.

ATT FÖLJA FÖRÄNDRINGEN

Bolaget följer framdriften i arbetet mot målen på flera olika nivåer. Årligen sammanställs mätetalen per KPI och sammanställs per mål, för en total uppföljning av hela affärsplanen. Bolaget följer också upp aktiviteterna i varje verksamhetsplan per kvartal och presenterar för hela verksamheten. Bolagsstyrelsen tar del av uppföljningen fyra gånger per år och Stadshus AB får återkoppling kring hur väl leveransen sker enligt uppdraget. Varje avdelning följer upp sin plan månadsvis och de individuella utvecklingsplanerna följs kontinuerligt av medarbetare och chef.

Mål	Status	Trend	Har koppling till följande av FN:s hållbarhetsmål	Kommentar
SMART HAMN Digitaliserings-mognad 60 %. Processmognad.			8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur 11 Hållbara städer och samhällen 17 Genomförande och globalt partnerskap	Resultatet för bolagets digitaliseringsmognad blev 64. DMI uppnår den målsättning som bolaget har satt för 2022 redan 2021, vilket är väldigt positivt. Resultatet visar på en svag positiv utveckling och en ökning med 1 % från föregående år. Ökningen av mognadsgraden har skett inom bolagets strategiarbete och kontaktytor. Styrkorna är fortsatt arbetet med bolagets styrning och mål, där digitalisering lyfts fram som en egen del. Många initiativ har startats inom ramen för målarbetet och mer om dessa kan du läsa på sid 17 och 20–21. Arbetet med ökad processmognad inom bolaget har under året påverkats av pandemin och flertal aktiviteter har fått pausas. Under 2022 planeras dessa att upptas och ytterligare åtgärder ska genomföras.
EKONOMISK EFFEKTIVITET Avkastning 7 %. Progress i projekt.			8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	Resultatet visar en avkastning på 8,5 %, jämfört med 8,1 % 2020. Det är en solid och god utveckling av resultatet från föregående år. Många av aktiviteterna i bolagets verksamhetsplan syftar till att stärka bolagets långsiktiga ekonomiska effektivitet, vilket visar sig i företagets tioårsplan där det förutsedda lånehovet har sänkts signifikativt och soliditetsnivå höjts avsevärt de senaste två åren. Framdriften i bolagets projekt har under året också varit mycket god. Kontinuerlig förbättring av styrning och arbetssätt har ökat möjligheter till att arbeta systematiskt och proaktivt. Antura har införts som projektstyrningsverktyg, vilket kommer att skapa bättre förutsättningar. Trenden är positiv och med PPS som projektmodell och Antura som digitalt verktyg för projektstyrning så förväntas fortsatt positiv progress. Läs mer om årets ekonomiska resultat på sid 41.
TILLVÄXT Ökad tillväxt över kaj 6 %. Nöjda kunder.			8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur 12 Hållbar konsumtion och produktion	Resultatet för tillväxten visar en ökning mellan 5–7 %*, att jämföra med 2020 som då visade en ökning med 0,1 %. Det beror bland annat på ökning inom nästan samtliga segment. Stark återhämtning syns för container, roro och bilar. Göteborgs hamn tar marknadsandelar inom container, jämfört med andra svenska hamnar. Därtill syns ökning av containers som transporteras på järnväg och minskning av energivolymerna. Vid summering av året konstateras att pandemins påverkan, totalt sett, varit begränsad. Läs mer om årets volym-utvecklingen och analysen per segment på sid 15. Resultatet för årets NKI mätning blev 71, vilket är en ökning från 68 i föregående mätning 2019.
MEDARBETARE Hållbart medarbetar-engagemang (HME). Inga allvarliga tillbud.			3 Hälsa och välbefinnande 4 God utbildning för alla 5 Jämställdhet 8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 10 Minskad ojämlikhet 16 Fredliga och inkluderande samhällen	Resultatet för HME blev 86, vilket visar på en fortsatt positiv utveckling från 2020 då resultatet var 80. Under året har många nya medarbetare rekryterats och bolaget är i en positiv utveckling. Flera viktiga aktiviteter inom kompetensutveckling har genomförts, vilket inkluderar satsningar på både chefer och samtliga medarbetare. Ett utbytesprogram har startats upp och en satsning utifrån vår inter kultur och SHIP (våra kärnvärden) har påbörjats. En förutsättning för att bibehålla den positiva trenden är att fortsatt involvera samtliga medarbetare i utvecklingen framåt. Läs mer på sid 42–43. Fyra stycken tillbud har under året bedömts som allvarliga och resultatet är inte avvikande från tidigare år. För 2021 planeras strategiska insatser för att öka riskmedvetenheten och kunskap kring hur hanteringen ska ske.
MILJÖ Reducerat CO_2-utsläpp 70 % till 2030. Progress miljöaspekter.			3 Hälsa och välbefinnande 6 Rent vatten och sanitet 7 Hållbar energi för alla 8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 11 Hållbara städer och samhällen 12 Hållbar konsumtion och produktion 13 Bekämpa klimatförändringen 14 Hav och marina resurser 15 Ekosystem och biologisk mångfald 17 Genomförande och globalt partnerskap	Klimatutsläppen ökade till 188 000* ton, 25 % lägre än basår 2010, enligt preliminärt resultat. Terminalerna visade viss minskning jämfört med 2020 och 73 % lägre än basår 2010. Totalt visar resultatet inte några större förändringar för utsläppsnivåerna, i jämförelse med tidigare år. Flertalet av aktiviteterna som genomförts under 2021 och planeras för 2022 är långsiktiga och handlar om att bidra till en omställning i hela godsnavet. Utväxlingen av dessa kommer inte direkt, vilket medför att effekten på resultaten syns först inom några år. Miljöpåverkan minskade inom avfall och för energi samt utsläpp till luft skedde enbart marginella förändringar. Detta är troligen en effekt av både pandemin och vidtagna åtgärder i verksamheten. Läs mer om resultaten för miljönyckeltal på sid 52–54.

** Slutgiltigt resultat dröjer till när slutgiltigt underlag inkommer under 2022.*

Långsiktiga relationer med våra intressenter

Hamnbolagets verksamhet påverkar och påverkas av en rad olika intressenter – från ägare och medarbetare till kunder, leverantörer och myndigheter. Genom att lyssna på våra intressenter blir vi bättre på att förstå vilka frågor som är viktiga, hur vi ska prioritera och vad vi behöver utveckla. I hamnbolaget samverkar och kommunicerar vi löpande med våra intressenter på varierande sätt och genom olika kanaler. Mer information om våra intressenter, kanaler för dialog samt vilka förväntningar våra intressenter har och vilka frågor de lyfter, återfinns i tabellen nedan.



1. Rederier, speditörer, varuägare, hyresgäster.
2. Av hamnen utsedda, ex APM Terminals Gothenburg, Logent och Gothenburg Ro/Ro Terminal.
3. Bolag i hamnen som är driftsoperatörer eller som Göteborgs Hamn AB har en affärsrelation med, ex Sandahls, Preem, St1.
4. Lokalsamhället, närboende, branschorganisationer, politiker och media.

Intressent	Huvudfråga / förväntan på hamnbolaget	Kanaler för dialog
Ägare	Skapa förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och hållbar utveckling i Göteborg. Att leda godsnavet till att vara en garant för näringslivets access till omvärlden och konkurrenskraftiga på marknaden. Utöva insyn, styrning och kontroll på strategiska partners utifrån ovanstående syftningar.	Presidiemöten, styrelsemöten, ägardialog, rapportering till staden.
Kunder	Säkerställa Sveriges bästa logistikläge. Effektiv fullservicehamn inklusive brett utbud av kringtjänster. Tillgänglighet. Brett linjeutbud till sjöss och land. Välfungerande infrastruktur och driftsföreskrifter. Balanserat och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Kostnadseffektivitet. Tydligt informationsflöde. Erbjuda och utveckla digitala tjänster kopplat till godsflödet.	NKI, Hamndagen, Energihamnsdagen, Kundkontakter och besök, bunkerforum, branschorganisationer, webbplats, sociala medier, nyhetsbrev, mässor.
Terminal-operatörer	Ändamålsenlig infrastruktur i och till/från hamnen, på kort och lång sikt. Långsiktiga förutsättningar att bedriva effektiv fullservicehamn med brett utbud av kringtjänster. Balanserat och stort volymunderlag. Stöd kring marknadsföring och försäljning. Erbjuda och utveckla digitala tjänster kopplat till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.	NKI, regelbundna möten kopplat till marknadsföring, försäljning, kommunikation, säkerhet, miljö och infrastruktur. Gemensamma kundbesök.
Bolag i hamnklustret	Ändamålsenlig infrastruktur i och till/från hamnen, på kort och lång sikt. Långsiktiga förutsättningar att bedriva hamnverksamhet. Balanserat och stort volymunderlag. Marknadsföra hamnen. Erbjuda och utveckla digitala tjänster kopplat till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.	NKI, Hamndagen, Energihamnsdagen, regelbundna besök, samverkansforum, branschorganisationer, webbplats, sociala medier, nyhetsbrev, mässor.
Medarbetare	Ansvarsfullt företag. Säker och trygg arbetsmiljö. Bra anställnings- och löne-villkor. Balans i livet. Möjligheter till utveckling och karriär. Flexibel arbetsplats. Förutsättningar för delaktighet och motivation.	Utvecklingssamtal, arbetsplatsträffar, HME, Winningtemp, arbetsutskott, arbetsmiljö-kommitté, medarbetardag, intranät.
Leverantörer	Ansvarsfull, pålitlig, tydlig och kompetent beställare med hög affärsetik. Hållbarhet vid upphandling och framtida teknikval.	Upphandling, startmöten för nya ramavtal, uppföljningsmöten. Regelbundna möten.
Myndigheter	Följa aktuella lagar, tillstånd och villkor. Kommunicera våra långsiktiga planer. Utveckla en ändamålsenlig infrastruktur. Trovärdig och pålitlig verksamhets-utövare samt samarbetspartner. Bidra till samhällets olika utmaningar.	Regelbundna möten och dialog med myndigheter och hamnar på lokal, regional, nationell och internationell nivå.
Samhälle och omvärld	Pålitlig och ansvarsfull aktör. Bidra till samhällets olika utmaningar. Minimera miljöpåverkan. Skapa arbetstillfällen.	Branschorganisationer, studiebesök, möten, mässor (både bransch och mot arbets-marknad), forskningsprojekt, sociala medier, mail, telefon, webbplats, mediakontakter.

UTBYTE GENOM FORSKNING OCH AKADEMI

Hamnbolaget berörs av och samverkar med olika typer av intressenter. Det handlar bland annat om samhällsaktörer och det är då viktigt för oss att dela med oss av vår tid och kunskap. Hamnbolaget deltar ofta i olika forskningsprojekt, med syfte att utveckla vår verksamhet och lära oss mer om framtida innovationer som forskningen har identifierat. Vi samarbetar med både Göteborgs universitet och Chalmers Tekniska Högskola samt andra hamnar och forskningsinstitut för att hitta lösningar på de utmaningar som vi löpande identifierar i vår verksamhet och bransch.

Under gångna året har vi bland annat medverkat i projektet Sea-Lion, tillsammans med Battery Loop, DNV, Stena Line och Port of Kiel. Projektet handlar om energilager med li-ion batterier i hamnmiljö. Därtill har vi har bistått vid ett antal examensarbeten samt deltagit som expertkompetens och medsökande för relevanta forskningsprojekt.

SAMVERKAN MED SKOLA OCH ARBETSLIV

Bolaget vill ge ungdomar och vuxna en möjlighet att få kontakt med och komma ut i arbetslivet. Det sker bland annat genom samarbete med Göteborgsregionen kring "Samverkan mellan skola – arbetsliv", hålla föredrag, ta emot studiebesök från skolor och universitet, erbjuda praktikplatser, examensarbete och sommarjobb samt ge möjlighet till arbetsträning. Det innefattar medverkan på arbetsmarknadsdagar och mässor på högskolor och universitet. Omfattningen av detta arbete har dessvärre varit mindre under 2021 än tidigare år, till följd av pandemin.

Hamnbolaget är en aktiv partner i projektet Framtida transporter som vänder sig till elever i årskurs 7 och 8 och uppmuntrar till teknikengagemang. Eleverna får i projektet skapa egna transportlösningar och samtidigt påverka sin samtid och framtid. Bolaget är också partnerföretag till Miljöbron, en organisation som sammanlänkar studenter och företag kring olika hållbarhetsprojekt. Studenterna tillför nya perspektiv till vår verksamhet och får samtidigt arbetslivserfarenhet och uppleva hamnbolaget som potentiell framtida arbetsgivare.



Beroende på pandemin har hamnbolaget under 2021 deltagit i få mässor (enbart under hösten) och avstått från att anordna större event.

DELTAGANDE I MENTORPROGRAM

Hamnbolaget är partnerorganisation till Centrum för Management i Byggsektorn (CMB), som är en del av Chalmers Tekniska Högskola. CMB:s verksamhet fokuserar på kunskapsutveckling inom management och ledarskap inom samhällsbyggnadssektorn. Under 2021 har flera av hamnbolagets medarbetare deltagit i CMA:s mentorprogram, vilket ger studenter möjlighet till erfarenhetsutbyte och kunskapsbyggande. Syftet med programmet är att på bästa sätt förbereda morgondagens ledare för kommande utmaningar genom att samla yrkeserfarna och studenter i relationsbildande möten där studenterna kan få stöd i sin utveckling. Detta utvecklar i sin tur också mentorn, bidrar till hamnbolagets utveckling och visar upp Göteborgs Hamn som arbetsplats. Programmet löper under oktober 2021 till maj 2022.



Josefin Persson

STUDENT, DESIGN AND CONSTRUCTION PROJECT MANAGEMENT, SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK, CHALMERS

"Mina förväntningar handlar om att utöka mitt nätverk och få möjlighet till givande diskussioner och kunskapsutbyte med en mentor."

"Kunskapen som jag får genom mentorträffarna kommer förhoppningsvis vara till nytta i mitt kommande jobbsökande, dvs göra mig mer säker på vad jag är intresserad av att ha för roll i branschen. Tror även att jag kommer få nytta av det i kommande yrkesutövning, oavsett om det är inom en annan del av branschen så kan kunskaperna på ett eller annat sätt vara applicerbara.

Då jag har tidigare erfarenhet från produktion av byggnader, sökte jag en mentor verksam inom andra delar av bygg- och fastighetssektorn. På så sätt vill jag vidga mina vyer för att bland annat erhålla idéer om karriärsvägval. Än så länge har jag bara hunnit med några enstaka träffar med min mentor, Annika Oskarsson, hos Göteborgs Hamn men det har varit trevliga och villkorslösa samtal. Jag har känt att jag kan ställa vilka frågor som helst. Annika har varit väldigt bra på att förklara, inte minst om Göteborgs Hamns verksamhet. Jag ser fram emot fortsatta träffar där vi kan utbyta tankar om aktuella ämnen i branschen."



På Hamndagen samlas kunder och samarbetspartners för att diskutera hamngemensamma frågor.

LÅNGSIKTIGT KUNDFOKUS

Hamnbolagets intressenter består bland annat av olika aktörer som genererar volymer till hamnen genom att hantera och/eller styra gods- och varuflöden och erbjuda olika typer av service, till exempel rederier, varuägare, speditörer och hyresgäster. Göteborgs Hamn AB anordnar årligen Hamndagen. En dag där vi samlar kunder och samarbetspartners för att diskutera hamngemensamma frågor och stärka gemenskapen i hamnklustret. Hamndagen fick ställas in till följd av pandemin både 2020 och 2021 men under gångna året har ett utvecklingsarbete kring Hamndagen pågått. Det har handlat om att identifiera hur dagen skulle kunna utvecklas och hur bolaget på bästa sätt kan nyttja mötestillfället för god dialog med våra intressenter. Förhoppningen är att kunna genomföra Hamndagen 2022 som planerat och då i en uppdaterad version.

Det är betydelsefullt för oss att veta vad som är viktigt för våra olika intressenter. Ett sätt att samla in information är via en kundundersökning enligt Nöjd Kund Index (NKI), vilket bolaget har genomfört sedan flera år. NKI utfördes under 2021 och frekvensen för dess genomförande är vartannat år. Resultatet blir ett viktigt underlag för att kunna utvärdera bolagets och hela hamnens verksamhet. Kundundersökningen skickades till cirka 290 deltagare och svarsfrekvensen var cirka 55 procent. Resultatet för 2021 års undersökning blev 71, jämfört med 68 för 2019. Resultatet ska analyseras vidare under början av 2022. Ambitionen är att arbeta ingående och långsiktigt med resultaten, för att säkerställa att hamnen och dess intressenter levererar rätt saker till sina kunder. Resultaten är därför ett viktigt underlag till arbetet med bolagets affärsplan. Vid planering av verksamheten utgår vi ifrån kunders och övriga intressenters behov.

FÖRUTSÄTTNINGAR UNDER 2021

Under 2021 har bolagets samverkan med kunder och partners till stor del fått genomföras på olika sätt genom digitala verktyg. Detta har medfört nya arbetssätt för att nå kunder och övriga intressenter. Utmaningarna handlar om att det är svårare att etablera nya kundrelationer när man inte kan träffas fysiskt. Alla parter är ju engagerade på sina håll, men det blir svårare att nå fram med sitt budskap och spela in alla berörda i dialogen. Här sker dock förändringar till det bättre, i takt med att branschen arbetat längre och längre via digitala lösningar. Det är stor skillnad i kanalerna för kunddialog jämfört med för ett år sedan.

Den rådande pandemin har fört med sig fler utmaningar. Transportbranschen som helhet har påverkats, med följder som högre fraktpriser och brist på containers. Många aktörer har också haft fullt fokus på att klara befintliga åtaganden och varit mer återhållsamma när det gäller utvecklingssatsningar. I Göteborgs Hamn har dock många lösningar kommit på plats och branschens utmaningar har hanterats. Operationella hanteringen av godset har fungerat väl och hamnen har inte haft kvalitetsproblem i leveranserna. Därtill har Brexit förverkligats under året, vilket medfört anpassningar i hamnen och hos kunderna.

Trots utmaningarna har hamnbolaget haft ett flertal framgångsrika kunderbjudanden och säljkampanjer. Effekterna av dem syns i nya samarbeten och ökade godsvolymer samt nya linjer till hamnen. Ett exempel på nytt kunderbjudande är "Climate Neutral Railport Partner", läs mer på sid 37 och läs mer om godsvolymer och linjer på sid 15.

Träff med "Climate Neutral Railport Partner"-programmet

Göteborgs Hamn har idag ett välutvecklat och effektivt järnvägssystem till och från hamnen, tack vare långsiktiga satsningar. Andelen gods som transporteras på järnväg är hög och hamnbolaget arbetar löpande för att öka den andelen. Under mars 2021 transporterades högsta antalet container (43 300 TEU) på järnväg någonsin, under en månad, i Göteborgs Hamn. Att transportera gods via järnväg innebär avsevärt lägre klimatutsläpp än om transporten sker via lastbil. Idag finns dock en liten andel utsläpp som kvarstår och där har hamnbolaget tagit fram ett koncept till varuägarna som möjliggör att hela transporten blir klimatneutral. Konceptet som utgör Climate Neutral Railport Partner (CNRP) innebär att kvarvarande utsläpp klimatkompenseras. Hamnbolaget säkerställer klimatberäkningar enligt oberoende tredje part (genomförs av IVL) och köper klimatkompensation som är certifierad enligt CDM Gold Standard.

Utvecklingen av programmet har handlat om att kunna erbjuda kunderna en klimatneutral lösning hela vägen fram till kaj på landsidan. Under november genomfördes en träff för varuägare som är med i programmet. Här presenterades mer information men gav också ett tillfälle för dialog kring deras behov och krav. Här kunde hamnbolaget också informera om sjöfartens klimatutsläpp samt hur varuägarna kan



Träffen med "Climate Neutral Railport Partner"-programmet skedde i november, ombord hamnbolagets fartyg M/S Hamnen.

bidra till omställning genom exempelvis kravställning vid köp av transporter. Detta är viktigt i arbetet med åtgärder för sjöfartsdelen av transportkedjan. Varuägarna kunde i sin tur vara tydliga med sina förväntningar på hamnens lösningar framåt, vilket också skulle motivera dem att nyttja Göteborgs Hamn även i framtiden.

Digital träff med Sveriges hamnars miljönätverk

Göteborgs Hamn är sammankallande för svenska hamnars miljönätverk och har under året genomfört två digitala träffar. Denna samverkan med andra hamnar är viktig eftersom det ger möjlighet till utbyte av erfarenheter, information och strategier. Det inkluderar diskussioner om hur man lever upp till miljölagstiftning och har formulerat miljö- och klimatmål för respektive hamn. Ett exempel på det är EU-lagstiftningen som berör avfallshantering i hamnar och kraven kring mottagande av fartygsavfall, där tolkningarna kan skilja sig åt mellan hamnar. Göteborgs Hamn är den hamn som representerar Sverige i olika sammanhang inom europeiska och internationella samarbeten, vilket innebär att detta miljönätverk blir ett viktigt forum för oss att sprida vidare information kring vad sker inom olika internationella samverkansgrupper.

Träffen som genomfördes i november hade tema klimat. Valter Selén, Senior Policy Advisor för hållbarhetsfrågor i ESPO, deltog och berättade om det senaste som händer inom



Under 2021 har träffarna med Sveriges hamnars miljönätverk genomförts digitalt.

hållbarhetsområdet för sjöfarten i Europa. Det handlade bland annat om Fit for 55, vilket är en samling av lagförslag som kommer att ha bäring på hamn- och sjöfartssektorn inom klimatfrågor, läs mer på sid 14. Det innehåller krav på elanslutning och alternativa bränslen, vilket är frågor som är centrala delar av hur svenska hamnar arbetar med klimatpåverkan från fartygen. Därtill presenterade Henrik Rosengren från Gävle Hamn hur de arbetar med klimat och även övriga hamnar fick möjlighet att lyfta olika dagsaktuella frågor i en diskussionsrunda.

Systematiskt riskarbete och hög affärsetik

All affärsverksamhet är förknippad med risker. Risker som hanteras korrekt kan vara värdeskapande och generera nya möjligheter, medan dåligt hanterade risker kan leda till skada och förluster. Förmågan att identifiera, värdera och hantera risk är en viktig del i hamnbolagets ledningssystem Fyren. Ambitionen är att uppnå bolagets mål genom ett balanserat risktagande där vissa risker kan reduceras eller helt undvikas genom prioritering och implementering av effektiva och välanpassade åtgärder och kontroller.

Hamnbolaget har arbetat strukturerat med riskhantering och internkontroll i flera år och området utvecklas kontinuerligt. Riskhantering utgör en integrerad del i styrning och ledning av verksamheten samt är en naturlig del i beslutsfattandet på olika nivåer. Sedan hösten 2020 finns en Risk Manager anställd på hamnbolaget vilket innebär en satsning på riskkompetens. Under årets riskarbete har vi renodlat bolagets övergripande riskbild. Det har inneburit ett tydliggörande av risker inom olika nivåer på bolaget, från avdelning upp till styrelsen. Grundstrukturen i riskarbete handlar om att identifiera risker, därefter värdera dem utifrån sannolikhet att de inträffar och sedan göra bedömning av konsekvenserna om de skulle falla ut. Värderingen utgör ett stöd i hur vi prioriterar i hanteringen av risker samt en grund för konsolidering uppåt i organisationen.

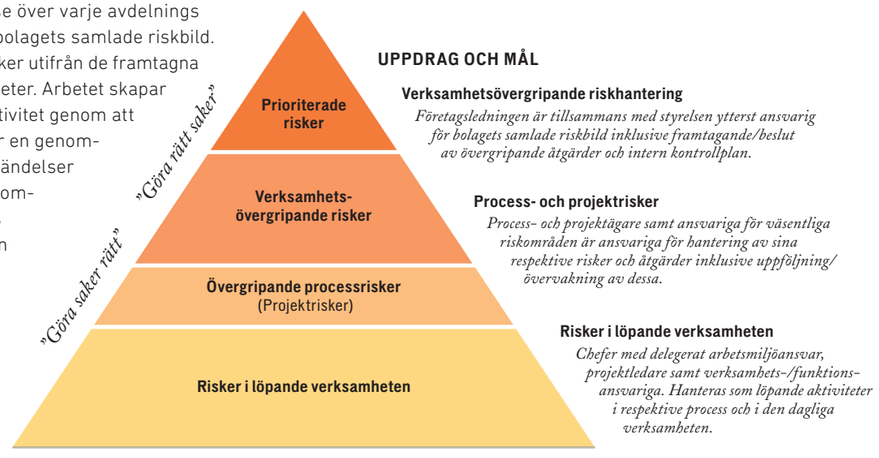
Riskarbete inkluderas vid planering för att uppnå verksamhetens mål eller säkerställa verksamhetens förmåga att utföra sitt uppdrag. I samband med framtagande av budget och affärsplan fastställs riskhanteringen för olika riskområden till en samlad riskbild för bolaget som helhet. Den samlade riskbilden beskriver vilka riskreducerande åtgärder och kontroller som har införts för att minska risken och vilka åtgärder som kommer att vidtas.

Som en del i årets arbete med verksamhetsplaner inför 2022 ingår det att se över varje avdelnings fördelade risker, utifrån bolagets samlade riskbild. Dessutom identifieras risker utifrån de framtagna planerna och dess aktiviteter. Arbetet skapar förutsättningar till proaktivitet genom att justera aktiviteterna efter en genomlysning av de oönskade händelser som kan hindra oss i genomförandet. Nedan beskrivs några större riskområden och hur vi hanterar dess risker.

STRATEGISKA OCH OPERATIONELLA RISKER

Strategiska risker är risker som kan uppstå genom felaktiga beslut vid exempelvis investeringar eller partnerskap. Politiska beslut och förändringar i marknaden kan också innebära risker för bolaget. Vi behöver därför en aktiv omvärldsbevakning och dialog med politiker och näringsliv. Operativa risker är de som härrör från vår verksamhet. Hit räknas risker runt tillgångar och processer såväl som personalen och IT-risker. För att identifiera och hantera dessa risker är det viktigt att vara vaksam på sådant som kan skapa hinder för vår verksamhet. Vi förebygger genom rutiner och regelverk men den kollektiva och enskilda erfarenheten har också stor betydelse. Företagskulturen är viktig, t ex med fokus på personsäkerhet och inga avsteg från rutiner.

DEFINITIONEN FÖR RISK ÄR:
En framtida händelse som hindrar oss att nå våra mål.
I praktiken innebär det för oss att arbeta proaktivt genom att identifiera risker (händelser/situationer/förhållanden mm) som påverkar verksamhetens förmåga att nå uppställda mål, driva verksamheten effektivt och säkerställa processer.



RISKER INOM MILJÖOMRÅDET

Den verksamhet som bedrivs inom Göteborgs Hamn innebär att det kan finnas risker för miljön. Vi tar emot fartygsanlöp, bygger anläggningar och hanterar farliga ämnen i Energihamnen som ställer höga krav på våra arbetssätt och rutiner. Olyckshändelser kan dock ske och då är snabb hantering central för att minimera långsiktiga konsekvenser för miljön. Miljöområdet är i många avseenden styrt och kontrollerat av myndigheter och den politiska världen. Därför är hamnbolaget aktivt i det gemensamma arbetet inom Göteborgs Stad, i kommunala forum och även samarbeten och kunskapsutbyten med de andra bolagen inom staden.

RISKER KOPPLAT TILL SOCIAL HÅLLBARHET

Inom ramen för den sociala hållbarheten finns vår viktigaste resurs. Det är alla medarbetare inom hamnbolaget och personal hos övriga aktörer inom godsnavet. En god arbetsmiljö är en förutsättning för att göra ett bra arbete. Risker omfattar olyckor och incidenter, vilket kan innebära att någon person blir skadad eller sjuk. En god psykosocial arbetsmiljö skapar trygghet på arbetsplatsen, vilket skall vara en självklarhet inom bolaget. Vi arbetar inom den sociala hållbarheten bland annat genom höga säkerhetskrav, öppenhet gentemot våra anställda och stöd vid händelser som påverkar den enskilde medarbetaren, både i samband med arbetet och i annan händelse.

Risker inom området mänskliga rättigheter kan kopplas till brott mot en eller fler diskrimineringsgrunder om hamnbolaget till exempel inte rekryterar kompetensbaserat och med fokus utifrån mångfalds- och jämställdhetsperspektiv. En annan risk är om bolagets medarbetare och andra som besöker vår arbetsplats utsätts för kränkningar och trakasserier, eller om löneskillnader mellan män och kvinnor är osakliga.

AFFÄRSETIK OCH ARBETET MED ATT MOTVERKA KORRUPTION

Att behandla kunder och samarbetspartners likvärdigt utan att gynna någon samt att hålla ingångna avtal och affärsuppgörelser är av stor vikt i hamnbolaget. Det är också viktigt att inga mutor, oegentligheter, förtroendeskadligt beteende eller korruption förekommer kopplat till vår verksamhet. Hamnbolagets uppförandekod ger riktlinjer för hur styrelse, företagsledning, anställda och inhyrd personal ska agera i det dagliga arbetet. Aktuell lagstiftning och Göteborgs Stads ambitioner utgör miniminivån och skulle något i uppförandekoden stå i konflikt med dessa regelverk går de före koden. Alla nyanställda och inhyrd personal får skriva under att de har tagit del av år uppförandekod. Varje chef ansvarar för att innehållet i vår uppförandekod är känt och tillämpas av medarbetare och inhyrd personal.

» Vill du veta mer kan du läsa hela vår uppförandekod på: www.goteborgshamn.se/publikationer

Uppförandekoden innehåller bland annat riktlinjer inom följande områden:

- **Förhållande till kunder och samarbetspartners**
  Vi ska vara en ansvarstagande, oberoende, neutral och pålitlig samarbetspartner. Vi ser marknadsföring och representation som en naturlig del i att utveckla relationer och samverkan. Utgångspunkten i all representation är att den ska kännetecknas av måttfullhet.
- **Förhållande till leverantörer**
  Vi ska vara en ansvarsfull, pålitlig och kompetent beställare, med hög affärsetik. Som offentlig aktör styrs vår verksamhet av Lagen om offentlig upphandling. Osunda affärsrelationer får inte förekomma.
- **Mutor och korruption**
  Göteborgs Hamn AB:s chefer, medarbetare och andra som agerar på uppdrag av Göteborgs Hamn AB får inte erbjuda, betala ut eller ta emot mutor. Göteborgs Stad har en visselblåsarfunktion som all personal kan kontakta vid misstanke om en allvarlig oegentlighet inom bolaget. Detta är en viktig funktion eftersom det kan finnas misstankar som kan vara svåra att ta upp med sin chef eller bolagets ledning. Beskrivning av hur man går tillväga står i uppförandekoden. Göteborgs Stads stadsledningskontor har också ett omfattande arbete för att förhindra korruption som hamnbolaget inkluderas av.

ATT GÖRA RÄTT IDAG OCH IMORGON

Under 2020 uppdaterades bolagets uppförandekod. Arbetet med att etablera den nya uppförandekoden inleddes under 2020 och har fortlöpt under 2021. En del i det arbetet har varit att ta fram och genomföra en intern satsning kring bolagets värderingar. Uppförandekoden är strukturerad med kapitel ifrån varje värdering (samverkan, hållbarhet, innovation och pålitlighet), och varje värdering får en fokusmånad under 2021–2022. Syftet med denna bolagsövergripande satsning är att genomföra aktiviteter så att medarbetarna kompetensutvecklas ytterligare kring hur bolagets uppdaterade uppförandekod och värderingar ska vara närvarande i deras vardag.



Diskussioner om vikten av att göra rätt och hur man säkerställer det är en viktig del av löpande verksamheten. Det är viktigt att hålla uppförandekoden levande och att varje del av verksamheten pratar om hur den kan och bör tillämpas i dagliga arbetet, vid exempelvis arbetsplatsträffar.

Under 2021 har få övriga bolagsövergripande specifika insatser kopplat till affärsetik och korruption genomförts, vilket beror på prioriteringar utifrån bolagets identifierad risknivå inom dessa områden.

Genom samverkan och medvetna inköp gör vi skillnad

Hamnbolaget ska vara en del av lösningen på de utmaningar som vårt samhälle står inför lokalt i Göteborg, men även globalt. För oss är det viktigt att bidra till ett mer jämlikt Göteborg med minskat utanförskap, minskade skillnader i livsvillkor och hälsa samt goda arbetsförhållanden. Hur vi lyckas och vad vi gör påverkar många i samhället.

BIDRAG TILL GODA ARBETSFÖRHÅLLANDEN

Hamnbolaget är ett offentligt ägt bolag och inköpen styrs därför av svensk upphandlingslagstiftning samt Göteborgs Stads policys och regler. Där ställs en mängd krav och hamnbolaget genomför omfattande kontroller på leverantörerna som används. Det handlar om att kunna utesluta leverantörer vars ägare är dömda för vissa brott, att alla leverantörer har koll på arbetsmiljö- och miljöfrågor, skatter och avgifter samt efterföljer gällande lagar och regler. Merparten av leverantörerna har sitt företag i Sverige, med tillförlitliga kontroller som genomförs löpande av Skatteverket och andra svenska myndigheter. För utländska företag kräver vi aktivt in intyg och utdrag från deras myndigheter som visar att samma höga standard följs. I stora upphandlingar ställer bolaget krav på att leverantören har och efterlever egna uppförandekoder. Vid en tjänsteupphandling kan det exempelvis innebära att leverantören aktivt arbetar mot mutor och korruption, med en högre ambitionsnivå än vad lagen kräver. Varor ska vara producerade utan att personalen utsätts för dåliga arbetsförhållanden (utifrån ILO:s kärnkonventioner) och att barnarbete inte ska förekomma (utifrån FN:s barnkonvention). För övriga inköp, där egna upphandlingar inte görs, finns det ramavtal från Göteborgs Stad och där gäller samma höga krav som ställs vid bolagets egna upphandlingar. Det gäller även för mindre inköp utan upphandling eller avtal, så kallade direktupphandlingar. Utöver krav på egna uppförandekoder hos våra leverantörer, ställs krav på att leverantörer känner till och följer hamnbolagets uppförandekod, såväl som klausuler gällande antikorruption och antidiskriminering. Vi talar också om bolagets kärnvärden vid uppföljningsmöten med våra leverantörer. Vi har hittills inte påträffat några avvikelser kopplat till att någon bryter mot detta. För att behålla överblicken kring att reglerna följs, även hos de som utför själva jobbet, minimerar vi antalet leverantörsled i våra entreprenader.



HÅLLBARHET VID UPPHANDLING

Miljökrav är del av bolagets grundkrav vid upphandling. Under 2021 genomfördes dock en upphandling där klimatkrav nyttjades på ett nytt sätt. Vid upphandling av fartyg för att hämta sludge från fartygen i hamnen, användes bolagets klimatmål som en utgångspunkt i utvärderingsmodellen. Det innebär ett av kriterierna som leverantörerna utvärderades på var minskning av klimatutsläpp, både för driften av fartyget samt efterföljande transport för avfallshantering. Resultatet innebar att tjänsten blev dyrare jämfört med tidigare, men lösningen som kom på plats innebär minskade utsläpp då fartyget är en hybrid som kör på el och driver hjälpmotorn med HVO. Läs mer om leverantören på sid 45.

En del i Göteborgs Stads arbete med hållbarhet handlar om att ställa krav på social hänsyn i stadens tjänsteupphandlingar, när det är möjligt. Göteborgs Stad har tagit fram en modell för social hänsyn i upphandlingar som ska främja sysselsättningsmöjligheter för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, stimulera social integration, lika möjligheter och sociala rättigheter. Hamnbolaget har under de senaste nio åren utvecklat och ställt sociala krav vid upphandling. Sociala krav ställdes vid flera större upphandlingar under 2020, men under 2021 har detta inte varit möjligt då upphandlingarna som har genomförts har saknat rätt förutsättningar. Hamnbolagets ambition är att ständigt förbättra och utveckla de metoder och modeller som används för att ställa sociala krav vid upphandling och vi kommer även i kommande upphandlingar hålla fortsatt fokus på denna viktiga fråga.

Vårt ekonomiska ansvar – en stabil ekonomi

En stabil ekonomi och god lönsamhet ger Göteborgs Hamn AB möjligheter att underhålla och utveckla hamnens anläggningar till nytta för kunder, ägare och svensk industri. Hamnbolaget verkar på en internationell konkurrensutsatt marknad och att leverera prisvärda och konkurrenskraftiga tjänster är avgörande för fortsatt utveckling av godsnavet Göteborg.

ÅRETS RESULTAT

Resultatet för Göteborgs Hamn AB uppgick 2021 till 267 Mkr att jämföra med 239 Mkr för 2020. Nettoomsättningen ökar med 3 procent till 813 Mkr vilket till stor del förklaras av bra återhämtning inom intäkter från anlöp som föregående år var mycket svaga på grund av pandemisituationen. Bolagets väsentliga kostnader är drift och underhåll av hamninfrastrukturen, personalkostnader och avskrivningar. Hamntaxan för 2021 justerades med cirka 1 procent jämfört med 2020 som justerades med 2 procent. Ambitionen är alltjämt att hålla taxan så låg som möjligt och att arbeta med kostnadsbesparingar.

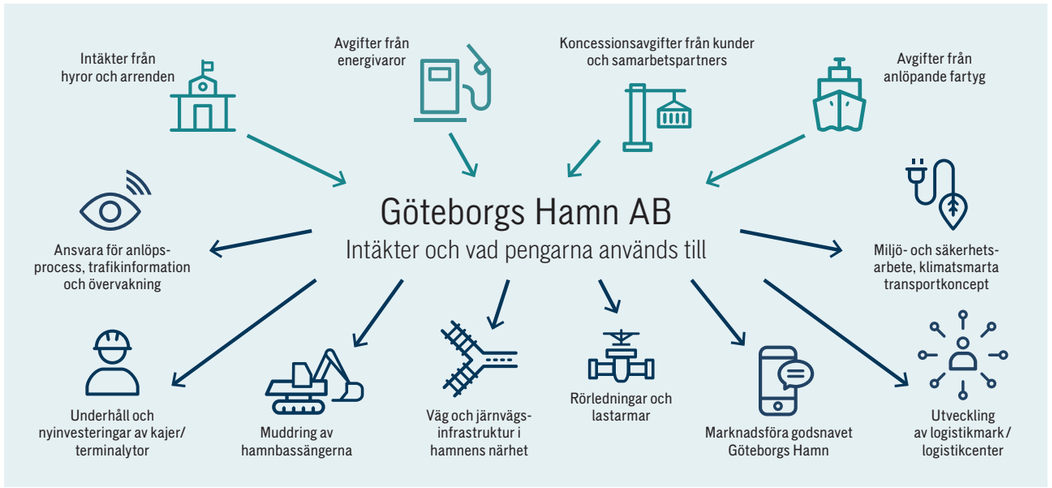
ÅRETS INVESTERINGAR

Hamnens verksamhet är kapitalintensiv och en långsiktig ekonomisk styrning är av stor betydelse. Årligen upprättas en tioårig investeringsplan som rapporteras till ägaren. För den kommande tioårsperioden uppgår planerade investeringar till cirka 6 Mkr*. Därutöver tillkommer investeringar som är på utredningsstadiet.

De största investeringarna 2021:

- Framtidssäkring Färja/Roro – avser fem projekt varav tre är aktuella för 2021. Arbetet med att skapa en ny hamndel i Arendal, väster om Älvsborgshamnen har fortgått med hög aktivitet. Den norra delen av Arendalsviken har vallats in och fyllts med sedimenterade muddermassor. Arbetet med sprängning av Sveas kulle befinner sig i slutfas, men ytterligare åtgärder inom projektet återstår. Under året har bolaget gjort ett markköp kopplat till framtida färjelokalisering. För alla projekt som ingår i arbetet med framtidssäkring färja/roro blev investeringskostnaden under 2021 totalt 112 Mkr.
- Dykdalb i Skarvikshamnen – i oktober invigdes en ny dykdalb vid kaj 510/511. Detta innebar att en förtöjningsboj ersattes av en fast förtöjningskonstruktion. Detta har gett förbättrad säkerhet och arbetsmiljö, samtidigt som anlöp av större fartyg möjliggjorts. Den totala kostnaden har uppgått till 28 Mkr varav 25 Mkr under 2021.
- Renovering av Västra kajen – nya betongkonstruktioner och betongreparationer utförs vid tre kajplatser i Skandiahamnen. Investeringskostnad under året blev 58 Mkr och den totala investeringen har uppgått till 95 Mkr.
- Skandiaporten (farledsfördjupningen) – har arbetats vidare med under 2021, läs mer om status för gångna året på sid 16. Investeringskostnad under året blev 33 Mkr.

** Inklusive Scandinavian Distripoint AB.*



Beskriver intäkter och utgifter kopplat till värdekedjan, se sid 12–13.



Under hösten 2021 genomfördes en medarbetardag för samtliga anställda.

Fokus på en intressent: **Medarbetare**

Göteborgs Hamn AB ska vara en inkluderande arbetsplats där det råder jämställdhet och mångfald, där ingen diskrimineras eller kränks. En arbetsplats som tar tillvara olika erfarenheter och kunskaper och där medarbetarna trivs och utvecklas. De mänskliga rättigheterna ska genomsyra hela verksamheten och vår uppförandekod finns för att säkerställa det, läs mer på sidan 39. Bolagets mål om ökat HME-värde handlar om att försäkra oss om att arbetet går i rätt riktning. Det finns områden där vi kan bli bättre och därför uppmuntrar vi medarbetarna att tycka till och berätta om sin arbetssituation. Allt är ett led i vårt arbete för att fortsatt vara en attraktiv arbetsgivare!

INSATSER FÖR MEDARBETARNA UNDER 2021

- Under året genomfördes en medarbetarundersökning, utformad av Göteborgs Stad. Undersökningen mätte hållbart medarbetarengagemang (HME) som handlar om motivation, ledarskap och styrning. Resultatet inkom i januari 2022 och blev 86, tidigare utfall från 2020 var 80. Fortsatt analys och aktiviteter utifrån nya resultaten fortlöper under 2022.
- Temperaturmätningsverktyget Winningtemp har tillämpats under hela året. Det har inneburit att bolaget har kunnat följa arbetet med HME under hela året. Varje vecka svarar medarbetarna på ett fåtal frågor som ger temperaturer inom olika områden. Detta arbetar vi med i mindre grupper och för diskussioner om vår arbetsmiljö och hur vi mår. Mätningen görs för att förbättra medarbetarmålet och syftar till att bedöma om vi gör rätt insatser och jobbar på rätt sätt för att skapa en så bra arbetsmiljö och trivsel som möjligt.
- Aktiviteter har genomförts utifrån likabehandlingsplanen, som utgår ifrån fokusområden från Göteborgs Stads budget och diskrimineringslagen, exempelvis mänskliga rättigheter, jämställdhet och jämlikhet.
- Bolaget har startat upp en satsning på kompetensutveckling utifrån bolagets värderingar (SHIP, se sid 10). Syftet är att tydliggöra vad våra kärnvärden innebär och aktiviteter genomförs under en fokusmånad per kärnvärde. Här får medarbetarna reflektera kring hur värderingarna spelar en roll i vardagen.
- Året har fortsatt krävt anpassningar för alla medarbetare utifrån pandemin. Alla medarbetare som kunde arbeta hemifrån blev erbjudna ståbord i wellpapp och även relevant utrustning för att skapa en bra arbetsmiljö hemma. Krisledningen har löpande tagit beslut kring restriktioner och man tog fram back to office plan för återgången till kontorsarbete som påbörjades efter sommaren. Här inkluderas fortsatta flexibla lösningar för personalen.
- Medarbetarna har fått möjlighet att nyttja ett verktyg för pausjympa som enkelt kan utföras vid arbetsplatsen eller hemmakontoret.

SATSNINGAR PÅ KOMPETENSUTVECKLING UNDER 2021

- Under året har ett program för medarbetarskapsutveckling startats upp. Detta innebär att alla medarbetare kommer att vid utbildningstillfällen få fokusera på det egna medarbetarskapet. Det handlar om att bygga motivation, behålla engagemang och bygga på bolagets gruppkänsla.
- Ett bolagsspecifikt ledarskapsprogram för chefer har lanserats under 2021. Det handlar om att etablera en gemensam plattform för ledarskap inom bolaget och ge cheferna möjlighet att utveckla sitt ledarskap. Det inkluderar utbildning i utvecklande ledarskap, förändringsledning samt att leda andra. Utöver programmet har cheferna fått utbildning i kompetensbaserad rekrytering, för att öka medvetenheten och minska risken för diskriminering baserat på fördomar. De har också fått utbildning i krisstöd och psykologiskt omhändertagande.
- Arbetet med bolagets utbytesprogram har rullat vidare under 2021. Programmet handlar om att medarbetarna kan åka på skräddarsydda studiebesök hos andra hamnar. Syftet är att medarbetaren ska få möjlighet att lära sig mer om hur andra hamnar arbetar och kompetensutveckla sig inom olika områden, samt att återföra kunskap till vårt bolag. Under året har antagningsprocessen genomförts och två medarbetare är utvalda för att resa till hamnen i Hamburg under 2022. Förberedelser pågår också för att kunna ta emot medarbetare från Hamburg i Göteborg.



Linn Rustan Vigren

INKÖPARE,
GÖTEBORGS HAMN AB

”Jag känner mig som en del av verksamheten och allt som görs på olika håll, vilket gör mig stolt.”

”Jag ser att mitt arbete ger resultat och upplever att man blir lyssnad på. Med det nya utbytesprogrammet visar bolaget att de vill satsa på oss anställda. Det är inte bara tomma ord utan även handling, vilket jag uppskattar. Senaste tiden har många av oss arbetat mer hemifrån, men jag föredrar att vara på jobbet när det är möjligt. Jag trivs på plats, det blir bättre rutiner och ett fint socialt sammanhang när man är på plats. Det kan vara svårt med de geografiska avstånd som trots allt finns när vi är utspridda, då får man inte riktigt koll på sina arbetskamrater. Vi arbetade med våra värderingar (SHIP) på medarbetardagen, vilket var nyttigt. Vissa saker är viktiga för mig – som att ha respekt för varandra. Kärnvärdena är stora ord som kan vara svåra att leva upp till i vardagen. Men jag vet att jag bidrar på mitt sätt och tillsammans kan vi skapa någonting större ihop.”



Carl Johan Andersson

JÄRNVÄGSANSVARIG,
GÖTEBORGS HAMN AB

”Hamnen är en häftig arbetsgivare! Vi har en arbetsplats där verksamheten ska fungera nästa vecka och nästa år, men även femtio år framåt.”

”Vi jobbar utifrån dessa perspektiv, från det lilla operativa till det långsiktiga. Här finns också utmaningar, där man måste ha respekt för vissa planeringsprocesser samtidigt som man inte får glömma bort att vi kan göra bra saker på kort sikt. Jag ansvarar för järnvägen i hamnen – att den är säker och att ingen ska skada sig. Planerar tågtrafiken och koordineringen mellan alla inblandade aktörer, där samarbete och arbetsmiljö är viktiga frågor som hamnen tar stort ansvar för. I tio år har jag haft ett stort ansvar för detta område själv, men nu är en ny kollega på plats. Med allt vi ska göra framöver känns det skönt att få ytterligare kompetens.

Vi står inför en stor digitalisering som kommer påverka hamnen positivt på många sätt. Vi vill ligga i framkant och bidra till att järnvägen blir totalt fossilfri. Men det ska vara ekonomiskt hållbart också och det är en viktig parameter. Vi är inte en anslagsmyndighet utan ett bolag som lämnar bidrag till kommunen samtidigt som vi utvecklar. Det tycker jag är jättebra för då får man respekt för kostnaderna.”

UTSEDD TILL EXCELLENT ARBETSGIVARE 2021

Varje år gör Nyckeltalsinstitutet en kartläggning, där man utifrån olika parametrar mäter hur jämställt bolaget är. I årets jämställdhetsindex blev värdet 145, en ökning från tidigare 121. Resultatet innebar att bolaget blev utsett till Excellent arbetsgivare 2021 och därmed tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna när det kommer till jämställda arbetsvillkor för kvinnor och män i svenskt arbetsliv. Utmaningarna framåt för bolaget handlar om att öka andelen kvinnor, särskilt inom delar av verksamheten som är mansdominerade, exempelvis energihamnsverkstan. Här bedrivs ett långsiktigt arbete för att bidra till tidiga insatser genom samarbeten med skola och universitet, för att öka andelen kvinnor som väljer utbildning inom exempelvis el, mekanik och anläggning.

Excellent arbetsgivare™ 2021



Foto: Stena Oil AB

Fokus på en intressent: **Bolag i hamnklustret**

STENA OIL – EN VIKTIG AKTÖR I ENERGIHAMNEN

Stena Oil har bedrivit verksamhet i Energihamnen i cirka tjugo år och är en viktig aktör i hamnen. Vid deras anläggning hanteras, lagras och säljs bunkerolja. Bolagets marknad är global och deras kunder finns över hela jorden, inte enbart i Göteborg med omnejd. Verksamheten är beroende av infrastrukturen i hamnen, främst rörledningar och kajer. Man har satsat mycket de senaste åren för att modernisera och här har nära samverkan med hamnbolaget varit viktigt för att kunna möjliggöra det. Framtida utmaningar för verksamheten handlar om logistiken på och runt kajerna i Energihamnen. Här ska äldre infrastruktur rustas upp och underhåll genomföras, då blir det en utmaning att bedriva vanliga verksamheten. Samverkan mellan hamnbolaget och Stena Oil är därför central för att kunna hitta lösningar så att daglig drift och utvecklingsarbete kan löpa på samtidigt.

HÅLLBARHETSFRÅGOR FÖR FRAMTIDEN

Satsningarna med att utveckla Stena Oils verksamhet i Energihamnen handlar framför allt om att förbättra deras möjligheter att kunna hantera nya förnyelsebara bränslen och produkter. Det är en anpassning till kunderna och marknadens efterfrågan och kräver andra arbetssätt samt utveckling av befintlig infrastruktur.

Anläggningens cisterner kopplas löpande upp till fjärrvärme, i stället för fossileldad värme. Det är en förändring som kommer att ske över tid och vid nybygge väljs alltid fjärrvärme. Inom några år ska hela verksamheten vara uppkopplad till fjärrvärme. En annan viktig hållbarhetsfråga för bolaget handlar också om att skapa säkra miljöer, både för personal och omliggande natur. Produkterna ska hanteras så säkert som möjligt i slutna system. Här finns överfyllnadsskydd och larm som varnar för att upptäcka olika risker.



Martin Josefsson
SÄKERHETSCHEF,
STENA OIL AB

”Samarbetet med Göteborgs Hamn är jätteviktigt, tillsammans kan vi skapa bäst förutsättningar för att vi ska kunna bedriva vår verksamhet.”

”Vår samverkan med hamnbolagets personal i Energihamnen är jätteviktig och har hittills fungerat väldigt bra. I utvecklingen framåt är det viktigt att vi är proaktiva tillsammans, så att man kan möta upp förändringsbehov när de är aktuella. Ett exempel handlar om att vi, tack vare anläggningen i Energihamnen, har kunnat ligga i framkant när det gäller att möta utsläppskraven på produkterna. Vi har haft möjlighet att blanda och sälja en sådan produkt, redan innan lagstiftningen har trätt i kraft. Detta blir en viktig konkurrensfördel jämtemot våra konkurrenter som inte har en anläggning som möjliggör det. Vi har goda chanser att förbereda vår anläggning och kan därmed ligga i framkant och vara redo inför kommande krav.”

» Läs mer om Stena Oils verksamhet på: www.stenaoil.com



Foto: NES

Fokus på en intressent: **Leverantör**

NORTHERN ENERGY & SUPPLY KONVERTERAR SERVICEFARTYG TILL ELDRIFT

Northern Energy & Supply (NES) har idag ett tankfartyg, Northern Skagerrak, som har avtal med hamnbolaget att hämta maskinrumssludge från anlöpande fartyg i Göteborgs Hamn. Utöver detta används båten för att hämta slop-vatten från fartyg, huvudsakligen mellan Skagen – Göteborg. Nu ska fartyget konverteras från framdrift med konventionell diesel till framdrift med el och HVO. Batteriet kommer att dimensioneras för att möjliggöra ren eldrift under uppdragen i hamnen och innebär att fartyget kan operera utan att använda fossilt bränsle. Batteriet kommer att laddas genom landanslutning och årliga reduktionen av CO_2-utsläpp beräknas till cirka 680 ton. Det konverterade fartyget planeras att tas i drift under det andra kvartalet 2022 och är en viktig del i hamnbolagets mål kring att reducera klimatutsläppen.

ELEKTRIFIERING – EN VIKTIG HÅLLBARHETSFRÅGA

Bolaget, som är en del av Northern Offshore Group, arbetar med hållbarhet inom olika områden. Ett viktigt område är bolagets fartygsflotta, där man har möjlighet till att direkt förändra dess miljöpåverkan. Flera utvecklingsprojekt är igång där de tar fram design för både nya helelektriska och hybridfartyg, men även projekt med konvertering av befintliga fartyg till hybridlösningar. Utmaningen med elektrifiering av fartyg är tillgång till laddning och utvecklingen av nya tekniska lösningar. Här är infrastrukturen kring hamnen viktig och behöver utvecklas löpande. Samverkan mellan NES och hamnbolaget är en del i att möjliggöra denna utveckling och få lösningar på plats.

Northern Skagerrak
Djupgående (fullastad): 4,0 m
Längd: 45,99 m
Bredd: 9,6 m
Död vikt: 700 ton



David Kristensson
GROUP CEO,
NORTHERN ENERGY & SUPPLY

”Vi arbetar för en cirkulär affärsmodell och vi vill vara med och bidra till en hållbar värld. Då måste vi erbjuda hållbara produkter och tjänster. Det är därför fantastiskt att få möjlighet att leverera en hybrid tanker till Göteborgs Hamn.”

”Vi har arbetat med Göteborgs Hamn i många år och ser fram mot ett långsiktigt och bra samarbete framöver. Göteborgs Hamn är en viktig partner som har en kvalitetsstämpel som NES är stolta över att få vara en del utav. Det finns mycket kunskap inom hamnen och de är expansiva på ett sätt som utmanar oss som leverantör. Vi är ett företag som ligger i framkant och utvecklar hela tiden våra tjänster till att vara det bästa på marknaden. Det är också viktigt att vi får gehör när vi kommer med våra innovativa lösningar och att vi arbetar tillsammans med att fortsätta utveckla hamnen framåt. När det gäller miljömål så har vi många likheter med Göteborgs Hamn, vilket är positivt. Göteborg är staden där vi lever och verkar, att få vara med och påverka vår omgivning och miljö till det bättre är fantastiskt.”

Bolagets säkerhetsarbete

Ett komplext tjänsteföretag som Göteborgs Hamn AB måste ha tillförlitliga och väl fungerande rutiner så att säkerhet beaktas, såväl internt som externt. Ett effektivt, verksamhetsanpassat och systematiskt säkerhetsarbete är också en förutsättning för att hamnbolaget ska få bedriva internationell hamnverksamhet.

SKYDDSOBJEKTET GÖTEBORGS HAMN

Göteborgs Hamn klassas som skyddsobjekt och omfattas av EU:s hamnskyddsregler. Det innebär höga krav på säkerheten, till exempel tillträdeskontroller samt foto- och filmförbud. Godsnavet har en strategisk betydelse för samhället och stora värden förvaras och transporteras till och från hamnen, vilket innebär att det alltid finns en hotbild. När hotbilden mot Sverige förändras, påverkar det också Göteborgs Hamn. Hamnbolaget arbetar förebyggande, nära Säkerhetspolis och Transsportstyrelsen, för att förutse händelser och minska riskerna kopplat till olika hot.

Försvarsmakten har under året nyetablerat Älvsborgs amfibieregemente, AMF 4, vid Käringsberget i närheten av hamnen. Etableringen innebär stora fördelar när det gäller hålla godsnavet öppet, både gällande höga skyddsnivåer och skärpt beredskap. Under hösten besöktes också hamnen av chefen för insats högkvarteret (CINS), General löjtnant Michael Claesson, och hade dialog kring godsnavets betydelse och hamnskyddet.

UTVECKLING AV SKYDDSARBETE UNDER 2021

Hamnbolagets bevakningsleverantör Avarn har utvecklat förmåga att ytsöka sprängämnen från vattensidan. Projektet påbörjades under 2020 och har inneburit träning av två hundekipage, som godkänts genom certifiering under 2021. Detta innebär att hamnen är först i Norden med egen förmåga till ytsök och kan arbeta systematiskt med sökningar vid kajerna.

Under 2021 har en ny säkerhetsskyddsanalys genomförts och en uppdaterad säkerhetsskyddsplan tagits fram. Därtill har hamnskyddsutredning samt hamnskyddsplan också förnyats. En inspektion genomfördes också av Transportstyrelsen. Sammantaget har detta inneburit nya femårs godkännande av hamnskyddet enligt EU dir 65/2005 och sjöfartsskydd enligt EG 725/2004. Fokus för 2022 blir ytterligare arbete med säkerhetsskydd och krigsplanläggning.

VIKTIG INFORMATION MÅSTE SKYDDAS

Information i form av dokumentation och system är en viktig tillgång och grunden till allt arbete i hamnen. Våra anställda och andra intressenter är beroende av att informationen ska vara tillgänglig, korrekt och åtkomlig för behörig. Arbete med att kartlägga, klassificera och åtgärda gap för att förebygga risker och öka säkerheten startades som följd av ändringar i gällande lagstiftning. Bakgrunden till uppstramningen är att cyberhot och informationsspridning ökar explosionsartat och därmed även riskerna. NIS-lagen ställer krav på informationssäkerhet och incidentrapportering. Reglerna omfattar leverantörer av samhällsviktiga tjänster där Göteborgs Hamn är en sådan leverantör. Under gångna året har bolaget arbetat med att fortsatt etablera ett systematiskt informationssäkerhetsarbete där ett ledningssystem fortsatt har implementerats och en informationssäkerhetsspecialist har anställts. E-learning utbildning på temat informationssäkerhet genomförs av alla nya medarbetare och uppdateras årligen för att upprätthålla en god nivå av kännedom hos samtlig personal.



Under 2021 blev hamnen först med egen förmåga till ytsök av sprängämnen. Hundekipage har tränats till att genomföra sökningarna och godkändes genom certifiering under året.

En säkerhetstjänst övervakar händelser i IT-miljön för att öka motståndskraften mot angrepp. Denna ger även tillgång till incidentteam bestående av specialister och analytiker inom området. Phishing-kampanjer har genomförts under året i syfte att utbilda personalen, kartlägga nuläge kring organisationens motståndskraft mot den typen av hot. Säkerhetsgenomlysning av system har även genomförts där brister identifierats och åtgärdats. Den tekniska miljön för säkerhetstekniska system byggs om från grunden för att även inom detta område öka motståndskraften väsentligt. Informations- och cybersäkerhet blir en alltmer etablerad och accepterad fråga som inte kan förbises. Kärnan i den här frågan handlar – som i så många andra frågor i verksamheten – om att identifiera och hantera risker.

SÄKERHETSARBETE I ENERGIHAMNEN

I Energihamnen transporteras och lagras en stor mängd brandfarliga produkter såsom bensin och tjockolja. Detta i kombination med en hamnverksamhet med fartygsanlöp och ett flertal kundoperatörer inom en liten yta innebär stora risker. För att uppnå en säker energihamn krävs kontinuerlig riskhantering och förbättringsarbete för utrustningars kvalitet och tillförlitlighet. Under året har renoveringar av pumpstationer fortsatt. En del i arbetet har också inneburit en satsning på hantering av tidigare anmärkningar från skyddsronder. Sammantaget medför detta framförallt förbättrad arbetsmiljö men också ökad driftsäkerhet till följd av åtgärder kring automatisering.

Arbetet med informationssäkerhet i Energihamnen har under 2021 fokuserat på att kunna säkerställa att produktionen kan upprätthållas om styrsystemen skulle slås ut. Ytterligare förbättringsarbete har handlat om förstärkta tillträdeskontroller och fler kameror. Dessvärre har alkobommarna vid Port 1 fortsatt inte kunnat nyttjas under pandemin, kopplat till riskerna för spridning av covid-19.

ALLVARLIG OLYCKA UNDER 2021

I mars 2021 inträffade en allvarlig olycka i Torshamnen. En entreprenör, som på uppdrag av hamnbolaget arbetade med inspektion av en brokonstruktion, kör emot konstruktionen med sitt arbetsfartyg. Utgången innebar att en person avled. Situationen hanterades av personal på plats, räddningstjänst och polis. Hamnbolaget aktiverade krisledningen. Olyckan har därefter utretts av polisen, Transportstyrelsen, Statens Haverikommission och hamnbolaget. Samtliga resultat är ännu ej klara, vilket innebär att orsaken ej ännu är fullt utredd. Hamnbolaget har samverkat med samtliga berörda aktörer under processens gång. Den egna utredningen syftade främst till att identifiera förbättringsmöjlighet i samband med projektverksamhet och krisledning. Efter utredningen togs en åtgärdsplan fram, vilken inkluderade aktiviteter både gällande egna verksamheten och entreprenörer som verkar på uppdrag av hamnbolaget. Det handlade bland annat om att förbättra och utveckla befintliga arbetsrutiner inom olika områden.



E-learning utbildning på temat informationssäkerhet genomförs av alla nya medarbetare.



Susanne Utbult
HR-CHEF,
GÖTEBORGS HAMN AB

”Krisstöd handlar om att fokusera på människan och hur hen mår, har för känslor och upplevelse. Det är viktigt att skilja mellan haveriutredning och krisstöd – det är aldrig krisstödets uppgift att leta efter orsak.”

”I samband med den allvarliga olyckan hade jag möjlighet att vara omedelbart krisstöd till de drabbade hos entreprenören, innan deras egen företagshälsovård hade möjlighet att ta vid. Det blev en kort debriefing, vilket är ganska vanligt eftersom man ofta är chockad i ett tidigt skede. Krisstöd har oftast bäst effekt efter ungefär ett dygn. Det är viktigt att ta hand om alla som drabbas, både de som är direkt påverkade och övriga i arbetsgruppen. Vår berörda interna personal fick också stödsamtal och bolagets krisledning aktiverades.

Sammantaget visar uppfattningen efteråt att omhändertagandet upplevdes positivt. Senare har vi också erbjudit krisstödsutbildning för chefer och andra grupper inom bolaget för att öka kompetens inom området. Det finns alltid förbättringsmöjligheter efter sådana här tillfällen, särskilt eftersom man i tidigt skede sällan har hela bilden kring situationen. Det är viktigt att utvärdera och därefter bygga upp en beredskap med krisstöd, så att man är redo när någonting inträffar.”

Om vår hållbarhetsredovisning

Göteborgs Hamn AB har gett ut en årlig hållbarhetsredovisning, Hållbar hamn, sedan 2012. Hållbarhetsredovisningen beskriver bolagets arbete med hållbarhet ur begreppets samtliga tre dimensioner: social, miljömässig och ekonomisk. Detta presenteras på ett integrerat sätt, utifrån olika exempel från verksamheten. Därtill lyfts fokus på tre intressentgrupper och deras perspektiv fram: medarbetare, leverantörer och bolag i hamnklustret. Samtliga fall har valts ut genom att utgå från bolagets hållbarhetsfrågor samt intervjuer med medarbetare och chefer.

ÅRSREDOVISNINGSLAGEN OCH GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

Denna hållbarhetsredovisning avser verksamhetsåret 2021 och utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport. Den är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008–2553. Under 2015–2019 redovisades i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för redovisning av hållbarhetsinformation. Från och med 2020 upprättas redovisningen inte längre utifrån GRI, även om tidigare utgångspunkter med GRI som grund fortsatt tillämpas. Syftet är att få en kontinuitet i rapporteringen och fortsatt systematiskt hantera redovisningen av bolagets hållbarhetsfrågor.

VÄSENTLIGHETSANALYS

Metoden för att identifiera de väsentliga hållbarhetsfrågorna består av följande steg: identifiering, prioritering och validering. Under 2015 identifierades bolagets hållbarhetsfrågor och dessa prioriterades sedan av en rad olika intressentgrupper och med utgångspunkt i förväntningar och krav från vår ägare, myndigheter, vårt ledningssystem inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet samt utifrån trender i samhället. Därefter har löpande arbete skett med att uppdatera och validera att dessa frågor varit fortsatt relevanta för verksamheten.

Under 2020 uppdaterades bolagets hållbarhetsanalys utifrån FN:s globala mål för hållbar utveckling. Dess relevans för bolaget samt bolagets påverkan på målen uppdaterades, resultatet beskrivs på sid 28–29. Relevansen bedömdes utifrån kategorierna ej relevant samt generell, betydande och central för bolaget. Den uppdaterade analysen visade att fler mål och delmål var relevanta, jämfört med tidigare analys. Därtill har kopplingen till bolagets styrning, värdekedja och intressenter synliggjorts. Detta är grunden för bolagets hållbarhetsarbete framåt.

Den uppdaterade hållbarhetsanalysen enligt globala målen matchades därefter med tidigare väsentlighetsanalys upprättad enligt GRI:s riktlinjer. Syftet var att koppla samman prioriteringarna och nyttja materialet för att uppdatera och validera bolagets väsentliga hållbarhetsfrågor. Resultatet innebar en viktning av hållbarhetsfrågorna för hållbarhetsredovisningen, enligt följande:

- Frågor som ska informeras om, då de har betydelse för bolaget
- Frågor som ska fokuseras på, då de är väsentliga för bolaget

Resultatet av den uppdaterade väsentlighetsanalysen 2020 innebar att fem frågor identifierades som väsentliga och övriga ska informeras om, se nedan. Denna bedömning är fortsatt gällande för 2021 och innehållet i hållbarhetsredovisningen prioriteras utifrån de väsentliga hållbarhetsfrågorna.

GÖTEBORGS HAMN AB:S HÅLLBARHETSFRÅGOR





NYCKELTAL OCH UPPLYSNINGAR

I följande sammanställning redovisas de upplysningar som Göteborgs Hamn AB bedömt som relevanta utifrån våra väsentliga frågor, som nyckeltal och annan information. Nyckeltalen som redovisas är framtagna med utgångspunkt ur GRI Standards på tillämpningsnivå Core, då grunden för detta lades under tidigare år när redovisningen var upprättad enligt Global Reporting Initiative (GRI). Därtill finns ytterligare nyckeltal som vi har bedömt är intressanta att redovisa utifrån bolagets uppdrag och styrning.

Först redovisas nyckeltalen där aktuell mät- och beräkningsmetodik och tillhörande kommentar återfinns i högerkolumnen. Åren som redovisas är 2017–2021. Basår för beräkningarna av nyckeltalen är 2010, eftersom bolaget omstrukturerades vid den tidpunkten.

Där inget annat anges avser nyckeltalen Göteborgs Hamn AB, då dotterbolaget Scandinavian Distripoint AB:s verksamhet inom koncernen är begränsad.

Hållbarhetsupplysningar kopplat till Årsredovisningslagen återfinns på följande sidor:

AFFÄRSMODELL
6–10, 12–15, 30–33, 50–51

MILJÖ
14, 16–21, 24–29, 31–33, 37, 39–40, 44–45, 52–54

SOCIALA FÖRHÅLLANDEN
22–23, 30, 40, 42–43, 50, 56

PERSONAL
11, 28, 30–33, 42–43, 47, 55–56

RESPEKT FÖR MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER
39–40, 42

MOTVERKANDE AV KORRUPTION
30–31, 38–40, 51

EKONOMI

	2021	2020	2019	2018	2017	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Ekonomiska nyckeltal						
Nettoomsättning, Mkr	813	790	764	754	751	
Resultat efter finansiella poster, Mkr	267	239	189	245	214	
Rörelseresultat, Mkr	291	265	217	276	248	
Balansomslutning, Mkr	3632	3469	3246	3167	3221	
Eget kapital, Mkr	1755	1640	1531	1446	1357	
Skulder, Mkr	1877	1829	1714	1721	1864	
Avkastning på totalt kapital, %	8,1	7,7	6,7	8,7	8	Beräknat på resultat exkl jämförelsestörande poster.
Soliditet, %	56	55	55,2	53,3	49,1	
Investeringar, Mkr	319	380	275	244	349	
Kassaflöde från löpande verksamhet, Mkr	376	354	338	284	394	
Ekonomiskt stöd från offentliga organ, Mkr	2,3	12,6	0	14	90,3	
Skapat ekonomiskt värde, Mkr:						
Kunder	824	800	768	788	772	Ekonomiskt värde i tabellen visar effekten av "betalningsströmmar" i bolaget. Inkluderar därför inte bokföringsmässiga avskrivningar och dylikt. Tabellen innehåller ej heller eventuellt momseffekter.
Distribuerat ekonomiskt värde, Mkr:						
Leverantörer	-220	-226	-224	-186	-237	
Anställda	-96	-85	-77	-70	-69	
Långivare	-25	-25	-28	-31	-34	
Staten (kostnadsförd skatt och sociala avgifter)	-34	-55	-72	-76	-46	
Aktieägare	-133	-120	-110	-104	-108	
Behållet ekonomiskt värde, Mkr	316	288	257	322	278	
Indirekt ekonomisk påverkan						
Investeringar, Mkr	319	380	275	244	349	
Antal exjobbare / praktikanter / arbetsmarknadsprogram	12	10	11	13	12	
Sociala krav vid tjänste-upphandlingar, %	57	63	50	80	60	Avser alla längre entreprenader (längre än tre månader) samt alla ramavtal.
Produktion						
Planerat underhåll, Mkr	157	123	117	95	120	
Linjeutbud						
Antal direktanlöp till andra världsdelar, bil och container	3	2	3	3	5	Information kring trafikslingor från rederierna som anlöper Göteborgs Hamn (hemsidor).
Antal rederier som anlöper hamnen i linjetrafik	14	12	13	17	20	Information över anlöp från terminalerna som redovisas varje månad. Exkluderar tankers och kryssningsfartyg.
Antal destinationer (för gods inom torrlast)	70	57	62	i.u.	i.u.	
Antal järnvägsoperatörer i Railport Scandinavia	8	6	6	7	8	Information från terminalerna kring järnvägsoperatörer som redovisas varje månad.
Antal kryssningsanlöp	66	11	59	43	40	Information hämtas från anlöpssystemet.
Antal anlöp	5300	5300	6300	6600	6600	Fartygsanlöp defineras som fartyg som gör fartygs-anmälan och erhåller anlöpsnummer. Detta innebär att passerande, fartyg på redden och förhalningar är exkluderde.

EKONOMI

	2021	2020	2019	2018	2017	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Volymer						
Container, TEU*	828000	776000	772000	753000	644000	Officiella siffror för Göteborgs Hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Miljoner ton gods totalt	36,9	37,9	38,9	40,5	40,8	Se ovan.
Roro (rullande gods), enheter	566000	515000	551000	584000	593000	Se ovan.
Nya bilar, antal	256000	234000	276000	290000	295000	Se ovan.
Energi, miljoner ton	19,1	21,6	22,2	23,4	23,5	Se ovan.
Passagerare, miljoner	0,7	0,59	1,78	1,68	1,73	Se ovan.
Container på järnväg, TEU	458000	420000	436000	379000	322000	Officiella siffror för Göteborgs Hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna. Justerade siffror jämfört med tidigare hållbarhetsredovisningar på grund av uppdaterad beräkningsmetod för nyckeltalet.
Andel containers via järnväg, %	62	60	63	56	59	Containergods på järnväg i förhållande till hanterade containers på containerfartyg. Justerade siffror jämfört med tidigare hållbarhetsredovisningar på grund av uppdaterad beräkningsmetod för nyckeltalet.
Andel import / export totalt, fulla containers, %	47 / 53	45 / 55	46 / 54	48 / 52	51 / 49	Officiella siffror för Göteborgs Hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Svensk marknadsandel container, %	50	48	47	46	41	Baseras på uppgifter januari – september. Göteborgs Hamn baseras på officiella siffror från Hamnbolaget. Information kring resterande hamnar baseras på uppgifter från Sveriges Hamnar. Korrigerad marknads-andel 2017–2018 efter att hela årets data presenterats.
Svensk marknadsandel roro, %	18	16	17	18	18	Se ovan.
Svensk marknadsandel bil, %	34	30	31	33	35	Se ovan.
Nöjda kunder						
Våra kunders helhetsomdöme om Göteborgs Hamn AB, %	71	i.u.	58	i.u.	49	Underlaget kommer från kundundersökningen Nöjd Kund Index (NKI). Resultat för 2018 och 2020 saknas eftersom denna genomförs varannat år från och med 2017. Läs mer på sid 36–37.
Hög affärsetik						
Kommunikation och utbildning i policys och rutiner avseende antikorruption, antal anställda	0	0	0	1	14	Under 2019 genomfördes en styrelseutbildning där antikorruptionsfrågor behandlades.
Bekräftade fall av korruption, antal	0	0	0	0	0	

** TEU = omräknat till 20-fotsenheter.*

MILJÖ

	2021	2020	2019	2018	2017	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Utsläpp						
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – direkta, ton koldioxidekvivalenter	184*	191	235	206	240	Avser rapportering av scope 1 enligt GHG-protokollet. Omfattar arbetsfartyg, produktionsfordon, uppvärmning av byggnader och brandpumpar i Torshamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer för drivmedel och gasuppvärmning, vilka hämtas hos leverantörerna (se avsnitt om energi på föregående sida). Utsläpp från basår 2010 var 590 ton.
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – indirekt energi, ton koldioxidekvivalenter	83*	86	93	25	20	Avser rapportering av scope 2 enligt GHG-protokollet. Omfattar el- och fjärrvärmeanvändning i byggnader samt gatubelysningen och följevärmen i Energihamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer som tillhandahålls av Göteborg Energi (se avsnitt om energi på föregående sida). Utsläpp från basår 2010 var 150 ton.
Göteborgs Hamns utsläpp av växthusgaser – andra indirekta, totalt, ton koldioxidekvivalenter	188 000*	183 000	204 000	i.u.	i.u.	Avser rapportering av scope 3 enligt GHG-protokollet. Innefattar bolagets tjänsteresor om 7 ton för 2021 och underlaget tillhandahålls av bolagets resebyrå, Hogia och M. Flygresornas utsläpp beräknas from 2017 med verktyget Atmosfair och för dess utsläpp köps bioflygbränsle via Swedavia sedan 2021.Fördelningen av övriga utsläpp redovisas nedan. Sammanställningen för 2017–2019 innehåller inte väg- och tågtrafik, då scope 3 är utvidgat från och med 2020. Därför redovisas inte åren 2017–2018. 2020–2019 är uppdaterade utifrån att sjöfartens utsläppen är uppdaterade, se nedan.
VARAV: Terminalbolag	6 500	6 700	13 500	18 200	16 700	Beräkningar utifrån bolagens scope 1 + 2 enligt GHG-protokollet tas fram av APM Terminals Gothenburg AB, Gothenburg Ro/Ro Terminal AB samt Logent Ports & Terminals AB och tillhandahålls Göteborgs Hamn AB. Innefattar också VOC-utsläpp från Energihamnen omräknade till koldioxidekvivalenter.
Sjöfart	155 000*	151 000	164 000	159 000	158 000	Omfattar kommersiella sjöfarten från Vinga till hamnområdet. Utsläppen beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell för sjöfarten är uppdaterad 2021 med förbättrad metodik och 2017–2020 har beräknats om för jämförbarhet.
Vägtrafik	25 900*	24 500	26 200	i.u	i.u	Omfattar vägtrafik till och från Göteborgs Hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om lastbilstyper, sträckor och statistik från terminaloperatörerna.
Tågtrafik	630*	670	660	i.u	i.u	Omfattar tågtrafik till och från Göteborgs Hamn inom Göteborgs kommun. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om frekvens, sträckor, godsvolymer och statistik från växlingsoperatörerna. 2019–2020 har justerats till följd av förbättrad metodik och dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar. .
Svaveldioxid, ton	62	65	70	71	82	Omfattar utsläpp från sjöfarten och beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell är uppdaterad 2021 med förbättrad metodik och 2017–2020 har beräknats om för jämförbarhet. Dessa skiljer sig således åt från redovisade nyckeltal i tidigare hållbarhetsredovisningar.
Kvävedioxid, ton	1400	1400	1600	1600	1600	Se ovan.
Partiklar, ton	33	32	35	34	34	Se ovan.
Kolväten, ton	77	75	81	77	75	Se ovan.
VOC-utsläpp i Energihamnen, ton	1300	1400	1300	1400	1500	Mätningar genomförs av FluxSense AB i Energihamnen och innefattar läcksökning samt bestämning av emissionerna utifrån identifierade läckor.

** Dessa siffror uppdateras under feb–mars 2022, då slutgiltigt underlag inkommer.*

MILJÖ

	2021	2020	2019	2018	2017	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Utsläpp, forts.						
Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan, %	48	48	43	31	34	Andelen är framtagen genom utdrag ur ekonomisystemet med anlöp som fått miljörabatt. Utfallet för 2017 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av att anlöpsstatistiken justerats.
Andel fartygsanlöp som har möjlighet att elansluta vid kaj, %	31	34	38	34	35	Andelen är framtagen genom anlöpsstatistik för fartyg som är utrustade för att elansluta vid kaj och som anlöper kaj där elanslutning finns. Utfallet för 2017 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av att anlöpsstatistiken justerats.
Energi						
El, MWh	3700	4300	4900	5600	5900	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Elen är Bra Miljöval för samtliga år och levereras sedan 2019 av Energi Sverige.
Fjärrvärme, MWh	1000	900	1000	1000	1000	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Fjärrvärmen är Bra Miljöval för byggnader 036 och 035 samt levereras av Göteborg Energi.
Följevärme, MWh	2300	2100	2100	1700	2100	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Följevärmen har inblandning av biogas i värmeproduktionen samt levereras av Göteborg Energi.
Gasuppvärmning byggnader, MWh	1300	900	1100	1200	1200	Omfattar direkt energianvändning per premiär energikälla. Gasen utgörs av biogas och levereras av Göteborg Energi.
Energiförbrukning, andel förnyelsebara energikällor, %	100	100	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar energikällor som anges ovan. Räknat utifrån den andel som utgörs av förnyelsebara energikällor, dvs Bra Miljöval vattenkraft och fjärrvärme och/eller biobaserat. Andelen fjärrvärme som inte var Bra Miljöval under 2020 var under 0,01 % och redovisas därför inte..
Drivmedel, liter	41 300	49 600	52 400	46 000	54 600	Omfattar biodiesel, diesel, HVO och bensin till produktionsfordon, arbetsfartyg samt brandpumpar. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer: Gothenburg Ro/Ro Terminal AB, Fordonsgas, Preem och OKQ8.
Drivmedel, kg	3900	6600	7700	8800	8900	Omfattar fordonsgas till produktionsfordon och utgörs av biogas. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer, vilka är Gatubolaget och Fordonsgas.
Drivmedelsförbrukning, andel förnyelsebara drivmedel, %	13	13	i.u.	i.u.	i.u.	Omfattar drivmedel som anges ovan, räknat utifrån den andel som utgörs av HVO och biogas. Förbrukning av el i fordon inkluderas i energisiffrorna ovan.
Avfall						
Farligt avfall, ton	5100	5488	6340	6380	7240	Omfattar avfall från främst sjöfarten inklusive sludge, men även Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer. Inkluderar farligt avfall från 36 fraktioner, 2021. Mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. För 2021 var 694 ton omhändertagna av Stena Recycling och 17 ton av Renova, statistiken tillhandahålls från dem. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet från Stena Recycling, denna information tillhandahålls inte av Renova..
Materialåtervinning, % Energiåtervinning, % Deponi, %	3 97 0	1 99 0	3 97 0	2 98 0	1 99 0	Anger den procentuella fördelningen av mängden farligt avfall från Stena Recycling som materialåtervinns, energiåtervinns samt deponeras. Andelen som deponeras är under 0,5 % och redovisas därför som 0%.

MILJÖ

	2021	2020	2019	2018	2017	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Avfall, forts.						
Förorenade massor, ton	8 200	41 000	85 000	10 000	i.u	En sammanställning av mängder massor som har klassificerats som Känslig Markanvändning (KM), Mindre Känslig Markanvändning (MKM) och farligt avfall och har hanterats av tillståndspliktig transportör. Underlaget kommer från transportörerna. För 2017 finns mängderna per projekt och ej sammanställt totalt för bolaget.
Sludge, ton	4 800	5 700	6 100	6 100	7 100	Omfattar sludge från fartygen, till samtliga hamndelar. Avfallsmängder tillhandahålls av Stena Recycling.
Övrigt avfall, ton	710	550	815	800	935	Omfattar avfall från Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer samt sjöfarten. Inkluderar följande avfallsfraktioner; fint och grovt brännbart verksamhetsavfall, avfall till sortering, kontorspapper, glasförpackningar, wellpapp, hård- och mjukplast, pappersförpackningar, metallförpackningar, matavfall samt rest- och blandat avfall. Brännbara verksamhetsavfallet var 217 ton under 2021, vilket målstyrs genom resurshushållningsmålet i miljö- och klimatstrategin. Övriga mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. Underlag tillhandahålls av Renova och Kretslopp och vatten, vilka är aktörerna som hanterar avfallet. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet. Avfall för övrig behandling utgör mindre än 1,5 % och redovisas därför ej.
Energiåtervinning, % Materialåtervinning, % Sortering, % Biologisk behandling, %	45 23 31 1	54 20 24 1	60 14 25 1	59 15 26 1	55 19 25 1	Anger den procentuella andelen av mängden övrigt avfall redovisat ovan som energiåtervinns, materiaåtervinns, sorteras och biologiskt behandlas.
Antal spill till mark utanför säkerhetssystemen samt till omgivande vatten	10	18	16	10	11	Med säkerhetssystem avses hårdgjord yta som är ansluten till vattenrening. Omfattar främst Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, spill till vatten är dock inom hela hamnområdet. Mängderna per spill varierar och finns dokumenterat, Inga rapporterade spill för 2021 var signifikanta i omfattning, dvs över 100 l. Baseras på inrapportering i avvikelsehanteringssystemet, där mer information om varje enskilt spill finns.
Kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen, antal	41	33	6	6	9	Beräknat utifrån antal produkter som innehåller utfasningsämnen i Göteborgs Hamn AB:s kemikalieregister. Kemikalieinspektionen har uppgraderat kriterier för utfasningsämnen. Det innebär att fler av de kemiska produkter som används inom bolaget nu innehåller ufastningsämnen.
Biologiskt mångfald						
Skyddade områden, areal i hektar	162	162	162	162	162	Omfattar Torsviken, skyddat som Natura 2000-område, samt Rya Skog, skyddat som naturreservat. Torsvikens bevarandestatus utvärderas av Länsstyrelsen och Rya skog följs upp av Göteborgs Stad.
Restaurerade områden, areal i hektar	121	104	104	104	104	Åtgärder har genomförts för att främja biologiska mångfalden och olika djurarter, te x salamander, hasselsnok och mindre hackspett. Detta omfattar exempelvis avverkning och röjning av igenväxta områden, tillskapa död ved, två salamanderhotell och återskapade av vattenspegel. Åtgärderna är genomförda i hamnnära områden. Under 2021 har följande åtgärder genomförts; plantering av nytt ålgräs och färdigställdet av en ny biotop i Torsviken för fåglar i form av ett vadhav med tre öar som anlagts ovanpå en tidigare deponi av 1,3 miljoner kubikmeter förorenade muddermassor.

SOCIALT

	2021	2020	2019	2018	2017	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Anställning						
Totalt antal anställda därav män därav kvinnor	158 106 52	152 102 50	140 95 45	135 92 43	126 83 43	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
Antal tillsvidareanställda därav män därav kvinnor	152 102 50	144 94 49	133 89 44	131 89 42	121 80 37	Se ovan.
Antal visstidsanställda därav män därav kvinnor	6 4 2	8 7 1	8 7 1	4 3 1	6 4 2	Se ovan.
Antal heltidsanställda därav män därav kvinnor	152 103 49	143 95 48	132 89 43	129 88 41	i.u. i.u. i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. Bolaget anställer sommarjobbare men dessa finns inte med i statistiken som berör antal anställda. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
Antal deltidsanställda därav män därav kvinnor	6 4 2	9 7 2	6 4 2	5 3 2	i.u. i.u. i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. Bolaget erbjuder endast heltidsanställningar. De som har deltidsanställning har det på grund av eget önskemål eller av nödvändighet. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
Totalt antal som börjat därav män därav kvinnor	19 14 5	26 15 11	14 9 5	18 13 5	i.u. i.u. i.u.	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal. För vissa tidigare år kan inte nyckeltal redovisas, vilket beror på övergången från GRI G4 till GRI Standards och att tidigare nyckeltal inte räknas om utifrån ny kravställning.
Totalt antal som slutat därav män därav kvinnor	12 9 3	11 6 5	11 7 4	7 3 4	16 9 7	Underlag hämtat från personalsystemet, Hogia Personal.
Personalomsättning, %	7,7	7,6	8,1	5,6	12,3	Räknas fram genom att underlag från personalsystemet, Hogia Personal. Mäts som lägst antal medarbetare som har börjat eller slutat dividerat med medelantalet anställda.
Medarbetarförmåner: Försäkringar Pension Tillgång till vård Föräldraledighet Övrigt						De som har en tillfällig anställning (vikariat) är anställda via ett bemanningsföretag och därmed utgår inga av bolagets förmåner till dem. Vi gör dock ingen skillnad på heltids- och deltidsanställda vad gäller förmåner. Bolaget betalar in tjänstepension enligt kollektivavtalets bestämmelser. Alla anställda erbjuds att köpa en valfri gruppförsäkring via Skandia där bland annat livförsäkring finns att välja. Därutöver finns en livförsäkring via kollektivavtalet (TGL). Företagshälsovård erbjuds vid behov. Bolaget har en kollektivavtalad arbetsskadeförsäkring vilken inkluderar även arbetsskada som leder till invaliditet och funktionshinder. Föräldraledighet är en lagstadgad rättighet och vi betalar ut föräldralön/föräldrapenning utifrån gällande kollektivavtal vid längre föräldraledigheter. Utöver ovan nämnda förmåner finns följande: Sjukförsäkring, omställningsförsäkring, löneväxling till pension, hälsoprofilbedömning, friskvårdsbidrag, sponsing av startavgifter, cykelbidrag, löneutfyllnad vid vård av barn, lönetillägg vid tjänsteresor och milersättning, frukt, cykelservice, leasing av cykel, subventionerad kollektivtrafikkort och parkering, subventionerad lunch, glasögonbidrag och gratis synundersökning samt möjlighet att vara företagsvolontär på arbetstid.

SOCIALT

	2021	2020	2019	2018	2017	Mät- och beräkningsmetod / kommentar
Anställning, forts						
Medarbetarförmåner, friskvård och hälsa, antal medarbetare som nyttjat förmånen:						Via företagshälsovården erbjuds våra anställda att kolla kondition och hälsa genom en hälsoprofilsbedömning. Hälsoprofilbedömning erbjuds vartannat år, vilket har genomförts 2021. De anställda har möjlighet att använda 1500 kronor per år för friskvårdsrelaterade aktiviteter. Två startavgifter på upp till 700 kronor per gång subventioneras årligen av arbetsgivaren. Subventionerat Västtrafikkort är en del av klimatkompensationen som infördes år 2013.
Hälsoprofilbedömning	75	0	77	0	74	
Friskvårdsbidrag	96	56	54	51	73	
Sponsring startavgifter	1	2	7	8	17	
Cykelbidrag	13	32	19	11	7	
Subventionerat Västtrafikkort	21	34	39	25	37	
Hållbart Medarbetar Engagemang Index	86	80	73	i.u.	77	Mäts som ett index mellan styrning, motivation och ledarskap. Tas fram genom Göteborgs Stads gemensamma mätning och genom bolagets egna mätning.
eNPS (employee Net Promoter Score, ambassadörsskap)	35	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	Beskriver i vilken grad medarbetarna är ambassadörer för organisationen. Skalan som mäts går från minus 100 till plus 100. Mäts via temperaturmätning va 6:e vecka. Mätningen påbörjades Q4 2020, men sammanställt resultat finns först för 2021..
Anställdas hälsa och säkerhet						
Total sjukfrånvaro, %	2,9	3,2	3,4	4	4,5	Könsfördelningen 2021: män var 3,6 %, kvinnor var 1,4 %. Sjukfrånvaro mäts i timmar och räknas i % av ordinarie arbetstid. Underlaget hämtas från lönesystemet HogiaLön Plus.
Kompetensutveckling för anställda						
Andel medarbetare med regelbundna utvecklingssamtal, %	97	95	100	100	100	Alla anställda har utvecklingssamtal och individuell kompetensutvecklingsplan.
Mångfald och jämställdhet						
Mångfaldsindikatorer medarbetare, ledning och styrelse:						
Kvinnor / män, %	33 / 67	33 / 67	32 / 68	32 / 68	34 / 66	Åldersfördelning 2021: Kvinnor: 9,6 % var under 30 år, 51,9 % var 30–50 år och 38,4 % var över 50 år. Män: 0 % var under 30 år, 55,1 % var 30–50 år och 44,9 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal och beräknas på totalt antal anställda.
Kvinnor / män chefer, %	43 / 57	41 / 59	39 / 61	36 / 64	46 / 54	Åldersfördelning 2021: Kvinnor: 0 % var under 30 år, 25 % var 30–50 år och 75 % var över 50 år. Män: 0 % var under 30 år, 38 % var 30–50 år och 63 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur Hogia Personal.
Kvinnor / män ledningsgrupp, %	37,5 / 62,5	37,5 / 62,5	37 / 63	50 / 50	43 / 57	Underlaget hämtas ur Hogia Personal.
Kvinnor / män styrelse, %	41 / 59	41 / 59	40 / 60	29 / 71	31 / 69	Underlaget hämtas från HogiaLön Plus.
Icke diskriminering						
Fall av diskriminering samt vidtagna åtgärder, antal	0	0	0	0	0	Vi har inga anmälda fall av diskriminering, enligt diskrimineringslagens grunder, under åren 2015–2021.

Styrelsen om hållbarhetsrapport enligt årsredovisningslagen (ÅRL)

Denna hållbarhetsredovisning utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport och är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB med organisationsnummer 556008-2553. Hållbarhetsrapporten innehåller Göteborgs Hamn AB:s information om de viktigaste inslagen för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat samt konsekvenserna av verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.

Styrelsen i sin helhet bekräftar, utifrån sin bästa kunskap och övertygelse, följande:

- Hållbarhetsrapporten har upprättats enligt årsredovisningslagen.
- Hållbarhetsrapporten innehåller inga väsentliga felaktiga uppgifter, inga väsentliga uppgifter har utelämnats och alla uppgifter är förenliga med innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 11 februari 2022

Cecilia Magnusson, *Styrelsens ordförande*

Birgitta Ling Fransson, *Vice ordförande*

Jan Annerback

Eva Olofsson

Kristofer Andrén

Lars Johansson

Peter Danielsson

David Josefsson

Elvir Dzanic, *Verkställande direktör*

Ronnie Ljungh, *Vice ordförande*

För denna redovisning används ett digitalt verktyg för styrelsens godkännande. Det innebär att varje persons digitala godkännande genererar ett digitalt verifikat, vilket finns hos Göteborgs Hamn AB.

För tillgång till denna information, kontakta info@portgot.se

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Göteborgs Hamn AB, org.nr 556008-2553

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

UPPDRAG OCH ANSVARSFÖRDELNING
Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2021 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING
Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

UTTALANDE
En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 11 februari 2022

Ernst & Young AB
Anders Linusson, *Auktoriserad revisor*

För denna redovisning används ett digitalt verktyg för revisorns godkännande. Det innebär att revisorns digitala godkännande genererar ett digitalt verifikat, vilket finns hos Göteborgs Hamn AB.

För tillgång till denna information, kontakta info@portgot.se

Ordlista

BEGREPP	FÖRKLARING
CDM Gold Standard	CDM är FN:s egen certifiering och Gold Standard är en etablerad certifierings-standard. Båda är en kvalitetsstämpel för klimatkompensationsprojekt.
Dykdalb	En bottenfast anordning för att förtöja eller styra undan fartyg.
European Sea Ports Organisation (ESPO)	Europeisk hamnorganisation.
GHG-protokollet	Greenhouse Gas Protocol. Standard för att beräkna och rapportera växthusgasutsläpp.
GRI Standard	Global Reporting Initiative. Standard för framtagande av hållbarhetsredovisningar.
HME	Hållbart Medarbetar Engagemang. Index som mäter medarbetarengagemang med fokus inom motivation, ledarskap och styrning.
HVO	Hydrogenated vegetable oil. Förnybart syntetiskt dieselbränsle.
ILO	International Labour Organization (Internationella arbetsorganisationen). FN:s organ med ansvar för arbetslivsfrågor.
International Association Ports and Harbours (IAPH)	Internationell hamnorganisation som representerar världens hamnar i bland annat FN-organet International Maritime Organization (IMO).
IVL	Svenska miljöinstitutet
IMO	FN-organet International Maritime Organization.
Just In Time arrival (JIT)	Anlöp där fartygen anpassar sin hastighet under färden för att komma fram när det finns en ledig kajplats.
KPI	Key Performance Index. Ett mätbart värde som följer en verksamhets effektivitet inom olika områden.
Koldioxidekvivalenter	Ett mått på utsläpp av växthusgaser som tar hänsyn till att olika gaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten.
LNG	Liquefied Natural Gas är naturgas som omvandlats till flytande form.
NIS-lagen	The Directive on Security of Network and Information Systems. EU-lagstiftning om informationssäkerhet.
NKI	Nöjd Kund Index. Index som mäter kundnöjdhet.
Parisavtalet	Ett internationellt klimatavtal som världens länder enades om år 2015.
Roro-fartyg	Roro-fartyg har gods, exempelvis i form av trailers, som körs av och på fartyget.
Sludge	Fartygsgenererat oljeavfall.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit, tjugofotscontainer.
VOC-utsläpp	Volatile Organic Compounds. Flyktiga organiska föreningar.
World Ports Climate Initiative (WPCI)	Ett klimatinitiativ som lanserades av IAPH 2008 för att minska hamnars klimatpåverkan.

SVANENMÄRKET
Miljömärkt trycksak
3041 0196

FSC
www.fsc.org
MIX
Papper från ansvarsfulla källor
FSC® C109062

GÖTEBORGS HAMN
The Port of Scandinavia

Göteborgs Hamn AB, 403 38 Göteborg. Telefon 031-368 75 00. www.goteborgshamn.se

Valentin Experience. Februari 2022. Tryckt på EU Ecolabel-papper.

Göteborgs Stad

Granskning av verksamhetsåret 2021

Vi, lekmannarevisorer i Göteborgs Hamn AB, har avslutat granskningen av bolaget avseende verksamhetsåret 2021. Våra iakttagelser och bedömningar framgår av granskningsredogörelsen som bifogas.

Vårt uttalande till årsstämman lämnas i en granskningsrapport. Granskningsrapporten skickar vi till bolaget efter det att styrelsen har beslutat att fastställa årsredovisningen. Uttalandet i granskningsrapporten grundar sig på granskningsredogörelsen.

Göteborg den 26 januari 2022

Erik Fristedt
lekmannarevisor utsedd
av kommunfullmäktige

Berndt Helin
lekmannarevisor utsedd
av kommunfullmäktige

Göteborgs Stad

Göteborgs Hamn AB

– granskning av verksamhetsåret 2021

2022-01-26

Januari 2022

Titel: Göteborgs Hamn AB – granskning av verksamhetsåret 2021

Diarienummer: 0168/21

Lekmannarevisorer: Erik Fristedt och Berndt Helin

Yrkesrevisor: Susanne Grandin

www.goteborg.se/stadsrevisionen

Innehåll

1 Sammanfattning 4
1.1 Sammanställning av rekommendationer 5
2 Granskning av verksamheten 6
2.1 Grundläggande granskning 6
2.1.1 Iakttagelser 6
2.1.2 Bedömning 7
2.2 Följsamhet dataskyddsförordningen 8
2.2.1 Utgångspunkter i granskningen 8
2.2.2 Iakttagelser 8
2.2.3 Dataskyddsombud 8
2.2.4 Personuppgiftsansvarig 10
2.2.5 Personuppgiftsbiträde 10
2.2.6 Sammanfattning 12
2.2.7 Bedömning 13
2.3 Attraktiv arbetsgivare 13
2.3.1 Utgångspunkter i granskningen 13
2.3.2 Iakttagelser 13
2.3.3 Bedömning 17
2.4 Informationssäkerhet i samhällsviktiga system - Fördjupad granskning 18
2.4.1 Bedömning 18
3 Lekmannarevisorernas uppdrag och rapportering 20
4 Språkbruk och revisionstermer 21

1 Sammanfattning

Styrelse och vd ansvarar för att bolagets verksamhet bedrivs i enlighet med lagar och föreskrifter, bolagsordning samt ägardirektiv.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Lekmannarevisorernas sammanfattande bedömning är att en del av bolagets verksamhet behöver förbättras. Därför lämnar vi rekommendationer till styrelsen. I övrigt bedömer vi att bolaget har skött verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Nedan redogör vi kort för respektive område som omfattas av årets granskning.

- **Grundläggande granskning:** Den grundläggande granskningen syftar till att översiktligt bedöma bolagets ledning och styrning samt interna kontroll. Vår översiktliga bedömning är att bolaget har en tillfredsställande ledning och styrning samt tillräcklig intern kontroll inom de områden som vi har granskat.
- **Följsamhet dataskyddsförordningen:**
  Syftet är att bedöma om styrelsens dataskyddsarbete är ändamålsenligt organiserat. Fokus är följsamhet mot dels dataskyddsförordningen vad gäller verksamhetens organisatoriska förutsättningar för att bedriva ett kontinuerligt dataskyddsarbete och fullgöra kraven om skydd av personuppgifter. Dels kommunstyrelsens krav på dataskyddskontakter och samarbete med dataskyddsombud. Vår bedömning är att bolagets dataskyddsarbete är ändamålsenligt organiserat.
- **Attraktiv arbetsgivare:** Syftet är att granska bolagets arbete med följsamhet gentemot kommunfullmäktiges program för attraktiv arbetsgivare vad gäller efterlevnad av kraven i diskrimineringslagen, Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö, kommunfullmäktiges budget 2021 och kommunfullmäktiges policy och riktlinje för arbetsmiljö. Vår bedömning är att bolaget i allt väsentligt följer kommunfullmäktiges program.
- **Informationssäkerhet i samhällsviktiga system – fördjupad granskning**
  Syftet är att bedöma om bolaget har säkerställt att informationssäkerhetsarbetet avseende samhällsviktiga system är ändamålsenligt. Stadsrevisionens bedömning är att bolaget bör åtgärda de brister och utvecklingsområden som framkommit i granskningen, för att dels säkerställa att det bedrivs ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete i enlighet med lag och regelverk, dels säkerställa riskhanteringen i de samhällsviktiga systemen avseende tekniska och organisatoriska åtgärder. Vi lämnar därför två rekommendationer till styrelsen (se tabell på nästa sida).

1.1 Sammanställning av rekommendationer

Område	Rekommendation
Informationssäkerhet i samhällsviktiga system – fördjupad granskning	Lekmannarevisorerna rekommenderar Göteborgs Hamn AB att åtgärda de brister och utvecklingsområden som framkommit i granskningen, för att säkerställa att det bedrivs ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete i enlighet med lag och regelverk. Lekmannarevisorerna rekommenderar Göteborgs Hamn AB att åtgärda de brister och utvecklingsområden som konstaterats i granskningen, och som avser tekniska och organisatoriska åtgärder, för att säkerställa riskhanteringen i de samhällsviktiga systemen.

2 Granskning av verksamheten

Styrelse och vd ansvarar för att bolagets verksamhet bedrivs i enlighet med lagar och föreskrifter, bolagsordning samt ägardirektiv.

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Granskningen av verksamheten omfattar en grundläggande del som är en översiktlig granskning av bolagets ledning och styrning och interna kontroll, samt en del som avser specifika granskningar avseende bolagets följsamhet gentemot dataskyddsförordningen och bolagets följsamhet gentemot kommunfullmäktiges program för attraktiv arbetsgivare.

2.1 Grundläggande granskning

Den grundläggande granskningen syftar till att översiktligt bedöma bolagets ledning och styrning samt interna kontroll. Det innebär att lekmannarevisorerna löpande följer styrelsens protokoll och handlingar och informerar sig om verksamheten. Granskningen omfattar exempelvis följande:

- följsamhet mot kommunallagen
- följsamhet mot aktiebolagslagen
- följsamhet mot bolagets ägardirektiv och bolagsordning
- följsamhet mot kommunfullmäktiges budget
- följsamhet mot Göteborg Stad kommunfullmäktiges styrande dokument, särskilt:
  - kommunfullmäktiges riktlinjer för styrning, uppföljning och kontroll
  - följsamhet mot kommunfullmäktiges regler för ekonomisk planering, budget och uppföljning

2.1.1 Iakttagelser

Inom ramen för grundläggande granskning har vi särskilt granskat följsamhet gentemot ägardirektivet. Kommunfullmäktige beslutade i maj 2020 om ett nytt ägardirektiv för bolaget vilket framför allt berörde ekonomi och effektivitet.

Enligt ägardirektivet ska bolaget fastställa lämpliga finansiella nyckeltal för bolaget/koncernen totalt och de olika verksamhetsdelarna så att verksamhetens utveckling kan följas och värderas. Vidare ska koncernen Göteborgs Hamn ha en kapitalstruktur och ge en avkastning som står i paritet med andra jämförbara verksamheter. Därtill ska bolaget bidra med analys om hur förutsättningar och förhållanden skiljer sig åt mellan branschnorm och de egna verksamheterna.

Lekmannarevisorerna har tagit del av rapporten *Göteborgs Hamn AB:s ekonomiska avkastningskrav 2020* jämte *bilaga* vilken beslutades av styrelsen i februari 2021. Av rapporten framgår måltal såsom exempelvis soliditet, total volym och totalt kapital. Soliditet mäts på årsbasis, de andra måltalen kvartalsvis. Måltalen jämförs också med såväl svenska som nordiska jämte Sydeuropeiska hamnar. Rapporten utgör således bolagets löpande benchmarking mot konkurrenter samt marknaden. På konkurrentsidan jämförs systematiskt soliditet och avkastning på totalkapital med underliggande information kring satsningar som konkurrenter gör. På marknadssidan analyseras volymutveckling och marknadsandelar hos konkurrenterna.

I den grundläggande granskningen har vi också särskilt granskat bolagets följsamhet gentemot kommunfullmäktiges budget 2021. Av budgeten framgår att bolaget får i uppdrag att utreda förvärv av kajläge som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande. Styrelsen beslutade i oktober 2021 om att översända bolagets utredning om kajlägen i Göteborgs Stads innerhamn till kommunfullmäktige som svar på uppdrag.

I den grundläggande granskningen har också noterats att styrelsen under året ställts inför beslut som är av principiell beskaffenhet och kräver kommunfullmäktiges ställningstagande. Det gäller hemställan om att bilda joint venture för utveckling av logistikfastigheter, det vill säga avveckla Distripoint AB och istället utveckla JV Halvorsäng. Kommunfullmäktige biföll hemställan i september 2021. Enligt bolaget innebär konstruktionen att risken för eventuellt otillåtet statsstöd och risken för att verksamhet inte skulle ligga i den kommunala kompetensen har minskat med en extern part än när hamnen själva erbjöd denna tjänst. Risken minskar också med att det är en extern aktör som gör investeringar, menar bolaget.

Lekmannarevisorerna har också noterat att bolaget arbetar med revidering av hamnordningen efter det att Länsstyrelsen, under våren 2021, lyft behovet av att se över hela hamnordningen.

Lekmannarevisorerna kan konstatera att den grundläggande granskningen inte visar på några väsentliga avvikelser.

2.1.2 Bedömning

Lekmannarevisorernas översiktliga bedömning är att bolaget har en tillfredsställande ledning och styrning samt tillräcklig intern kontroll inom de områden som vi har granskat.

2.2 Följsamhet dataskyddsförordningen

2.2.1 Utgångspunkter i granskningen

Lekmannarevisorerna har granskat styrelsens följsamhet gentemot dataskyddsförordningen

Syftet med granskningen är att bedöma om styrelsens dataskyddsarbete är ändamålsenligt organiserat. Fokus är hur styrelsen säkerställer följsamhet mot dels dataskyddsförordningen vad gäller verksamhetens organisatoriska förutsättningar för att bedriva ett kontinuerligt dataskyddsarbete och fullgöra kraven om skydd av personuppgifter. Dels kommunstyrelsens krav på dataskyddskontakter och samarbete med dataskyddsombud.

När det gäller eventuell överföring av personuppgifter till ett tredje land kommer det området inte att beröras inom ramen för denna granskning. Orsaken är att rättsläget i fråga om räckvidden och effekterna av aktuell rättspraxis avseende främst tredjelandsöverföring till USA inte är helt klart i dagsläget.

Metod utgörs av dokumentanalys och intervju med ansvarig tjänsteperson.

2.2.2 Iakttagelser

Granskningens iakttagelser är strukturerade utifrån dataskyddsförordningens krav som avser dataskyddsombud, personuppgiftsansvarig och personuppgiftsbiträde. Vad gäller Göteborgs Stads organisering av dataskyddsombuden finns också krav i beslut från kommunstyrelsen.

2.2.3 Dataskyddsombud

Enligt dataskyddsförordningen ska personuppgiftsansvariga som är offentliga organ utse dataskyddsombud vars uppgift är att kontrollera att förordningen följs inom verksamheten genom att bland annat utföra kontroller och informationsinsatser. För personuppgiftsansvariga som ingår i en koncern får gemensamt dataskyddsombud utses, vilket har gjorts i Göteborgs Stad. Stadens dataskyddsombud är organisatoriskt placerade på Intraservice och dess dataskyddsenhet.[1]

Respektive nämnd och styrelse ska, i sin tur, ha minst en utsedd dataskyddskontakt som dataskyddsombudet har som sin huvudkontakt. Det är möjligt att ha flera dataskyddskontakter och de ska ha goda kunskaper i dataskyddsförordningen och annan relevant lagstiftning.[2] Vidare ska de vara kontakt-

[1] Kommunstyrelsen 2017-08-23 Förslag till ny kommungemensam intern tjänst – organisation för dataskyddsombud enligt EU:s dataskyddsförordning.
[2] Dataskyddsenheten 20180406 Tjänstebeskrivning dataskyddsombud (DSO).

personer till dataskyddsombudet och har i uppgift att kanalisera frågor från verksamheten till dataskyddsombudet.

När det gäller dataskyddsombuden ska de enligt dataskyddsförordningen ha följande uppgifter:

• informera och ge råd till den personuppgiftsansvarige eller personuppgiftsbiträdet och de anställda som behandlar personuppgifter

• följa upp efterlevnaden av lagstiftningen, verksamheternas strategier för skydd av personuppgifter samt ansvarsfördelning

• informera och utbilda i dataskyddsförordningen

• ge råd om risk- och konsekvensbedömningar avseende dataskydd

• samarbeta med och vara kontaktperson till Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) som är tillsynsmyndighet.

Göteborgs Hamn AB har utsett en dataskyddskontakt, vilken tillträdde såväl sin tjänst som uppdraget som dataskyddskontakt i mars 2021. Enligt uppgift arbetar bolagets dataskyddsombud med såväl informations- och utbildningsinsatser som granskningsinsatser gentemot bolaget. Vidare genomförs regelbundna workshops av dataskyddsombudet med andra dataskyddskontakter i staden. Nätverket kallas cirka en gång per år och senast gällde frågan informationssäkerhet. Dataskyddskontakten, i sin tur, uppger att vederbörande kontinuerligt rådfrågar dataskyddsombudet om ärenden som rör dataskyddsförordningen.

Enligt dataskyddsförordningen ska personuppgiftsansvarig och personuppgiftsbiträdet säkerställa att dataskyddsombudet på ett korrekt sätt och i god tid deltar i alla frågor som rör skyddet av personuppgifter. De ska lämna stöd i utförandet av ovan angivna uppgifter, genom att tillhandahålla de resurser som krävs för att fullgöra uppgifterna och ge tillgång till personuppgifter och behandlingsförfaranden, samt stödja upprätthållandet av dataskyddsombudets sakkunskap.

Enligt uppgift från Dataskyddsenheten har en vakans, på bolaget, gällande informationssäkerhet/dataskydd inneburit en brist på dataskyddskompetens och därmed försvårat dataskyddsombudets arbete med att genomföra planerade kontroller under våren 2021. Enligt dataskyddsombudets kontrollplan för dataskyddsarbetet år 2021 var planen en delårsrapportering i juni månad avseende kontroll av dataskyddsorganisation och utbildning. På förekommen anledning kommer avrapportering istället att ske i samband med dataskyddsombudets årsrapport 2021.

I och med att dataskyddskontakt tillträdde våren 2021 har styrelsen tillsett att tillhandahålla resurser, om än något fördröjt, för att säkerställt att dataskyddsombudet på ett korrekt sätt och i god tid deltar i alla frågor som rör skyddet av personuppgifter. Enligt uppgift har också personuppgiftsansvarig/personuppgiftsbiträde offentliggjort dataskyddsombudets kontaktuppgifter och meddelat dessa till tillsynsmyndigheten.

2.2.4 Personuppgiftsansvarig

Personuppgiftsansvariges ansvarsskyldighet

I dataskyddsförordningen anges personuppgiftsansvariges ansvarsskyldighet som omfattar fem punkter och som vederbörande ska ansvara för och kunna visa att de efterlevs.

Lekmannarevisorerna har tagit del av bolagets rutin för *Information till den registrerade*. Av den framgår dataskyddsförordningens krav på att personuppgifter ska 1) behandlas på ett lagligt, korrekt och öppet sätt i förhållande till den registrerade. 2) Att de ska vara riktiga och uppdaterade. 3) Att felaktiga uppgifter raderas eller rättas utan dröjsmål. 4) Att radera personuppgifterna när de ej längre behövs. 5) Att uppgifter ska skyddas så att ej obehöriga får tillgång till dem och så att de inte förloras eller förstörs.

Tillhandahållande av uppgifter till den registrerade

Av dataskyddsförordningen framgår att information ska tillhandahållas om personuppgifter samlas in från den registrerade.

Lekmannarevisorerna har tagit del av ovan nämnda *Information till den registrerade* av vilka framgår att information ska ges till den registrerade. Av dokumentet framgår vidare förordningens krav på kontaktuppgifter till personuppgiftsansvarig, ändamålet med behandlingen, personuppgifter som behandlas och hur länge, vilka som får ta del av personuppgifterna, rätten att inge klagomål till en tillsynsmyndighet, hur och varifrån uppgifterna erhållits.

Rätt till rättelse

Av förordningen anges att den registrerade har rätt att av den personuppgiftsansvarige utan onödigt dröjsmål få felaktiga personuppgifter rättade. I nämnda rutin *Information till den registrerade* framgår en sammanställning över vilka rättigheter den registrerade har enligt förordningen. Sammanställningen ska vara vägledande vid bedömning av den registrerades begäran.

2.2.5 Personuppgiftsbiträde

Personuppgiftsbiträden

I bolagets avtalsmall mellan personuppgiftsansvarig och personuppgiftsbiträde samt checklista *Instruktion personuppgiftsbiträdesavtal* framgår instruktioner för utformandet av personuppgiftsbiträdesavtal. De syftar till att säkerställa att personuppgiftsansvarig ger personuppgiftsbiträde tillräckliga garantier om att genomföra lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder på ett sådant sätt att behandlingen uppfyller kraven i dataskyddsförordningen och säkerställer att den registrerades rättigheter skyddas. Lekmannarevisorerna har tagit del av instruk-

tioner som framgår av bilaga till personuppgiftsbiträdesavtalet mellan bolaget och Benify.[3]

Avtal mellan personuppgiftsansvarig och personuppgiftsbiträde och krav på avtalets innehåll

Bolagets mall för personuppgiftsbiträdesavtal och *Instruktion för personuppgiftsbiträdesavtal* följer dataskyddsförordningens krav på formalia avseende exempelvis föremålet för behandlingen, behandlingens varaktighet, art och ändamål, typen av personuppgifter och kategorier av registrerade, att den personuppgiftsansvariges skyldigheter och rättigheter anges, samt hantering av personuppgifter efter det att behandlingen har avslutats.

Vidare reglerar avtalsmallen att personuppgiftsbiträdet endast får behandla personuppgifter på dokumenterade instruktioner från personuppgiftsansvarig, samt att överföring av personuppgifter till tredjeland eller internationell organisation även inbegrips – om tillämpligt.

Därtill innehåller mallen för avtal och bilaga med instruktioner för personuppgiftsbiträdesavtal de krav som framgår av dataskyddsförordningen och vilka åligger personuppgiftsbiträdet. Exempelvis att bistå personuppgiftsansvarig med att se till att skyldigheter om säkerhet för personuppgifter och konsekvensbedömning avseende dataskydd och samråd fullgörs.

Register över behandling

För att säkerställa att personuppgiftsansvarig eller dennes företrädare för ett register för behandling som utförts under dess ansvar – jämte över alla kategorier av behandling som utförs – används Draftit som är ett stadengemensamt register för personuppgiftsbehandlingar.

Enligt dataskyddsförordningen ställs ett antal krav på vilka uppgifter som registret ska innehålla. Exempelvis namn och kontaktuppgifter för personuppgiftsansvarig eller företrädare samt dataskyddsombud, ändamålen med behandlingen, beskrivning av kategorierna av registrerade och kategorierna av personuppgifter, samt kategorier av behandling som har utförts för varje personuppgiftsansvarig.

Lekmannarevisorerna har tagit del av utdrag från Draftit som innehåller ovanstående krav. Enligt uppgift fungerar Draftit så att registrering låter sig först göras efter det att ett antal obligatoriska uppgifter har angetts.

Säkerhet i samband med behandlingen

Enligt dataskyddsförordningen ska personuppgiftsansvarig och personuppgiftsbiträde arbeta med att vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa en säkerhetsnivå som är lämplig i förhållande till risken för fysiska personers rättigheter och friheter. Särskild hänsyn ska tas till risker

[3] Benify är en förmånsportal för anställda i Göteborgs Stad.

såsom oavsiktlig eller olaglig förstöring, förlust eller ändring eller till obehörigt röjande av eller obehörig åtkomst till personuppgifter.

Enligt uppgift sker ett samarbete mellan personuppgiftsansvarig/personuppgiftsbiträde och leverantör av it-system. Bolagets it-stöd sköts externt av Visolit. Ansvar framgår av organisationsskiss och avtal som lekmannarevisorerna tagit del av.

Enligt uppgift finns också rutiner för att säkerställa att särskild hänsyn tas till de risker som behandling medför, i synnerhet från oavsiktlig eller olaglig förstöring, förlust eller ändring eller till obehörigt röjande av eller obehörig åtkomst till de personuppgifter som överförts, lagrats eller på annat sätt behandlats, vid bedömning av lämplig säkerhetsnivå. Back-up finns, enligt uppgift, vilken kontrolleras årligen. Rutin framgår av avtalsmall mellan personuppgiftsansvarig och personuppgiftsbiträde samt checklista ”Instruktion personuppgiftsbiträdesavtal”, som lekmannarevisorerna tagit del av.

Anmälan av en personuppgiftsincident till tillsynsmyndigheten och information till den registrerade om en personuppgiftsincident

I dataskyddsförordningen anges regler för att hantera anmälan av personuppgiftsincident samt regler för att informera berörd om incidenten.

Av bolagets avtalsmall och bilaga framgår rutiner för att säkerställa att personuppgiftsbiträde underrättar personuppgiftsansvarig och att personuppgiftsansvarig anmäler incident som kan medföra risk för en persons rättigheter och friheter.

Lekmannarevisorerna har tagit del av bolagets rutin för hantering av personuppgiftsincident. Av den framgår de krav som anges i dataskyddsförordningen såsom beskrivning av personuppgiftsincidentens art, kontaktuppgifter till dataskyddsombud eller annan person, beskrivning av de sannolika konsekvenserna av incidenten samt beskrivning av åtgärder som vidtagits eller kommer att vidtas av personuppgiftsansvarig. Av rutin framgår också hur personuppgiftsansvarig också ska informera den registrerade om en personuppgiftsincident om den leder till en hög risk för fysiska personers rättigheter och friheter.

Eventuella personuppgiftsincidenter hanteras och dokumenteras av Visolit, för att underlätta för tillsynsmyndighetens kontroll, det vill säga IMY.

2.2.6 Sammanfattning

Av genomförd granskning kan lekmannarevisorerna konstatera att styrelsen vidtagit åtgärder för att organisera arbetet med dataskydd utifrån dataskyddsförordningens föreskrifter.

Exempel på sådana åtgärder är att dataskyddskontakt utsetts för att skapa förutsättningar för ett kontinuerligt dataskyddsarbete. Bland dataskydds-

kontaktens arbetsuppgifter finns att vidta åtgärder för att omhänderta eventuella rekommendationer från dataskyddsombudet. Vidare har styrelsen antagit rutiner, riktlinjer och anvisningar för att säkerställa följsamhet gentemot dataskyddsförordningen och enskilds rätt till skydd av personuppgifter.

2.2.7 Bedömning

Lekmannarevisorernas bedömning är att bolagets dataskyddsarbete är ändamålsenligt organiserat.

2.3 Attraktiv arbetsgivare

2.3.1 Utgångspunkter i granskningen

Lekmannarevisorerna har granskat bolagets arbete med följsamhet gentemot kommunfullmäktiges program för attraktiv arbetsgivare.

Syftet med granskningen är att bedöma om bolaget följer kommunfullmäktiges program för attraktiv arbetsgivare genom att granska följsamhet gentemot diskrimineringslagen, Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö, kommunfullmäktiges budget 2021 och kommunfullmäktiges policy och riktlinje för arbetsmiljö.

Metod har utgjorts av intervju med HR-chef, HR-specialist och skyddsombud samt dokumentanalys.

2.3.2 Iakttagelser

Iakttagelserna är strukturerade utifrån granskning av följsamhet gentemot:

- diskrimineringslagen,
- Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö,
- kommunfullmäktiges budget 2021,
- kommunfullmäktiges policy och riktlinje för arbetsmiljö.

2.3.2.1 Följsamhet diskrimineringslag

Enligt diskrimineringslagen ska arbetsgivaren ha riktlinjer och rutiner för verksamheten i syfte att förhindra trakasserier, sexuella trakasserier och repressalier. Dessa riktlinjer och rutiner ska också följas upp och utvärderas.

Lekmannarevisorerna har tagit del av styrelsens *Likabehandlingsstrategi 2021-2022* och bolagets *Rutin för hantering av kränkande särbehandling*. Av rutinen framgår också arbetssätt för att utreda omständigheter kring eventuella trakasserier. Vidare framgår av strategin att den ska revideras vart tredje år av bolagets likabehandlingsgrupp och att rutin för hantering av kränkande särbehandling gäller tills vidare.

Enligt diskrimineringslagen ska arbetsgivare bedriva aktiva åtgärder inom fem områden,[4] utifrån diskrimineringsgrunderna,[5] för att motverka diskriminering och på annat sätt verka för lika rättigheter och möjligheter.

Arbetet med de fem aktiva åtgärderna innebär att bedriva ett förebyggande och främjande arbete genom att:

1. undersöka om det finns risker för diskriminering eller repressalier eller om det finns andra hinder för enskildas lika rättigheter och möjligheter i verksamheten,
2. analysera orsaker till upptäckta risker och hinder,
3. vidta de förebyggande och främjande åtgärder som skäligen kan krävas.

Vidare ska arbetet med aktiva åtgärder genomföras fortlöpande och åtgärder ska tidplaneras och genomföras så snart som möjligt, samt årligen följas upp och utvärderas. Arbetet ska dessutom dokumenteras.

Av bolagets *Likabehandlingsstrategi* framgår bolagets aktiva åtgärder inom de fem områdena. Av strategin framgår också att aktiviteter och åtgärder revideras och följs upp varje år. Vidare framgår av styrelsens Hållbarhetsredovisning 2020, beslutad i februari 2021, att bolagets likabehandlingsgrupp genomfört aktiviteter och åtgärder utifrån nämnda strategi som utgår ifrån kommunfullmäktiges budget och fokusområden såsom exempelvis mänskliga rättigheter, jämställdhet, jämlikhet och diskrimineringslagen.

Arbetet med ovan beskrivna aktiva åtgärder ska således bygga på ett riskanalysarbete som ska utgå från samtliga sju diskrimineringsgrunder jämte risken för repressalier och andra hinder.

Lekmannarevisorerna har noterat att styrelsen i sin Hållbarhetsredovisning 2020, beslutad i februari 2021, anger att fokus framåt blir att arbeta mer med att inkludera fler diskrimineringsgrunder i arbetet med att kartlägga risk för diskriminering.

För att säkerställa ett samlat systematiskt riskanalysarbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna, repressalier eller andra hinder för enskildas rättigheter och möjligheter i verksamheten, har bolaget påbörjat ett utvecklingsarbete. Utvecklingsarbetet innefattar också orsaker till upptäckta risker och hinder samt förebyggande och främjande åtgärder som skäligen kan krävas. Bolagets plan är att arbetet ska vara klart i december inom ramen för översynen av *Likabehandlingsstrategin 2022*. Lekmannarevisorerna har i december tagit del av bolagets *Riskanalys diskriminering.*

Enligt propositionen, till diskrimineringslagen, bör arbetsgivaren även ha rutiner som klargör hur arbetsgivaren ska agera om trakasserier eller repressalier

[4] Områdena är arbetsförhållanden, bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor, rekrytering och befordran, utbildning och övrig kompetensutveckling samt möjlighet att förena förvärvsarbete med föräldraskap.
[5] Diskrimineringsgrunderna är kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

påstås ha inträffat och som anvisar vem den som anser sig trakasserad kan vända sig till samt vem som ansvarar för att händelsen eller påståendena utreds.[6] En orsak till att arbetsgivaren bör ha egna rutiner är att arbetsgivaren måste bilda sig en egen uppfattning av vad som har hänt. Av bolagets rutin för kränkande särbehandling framgår hur arbetsgivaren/chefer ska agera om trakasserier eller repressalier påstås ha inträffat, till vem som den som anser sig trakasserad kan vända sig samt vem som ansvarar för utredningen.

2.3.2.2 Följsamhet Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö

Föreskriften stadgar att arbetsgivaren ska tillse att chefer och arbetsledare har kunskaper om hur man förebygger och hanterar kränkande särbehandling samt tillse att det finns förutsättningar att i praktiken omsätta kunskaper om hur man förebygger och hanterar kränkande särbehandling. Vad gäller att tillse att kunskaper föreligger pågår, enligt uppgift, utbildnings- och informationsinsatser kontinuerligt. Att så är fallet framkommer också av bolagets *Likabehandlings-strategi*. Därtill har bolaget också HR-stöd som, enligt uppgift, arbetar med att höja kunskapen hos cheferna i frågor om diskriminering och kränkande särbehandling.

Vad gäller förutsättningar att i praktiken omsätta kunskaper då chefer och arbetsledande personal har ett särskilt ansvar när det gäller att förebygga, uppmärksamma och hantera kränkande särbehandling, har bolaget – enligt uppgift, en organisatorisk struktur med dels HR-stöd (HR-chef och HR-specialist), dels chefsforum inom vilket frågorna diskuteras.

Enligt föreskriften ska arbetsgivaren klargöra att kränkande särbehandling inte accepteras i verksamheten, och motverka förhållanden i arbetsmiljön som kan ge upphov till kränkande särbehandling. Av bolagets *Likabehandlingsstrategi* och *Rutin för kränkande särbehandling* framgår att så är fallet liksom i bolagets *Uppförandekod.*

Enligt föreskriften ska arbetsgivaren också tillse att det finns rutiner för hur kränkande särbehandling ska hanteras samt tillse att göra rutinen känd för alla arbetstagare. Av bolagets *Rutin för kränkande särbehandling* framgår vem som tar emot information om att kränkande särbehandling förekommer, vad som händer med informationen, vad mottagaren ska göra samt hur och var de som är utsatta snabbt kan få hjälp. Rutinen har, enligt uppgift, gjorts känd på arbets-platsträffar och finns att tillgå på intranätet. Vidare får nyanställda information via särskild introduktion.

[6] Prop 2015/16:135 Ett övergripande ramverk för aktiva åtgärder i syfte att främja lika rättigheter och möjligheter, sid 45.

2.3.2.3 Följsamhet kommunfullmäktiges budget, arbetsmiljöpolicy och riktlinje för arbetsmiljön

Kommunfullmäktiges budget

Enligt kommunfullmäktiges budget ska bolaget planera sin verksamhet utifrån indikatorer på verksamhetsmålet *Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor*. Indikatorer som anges är medarbetarengagemang och sjukfrånvaro. För dessa ska bolaget ange mål och hur de avser att arbeta för att försöka uppnå dessa år 2021.

Av styrelsens affärsplan, beslutad i oktober 2020, anges en övergripande målbeskrivning av hur bolaget avser att arbeta med hållbart medarbetarengagemang för att bolaget ska vara en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor. Viktiga delar i det arbetet är bland annat en god och säker arbetsmiljö jämte att arbetsgivarens förväntningar är kända och att medarbetarna har rätt förutsättningar, kompetens och befogenheter.

I styrelsens *Likabehandlingsstrategi* specificeras hur bolaget ska arbeta aktivt med hållbart medarbetarengagemang när det gäller likabehandling- och mångfaldsfrågor i syfte att få en inkluderande arbetsplats. Vidare framgår olika nyckeltal, exempelvis lönekartläggning och sjukfrånvaro. Beträffande indikatorn sjukfrånvaro så har bolaget, enligt uppgift, generellt en låg sjukfrånvaro vilken under pandemin minskat ytterligare. För år 2020 var sjukfrånvaron 3,2 procent.

Kommunfullmäktiges arbetsmiljöpolicy

Enligt kommunfullmäktiges policy är en god arbetsmiljö en förutsättning för väl fungerande arbetsplatser där chefer tar ansvar för arbetsmiljön, har kunskap om hantering av arbetsbelastning och återhämtning och skapar förutsättningar för ett hållbart arbetsliv.

För att tillse att chefer ges möjlighet att skapa förutsättningar för ett hållbart arbetsliv tillser bolaget, enligt uppgift, att det finns HR-stöd, chefsforum, att chefer genomför relevanta utbildningar såväl internt som externa samt att chefer har utvecklingssamtal med sina medarbetare.

Bolaget ska också, enligt kommunfullmäktiges policy, tillse att arbetets krav är i balans med de resurser som finns för att utföra uppdraget. Exempel på åtgärder är, enligt uppgift, att kontrollera övertid och optimera mötestider, det vill säga mötestider ska ligga inom intervallet kl 9-15 med hänsyn till småbarnsföräldrar, familjesituationer och medarbetares fritid.

Enligt policyn ska Göteborgs Stad vara en inkluderande arbetsplats, fri från alla former av diskriminering, trakasserier, inklusive sexuella trakasserier, repressalier och kränkande särbehandling. Det gäller vid rekrytering såväl vid arbetsfördelning, lönesättning, karriär- och utvecklingsmöjligheter som andra anställningsvillkor. Alla medarbetare och chefer ska ha möjligheter att kombinera förvärvsarbete med föräldraskap.

Av styrelsens *Likabehandlingsstrategi* framgår bolagets strategier för att arbeta aktivt med likabehandling- och mångfaldsfrågor i syfte att få en inkluderande arbetsplats. Strategierna beskrivs i detalj inom fem områden: mänskliga rättigheter, jämställdhet, jämlikhet, diskrimineringslagens krav på aktiva åtgärder samt inköp och upphandling.

Kommunfullmäktiges riktlinje för arbetsmiljön

Enligt riktlinjen ska samtliga på arbetsplatsen, inklusive vikarier, praktikanter, inhyrda och nyanställda, känna till att Göteborgs Stad som arbetsgivare inte accepterar kränkande särbehandling, trakasserier eller sexuella trakasserier eller att medarbetare som anmäler eller deltar i utredning inte får utsättas för repressalier. Enligt uppgift ska samtliga anställda vid bolaget, såväl tillsvidareanställda som timanställda, vikarier och praktikanter underteckna att de har läst och förstått bolagets *Uppförandekod*. I den anges att ingen får diskrimineras, kränkas eller trakasseras, och att grundläggande mänskliga rättigheter ska respekteras i verksamheten.

Vidare ska styrelsen, enligt kommunfullmäktige, planera och organisera arbetet så att diskriminering, kränkande särbehandling, trakasserier och sexuella trakasserier förebyggs. Av styrelsens *Likabehandlingsstrategi* framgår aktiviteter som ska genomföras år 2021, exempelvis utöka information för nyanställda/tillfälligt anställda kring bolagets förebyggande arbete mot kränkningar och trakasserier samt för samtliga anställda informera på intranätet i frågor som rör mångfald och likabehandling i kompetenshöjande syfte.

Vidare framgår av kommunfullmäktiges riktlinje att bolaget systematiskt ska planera och följa upp att verksamheten försörjs med rätt kompetens i relation till verksamhetens utveckling. Enligt uppgift, genomförs analyser årligen inom respektive avdelning över kompetensbehov på kort och lång sikt, det vill säga inom de närmaste sex månaderna och inom de närmaste tre åren.

2.3.3 Bedömning

I kommunfullmäktiges program för attraktiva arbetsgivare 2019-2023 är ett av målen att ha ett hållbart arbetsliv där verksamhet och hälsa utvecklas. För att nå målet med hållbart arbetsliv är en strategi att förbättra och förenkla arbetsmiljöarbetet genom att arbeta systematiskt givet lagar, föreskrifter och riktlinjer och förebygga kränkningar, trakasserier och diskriminering. I årets budget är också ett av kommunfullmäktiges övergripande verksamhetsmål att Göteborgs Stad ska vara en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor.

Utifrån genomförd granskning kan stadsrevisionen konstatera att styrelsen arbetar i enlighet med kommunfullmäktiges program för attraktiv arbetsgivare vad gäller målet att ha ett hållbart arbetsliv där verksamhet och hälsa utvecklas.

Lekmannarevisorerna kan konstatera att bolaget arbetar strategiskt med att förbättra och förenkla arbetsmiljöarbetet genom att arbeta systematiskt givet lagar,

föreskrifter och riktlinjer och förebygga kränkningar, trakasserier och diskriminering.

Lekmannarevisorerna kan också konstatera att bolaget följer såväl diskrimineringslagen som föreskriften om organisatorisk och social arbetsmiljö vad gäller dokumenterade rutiner och riktlinjer samt ett systematiskt arbete med analyser, genomförande och uppföljning avseende att förebygga kränkande särbehandling och diskriminering.

Vidare kan lekmannarevisorerna konstatera att bolaget i sin budget och affärsplan omhändertagit kommunfullmäktiges verksamhetsmål och indikatorer avseende ”Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor” vilket stadgas i kommunfullmäktiges budget för år 2021. Därtill kan lekmannarevisorerna också konstatera att bolaget följer kommunfullmäktiges arbetsmiljöpolicy och riktlinje för arbetsmiljö.

2.4 Informationssäkerhet i samhällsviktiga system - Fördjupad granskning

Stadsrevisionen har genomfört en granskning av informationssäkerheten i samhällsviktiga system. Syftet med granskningen har varit att bedöma om de granskade nämnderna och styrelserna har säkerställt att informationssäkerhetsarbetet avseende samhällsviktiga system är ändamålsenligt.

Granskningen har omfattat Göteborg Energi AB med dotterbolagen Göteborg Energi Nät AB och Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborgs Hamn AB, Göteborgs kretslopp och vattennämnd och Göteborgs trafiknämnd.

Granskningen har översänts till styrelsen för yttrande.

2.4.1 Bedömning

Stadsrevisionen bedömer att Göteborgs Hamn har genomfört analyser avseende tillämpningen av lagrum och i enlighet med lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster anmält sig som leverantör av samhällsviktiga tjänster. Stadsrevisionen vill i detta sammanhang lyfta att det är viktigt att återkommande prövning sker i förhållande till lagrummen och vilka system som faller in under dessa lagrum. Det gäller i synnerhet Göteborgs Hamn som är Sveriges största hamn och även en av Skandinaviens största hamnar, vilket skulle kunna medföra att styrsystem omfattas av säkerhetsskyddslagen.

Stadsrevisionen bedömer att Göteborgs Hamns informationssäkerhetsarbete inte är helt tillräckligt. Göteborgs Hamn behöver fortsätta utvecklingen av ledningssystemet. Vi bedömer också att utvärderingen av informationssäkerhetsarbetet vid Göteborgs Hamn bör utvecklas. Ledningen behöver ta fram mål och inriktning för informationssäkerhetsarbetet som är anpassade specifikt för Hamnens

verksamhet. Det är positivt att bolaget inför en digital lösning för säkerhetsåtgärder för att stärka ledningssystemet.

På systemnivå behöver Göteborgs Hamn utveckla arbetssätt och regler ytterligare. Uppföljningen av externa parter bör stärkas. Informationsklassificering har genomförts. Klassificeringen ska dock även omfatta kommungemensamma system. Göteborgs Hamn måste säkerställa att bolaget har tillgång till system och nätverksdokumentation för de system som drivs av extern part.

Riskanalys och åtgärdsplan för informationssäkerhet på en övergripande nivå behöver tas fram. Vidare bör arbetet med framtagande av åtgärdsplaner för de samhällsviktiga systemen fortsätta.

Stadsrevisionen bedömer att Göteborgs Hamns tekniska och organisatoriska åtgärder behöver utvecklas. Stadsrevisionen bedömer att det finns ett behov av ökad uppföljning av den externa partnern och ser positivt på initiativet att stärka kontrollen och spårbarheten avseende behörigheter. Överlag är det av vikt att hamnen har god kontroll över anlitandet av externa leverantörer, särskilt med anledning av hamnens betydelse för samhället och landet i stort i ett skede då digitalisering ökar i snabb takt. Bolagets rutiner för kontinuitetsplanering samt för incidenthantering behöver utvecklas.

Till följd av våra bedömningar lämnar vi följande rekommendationer:

Stadsrevisionen rekommenderar Göteborgs Hamn AB att åtgärda de brister och utvecklingsområden som framkommit i granskningen, för att säkerställa att det bedrivs ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete i enlighet med lag och regelverk.

Stadsrevisionen rekommenderar Göteborgs Hamn AB att åtgärda de brister och utvecklingsområden som konstaterats i granskningen, och som avser tekniska och organisatoriska åtgärder, för att säkerställa riskhanteringen i de samhällsviktiga systemen.

3 Lekmannarevisorernas uppdrag och rapportering

Den kommunala revisionen är ett lokalt demokratiskt kontrollinstrument med uppdrag att granska den verksamhet som bedrivs i kommunen.

Lekmannarevisorer är förtroendevalda och utses av kommunfullmäktige ur gruppen förtroendevalda revisorer i kommunen. Lekmannarevisorerna har ett självständigt uppdrag att granska de bolag som helt eller delvis ägs av kommunen. I Göteborg utses två lekmannarevisorer för varje bolag. Revisorerna är oberoende och granskar på kommunfullmäktiges uppdrag och därigenom indirekt också för medborgarna.

Resultatet av lekmannarevisorernas granskning redovisas i granskningsrapporter och granskningsredogörelser.

Revisorerna genomför också särskilda granskningar som i regel rör flera bolag och nämnder. Dessa redovisas löpande under året till kommunfullmäktige i revisionsrapporter.

Revisorerna tar även varje år fram en årsredogörelse som sammanfattar den granskning som gjorts i kommunen under det aktuella året.

Revisorernas rapporter hittar du på www.goteborg.se/stadsrevisionen

4 Språkbruk och revisionstermer

När revisorerna har genomfört en granskning lämnar de ofta rekommendationer till de granskade nämnderna och bolagen. Ibland lämnar de även revisionskritik.

Rekommendationer lämnas när revisorerna ser förbättringsområden i verksamheten. Rekommendationerna syftar till att utveckla och förbättra verksamheten.

Revisionskritik lämnas när revisorerna ser brister i verksamheten som är av mer allvarlig karaktär. Revisionskritik graderas genom begreppen erinran eller anmärkning. Anmärkning är allvarligast. När det gäller nämnderna kan en anmärkning lämnas med eller utan tillstyrkan om ansvarsfrihet.

Under kommande år följer revisorerna upp vilka åtgärder som nämnden eller bolagsstyrelsen har gjort för att följa revisorernas rekommendationer.

Stadsrevisionen
Postadress: Box 2141, 403 13 Göteborg
Besöksadress: Stora Badhusgatan 6
Göteborgs Stads kontaktcenter: 031-365 00 00, kansli: 031-368 07 00
stadsrevisionen@stadsrevisionen.goteborg.se
www.goteborg.se/stadsrevisionen

Styrelsemöte 2022-02-11

Ärende: Utse ombud till årsstämmor 2022 Göteborgs Hamns dotterbolag

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen utser

1. Cecilia Magnusson att företräda Göteborgs Hamns aktier vid årsstämmor i Arendal Holding AB, Göteborgs Stuveri AB, Halvorsäng Fastighets AB, Göteborgs Hamn Holding AB, Halvorsäng Holding AB, Halvorsäng Fastighetsbolag Öst, Halvorsäng Fastighetsbolag Syd AB samt Halvorsäng Fastighetsbolag Nord AB

2. Viktoria Tryggvadottir att företräda Göteborgs Hamns aktier vid årsstämma i Scandinavian Distripoint AB

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Styrelsemöte 2022-02-11

Handläggare: Erik Ahrén, CFO
Telefon: 031-3687596
E-post: erik.ahren@portgot.se

Ärende: Återrapportering av Uppföljning av ägardialog 2021 och ägardirektiv avseende Göteborgs Hamn AB:s Uppföljning av verksamhet och ekonomi

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborg Hamn AB;

Styrelsen beslutar att godkänna nedanstående skriftliga rapport vidrörande bolagets verksamhet och ekonomi (uppdaterad återkommande värdering, uppföljning och framtidsutsikter samt huruvida kraven står i paritet med branschens lönsamhet samt fördjupad bedömning av bolagets långsiktiga finansiella risknivå och lämplig soliditet).

Sammanfattning

I enlighet med vad som framgår av ägardirektiven ska bolagets ekonomiska avkastningskrav återkommande värderas och följas samt att kraven ska stå i paritet med branschens lönsamhet.
Denna skriftliga rapport vidrörande bolagets ekonomiska avkastningskrav är en uppdatering av jämförbara aktörers lönsamhetsnivåer samt de egna verksamheternas förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag. Den innehåller därutöver en fördjupad bedömning av bolagets långsiktiga finansiella risknivå och lämplig soliditet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Hamn AB arbetar i alla avseende för att förverkliga KF:s inriktning att minska lån och på så vis skapa utrymme för andra prioriterade investeringar i bolaget, Stadshuskoncernen eller Kommunkoncernen. Att generera marknadsmässig avkastning är viktigt eftersom det påverkar bolagets utdelningsförmåga till Staden.

Den ekonomiska dimensionen ses alltid i samverkan med den ekologiska och sociala dimensionen. För bolaget finns inget motsattsförhållande mellan dessa dimensioner då ekologiskt och socialt ansvarstagande är en förutsättning för hållbar tillväxt.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett ekologiskt ansvarstagande är en förutsättning för hållbar tillväxt och Göteborgs Hamn har som mål att reducera CO_2-utsläpp med 70 % fram till 2030 vilket omfattar all hamnverksamhet kopplat till gods över kaj. En separat återrapportering inom ramen för ägardialogen av åtgärder och investeringsbehov för att nå miljömål skedde skriftligt till Stadshus AB i kvartal 2 2021. Bolaget har i sin uppdaterade tioårsplan öronmärkt 577 Mkr för klimatåtgärder såsom exempelvis elanslutningar och elektrifiering.

Bedömning ur social dimension

Att generera marknadsmässig avkastning är viktigt eftersom det påverkar bolagets utdelningsförmåga till Staden vilket har positiv inverkan för Stadens satsningar på barn, mångfald och jämställdhet. En förutsättning för att kunna generera marknadsmässig avkastning behövs motiverade medarbetare vilket är ett av Göteborgs Hamns allra viktigast mål och vilket sedan hösten 2020 mäts veckovis.

Samverkan

Partssamverkan/information har skett med de fackliga organisationerna inför styrelsebehandling.

Bilagor

Bilaga 1 - Underlag Uppföljning verksamhet och ekonomi GHAB (Rapportering Ägardialog)

Bilaga 2 – Göteborgs Stadshus: Redovisning och handlingsplan från ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Ärendet

Styrelsen skall ha kännedom om och kunna yttra sig kring bolagets beskrivning av ekonomiska avkastningskrav enligt nedan.

Beskrivning av ärendet

I enlighet med vad som framgår av ägardirektiven ska bolagens ekonomiska avkastningskrav återkommande värderas och följas samt att kraven ska stå i paritet med branschens lönsamhet.

Bolaget har fått i ägardialogen 2021 fått i uppdrag att göra en uppdaterad analys av:

1. Hur ser lönsamheten ut för jämförbara verksamheter i bolagets bransch/branscher? Vilken omvärldsanalys gör Göteborgs Hamn AB av konkurrerande alternativs lönsamhet och ekonomisk avkastning? Analysen utgör ett underlag för värdering av om beslutade avkastningskrav står i paritet med jämförbara aktörers.

2. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av de egna verksamheternas förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag? Hur ser lönsamheten ut idag? Hur ser lönsamheten ut på 5 – 10 års sikt? Vad förklarar eventuella avvikelser?

3. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av koncernens/bolagets behov av soliditet? Vilken analys har gjorts för att fastställa behovet av soliditet? Vilka soliditetsnivåer ligger jämförbara verksamheter på? Vad förklarar eventuella avvikelser?

I uppdraget ingår att särskilt göra en fördjupad bedömning av bolagets långsiktiga finansiella risknivå och lämplig soliditet givet sitt uppdrag och sin ägarsituation.

Risker

De största hoten mot lönsamheten är liksom tidigare risk för förseningar i investeringsprojekt, lågkonjunktur och förändrade förutsättningar för energihamnen. Sedan föregående år har riskerna för försening minskat då besluts fattats i Kommunfullmäktige avseende bildandet av ett joint venture för logistikfastigheter på Halvorsäng samt förvärv av fastighet för framtida färjelokalisering.

Bolagets bedömning

Bolaget bedömer att nuvarande avkastningskrav i ägardirektivet fortsatt står i paritet med jämförbara aktörer. Göteborgs Hamn AB arbetar i alla avseende för att förverkliga KF:s inriktning att minska lån och på så vis skapa utrymme för andra prioriterade investeringar i bolaget, Stadshuskoncernen eller Kommunkoncernen. Företaget har i sin uppdaterade långsiktiga plan konfirmerat de stora optimeringarna som gjorts avseende framtida lånebehov och bedömer att dess förmåga är god att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag.

Vad gäller soliditetskravet så påverkas utfallet av den utdelningsnivå som Kommunfullmäktige beslutar om, för närvarande 50% av bolagets vinst. Bolaget bedömer att med denna utdelningsnivå så klarar Göteborgs Hamn AB nuvarande soliditetskravet i ägardirektivet på kort och lång sikt. Bolagets historiska soliditet har legat på cirka 46% i genomsnitt och det är en nivå som även förutses den närmaste tioårsperioden. Soliditeten förutses att som lägst bli 41% efter företagets investeringar i att framtidssäkra hamnen genom exempelvis farledsfördjupningen, framtida terminalområden och kajnära logistikfastigheter. Som framgår av bilagan är detta något lägre än många andra hamnars aktuella soliditetsnivåer men bolaget förutser att med dessa nämnda satsningar så kommer soliditeten stärkas ytterligare i nästa decennium.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Erik Ahrén, Handläggare

Bilaga 1 – Underlag Uppföljning verksamhet och ekonomi

Göteborgs Hamn AB har fått i uppdrag att uppdatera sin beskrivning och analys av konkurrerande verksamheters ekonomiska lönsamhet i relation till de egna verksamheternas förmåga att uthålligt ge en marknadsmässig lönsamhet.

I denna bilaga uppdateras svaren på frågeställningarna 1–3 i Göteborgs Stadshus AB:s beslutsärende 2020-11-02 ”Redovisning av 2020 års ägardialoger med handlingsplaner”. En fördjupad bedömning görs av bolagets långsiktiga finansiella risknivå och lämplig soliditet.

Ekonomiska avkastningskrav

I enlighet med vad som framgår av ägardirektiven ska bolagets ekonomiska avkastningskrav återkommande värderas och följas samt att kraven ska stå i paritet med branschens lönsamhet.

I syfte att följa den långsiktiga måluppfyllelsen för ekonomi och verksamhet samt som underlag för ägarens styrning och kommande ägardialoger ges nedanstående bolag i uppdrag att i en skriftlig rapport redogöra för följande:

1. Hur ser lönsamheten ut för jämförbara verksamheter i bolagets bransch/branscher? Vilken omvärldsanalys gör Göteborgs Hamn AB av konkurrerande alternativs lönsamhet och ekonomisk avkastning? Analysen utgör ett underlag för värdering av om beslutade avkastningskrav står i paritet med jämförbara aktörers.

2. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av de egna verksamheternas förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag? Hur ser lönsamheten ut idag? Hur ser lönsamheten ut på 5 – 10 års sikt? Vad förklarar eventuella avvikelser?

3. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av koncernens/bolagets behov av soliditet? Vilken analys har gjorts för att fastställa behovet av soliditet? Vilka soliditetsnivåer ligger jämförbara verksamheter på? Vad förklarar eventuella avvikelser?

1. Lönsamhet för jämförbara verksamheter i bolagets bransch/branscher

Enligt Göteborgs Hamn AB:s ägardirektiv skall den ekonomiska styrningen inriktas mot en soliditet lika med eller överstigande 30 procent och en avkastning på totalt kapital i intervallet 4,0 – 7,0 procent.

En jämförelse med andra hamnar behöver göras under en längre tid då avkastning och soliditet bl.a. påverkas av underhållscykler. En kaj kan tex ”leva i” 100-tals år men ibland krävs mycket kostsamma renoveringar som signifikativt kan påverka verksamhetens nyckeltal. Liksom i alla företag kan dessutom enskilda år påverkas av engångsposter.

Nedanstående tabell visar Göteborgs Hamns utveckling under de senaste tolv åren tillsammans med fem andra inhemska hamnar:

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	Snitt 2009-2020
Soliditet													
Göteborgs Hamn	55%	55%	53%	49%	49%	46%	46%	42%	41%	38%	39%	38%	**46%**
Gävle Hamn	21%	20%	22%	22%	21%	13%	13%	12%	11%	9%	6%	7%	**15%**
Norrköpings Hamn	68%	62%	63%	66%	66%	71%	70%	71%	73%	67%	80%	84%	**70%**
Helsingborgs Hamn	77%	78%	49%	48%	78%	79%	81%	83%	81%	78%	80%	83%	**75%**
Halmstads Hamn*	45%	48%	52%	59%	67%	62%	59%	59%	56%	61%	57%	59%	**57%**
Varbergs Hamn*	64%	42%	42%	36%	51%	50%	60%	61%	52%	44%	43%	41%	**49%**
Avkastning totalt kapital													
Göteborgs Hamn	7,7%	6,7%	8,7%	8,0%	8,6%	8,5%	7,0%	16,1%	9,0%	1,2%	6,2%	1,4%	**7,4%**
Gävle Hamn	4,9%	2,0%	2,4%	3,1%	9,9%	3,8%	3,0%	1,8%	4,3%	6,0%	5,3%	5,1%	**4,3%**
Norrköpings Hamn	9,7%	13,6%	6,8%	13,3%	9,8%	3,2%	5,4%	3,1%	4,8%	8,1%	5,6%	4,9%	**7,4%**
Helsingborgs Hamn	12,4%	6,8%	2,9%	9,6%	7,9%	6,9%	6,8%	1,6%	2,9%	3,5%	5,2%	2,4%	**5,7%**
Halmstads Hamn*	10,2%	7,6%	10,0%	8,2%	10,1%	neg	neg	neg	4,0%	1,9%	7,5%	9,0%	**7,6%**
Varbergs Hamn*	12,0%	10,0%	14,0%	9,0%	7,0%	7,0%	9,0%	9,0%	neg	2,0%	1,0%	0,0%	**7,3%**

För övriga hamnar (exklusive den vars resultat varit negativt under tre år) så har snittet på avkastning på totalt kapital de senaste tolv åren varit **6,2%.** 2020 var som synes ett mycket starkt år för hamnar (snittavkastningen var hela 9,8% vilket är signifikativt högre än t.ex. 2015).

Det nuvarande avkastningskravet på totalt kapital är mellan 4,0–7,0 %. Detta avkastningskrav står i paritet vid en jämförelse med dessa inhemska Hamnars avkastning över tid.

En avstämning har även gjorts mot fem utländska hamnar över fyra års tid.

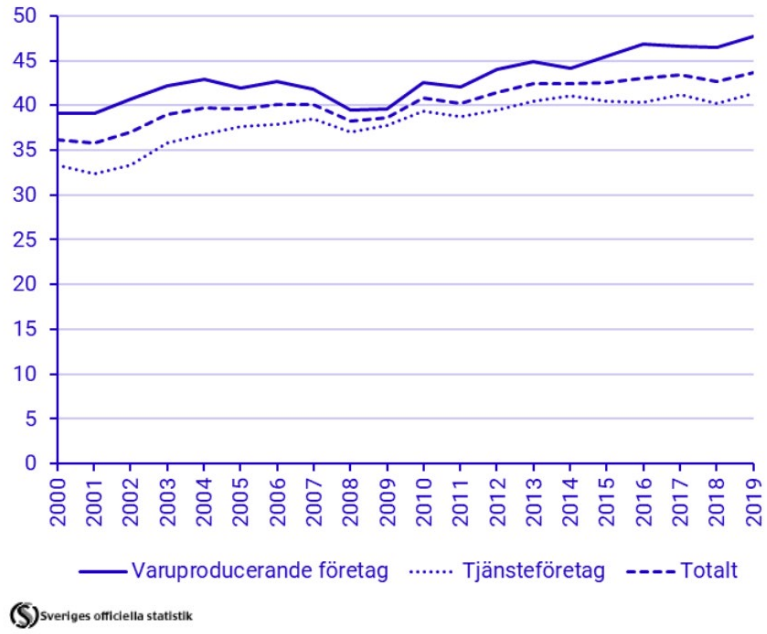
	2020	2019	2018	2017		2020	2019	2018	2017
	Soliditet					**Avkastning totalt kapital**			
Helsinki	64%	67%	64%	61%		neg	3,9%	4,5%	4,7%
Zeebrügge	91%	93%	94%	94%		1,6%	1,8%	1,6%	2,1%
Rotterdam	72%	72%	70%	68%		5,5%	5,1%	5,4%	7,7%
Hamburg	22%	22%	31%	33%		4,8%	8,5%	10,4%	9,4%
Gdansk	61%	72%	76%	83%		4,2%	4,9%	6,9%	8,5%

Dessa utländska hamnars genomsnittliga avkastningsnivå mot totalt kapital (exklusive Helsinki 2020), ligger på 5,3% vilket konfirmerar att beslutat avkastningskrav står i paritet även vid en jämförelse med dessa.

När det gäller soliditet så har de utländska hamnarna en fortsatt mycket hög sådan med undantag för Hamburg. Genomsnittet är 65%. Inhemska hamnar ligger runt 52% och där ligger alla högt utan Gävle.

Soliditeten påverkas dels av företaget lönsamhet, där vi sett att ägardirektivets avkastningskrav ligger i paritet med jämförbara aktörer. Men soliditeten påverkas även av företagets finansiering och ägarens utdelningspolicy / tillskott av kapital.

Soliditet (justerat eget kapital i procent av summa skulder och eget kapital), för industri- resp. tjänsteföretag, 2000–2018 (källa: SCB)



Snittet för soliditet för alla Sveriges företag ligger enligt ovanstående graf från Statistiska Centralbyrån mellan 40% och 50%. För industriföretag är snittet drygt 45%. Tittar vi på kommunägda företag så ligger vissa sektorer lägre på en soliditet på cirka 30%.

	Antal företag	Antal anställda	Omsätt-ning	Årets resultat	Eget kapital	Summa tillgångar	Avkastning eget kapital1)	Soliditet1)
D+E El-, gas-, värme- och vattenförsörjning	473	21 288	99 152	2 231	51 414	324 620	6,8%	32,0%
G+I Handel; hotell och restaurang	23	509	1 891	-62	280	901	-20,2%	33,1%
H+J Transport, magasinering; kommunikation	167	6 605	11 862	1 341	23 388	59 847	3,4%	45,9%
L+M+N Företagstjänster; fastighetsverksamhet	969	24 447	92 819	11 440	213 381	741 326	6,8%	29,6%
P+Q Utbildning; vård och omsorg	20	2 779	2 422	795	1 734	3 644	48,4%	48,4%
Övriga	187	6 521	12 763	614	31 482	574 080	-3,9%	5,8%
Total	**1 839**	**62 149**	**220 909**	**16 360**	**321 680**	**1 704 419**	**5,8%**	**22,7%**

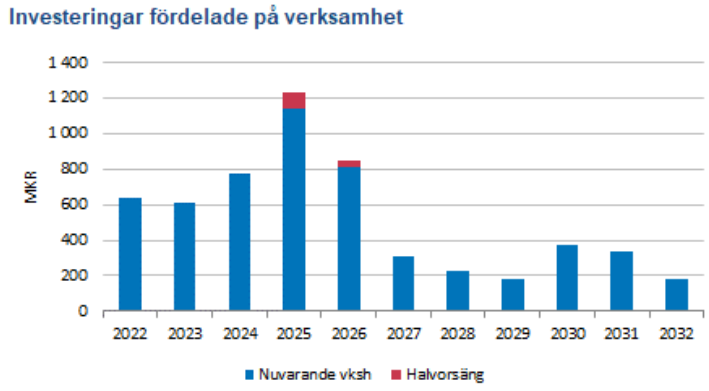
2. Göteborgs Hamn AB:s bedömning av den egna verksamhetens förmåga att generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv och uppdrag

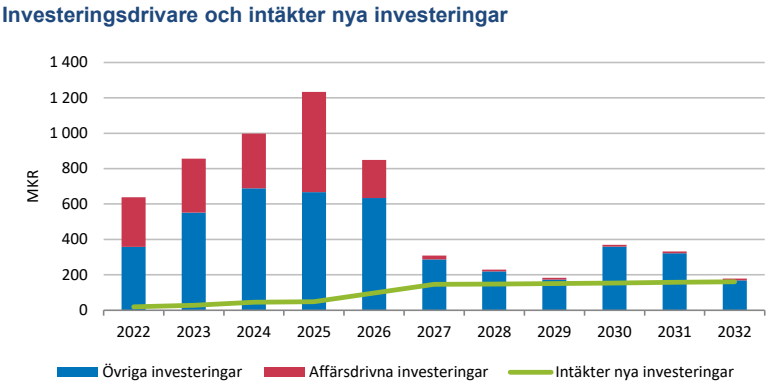
Göteborgs Hamn AB går in i en period med stora investeringar de närmaste åren och stort fokus har legat på att göra mer för mindre.

I företagets uppdaterade 10-årsplan för 2022-2032 konfirmerar Göteborgs Hamn det signifikativt sänkta lånebehovet som presenterades i förra årets plan. Sedan förra årets plan har Bolagets tre största projekt (Farledsfördjupningen, förberedande av utveckling av delar av Halvorsäng i ett joint venture och Färjelokaliseringen) tagit stora steg framåt jämfört med för ett år sedan och alla tre har blivit behandlade i Kommunfullmäktige.

När man beaktar den kapitaljustering som kommer göras i samband med bildande av joint venture så har Bolaget åstadkommit en mycket stor förstärkning av minimisoliditeten jämfört med föregående års planer. Med jämförbara utdelningsscenario (50%) har förstärkningen gått från en miniminivå på 28% i planen för två år sedan till 41% i årets uppdaterade planen

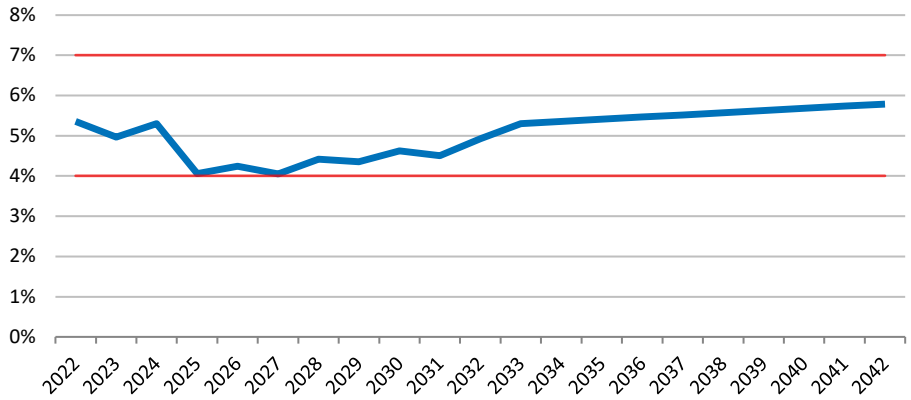
Årets tioårsplan innehåller dessutom ett inkorporerande av Miljöåtgärdsprogram-märkta investeringar så att bolaget skall klara göra den omställning som behövs även utan Green Deal bidrag.





Göteborgs Hamn AB:s bedömning är att den egna verksamheten kommer kunna generera marknadsmässig avkastning utifrån nuvarande ägardirektiv. Emellertid är det några år under investeringsfasen som avkastningen på totalt kapital kommer ligga i det lägre spannet av avkastningskravet. Justering för ökat eget kapital i samband med bildande av JV är mycket positivt för företaget soliditet men betyder samtidigt att årliga vinster jämförs med ett ökat totalt kapital.

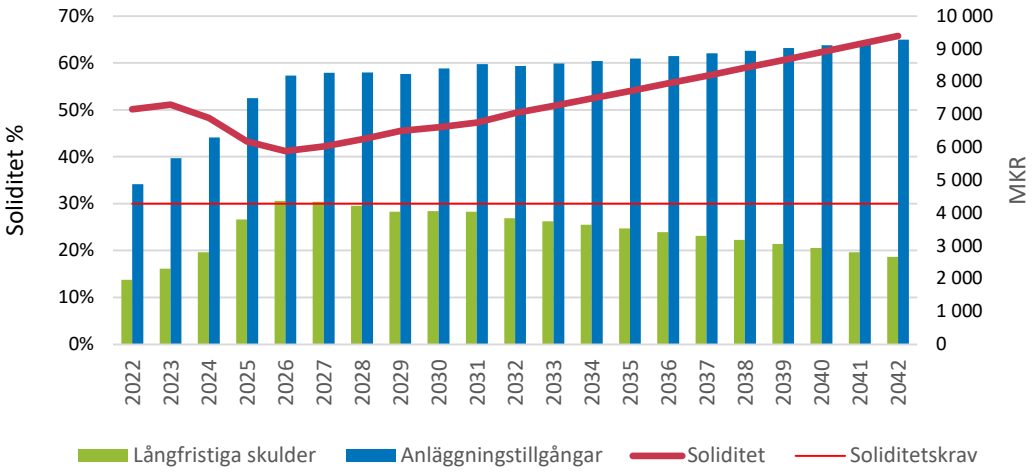
Avkastning på totalt kapital



Avkastning på totalt kapital är i genomsnitt 4,6% 2022-2032 och bolaget bedömer att hela tiden kommer ligger över miniminivån i ägardirektivet som är 4,0%. För nästkommande tioårsperiod (2033-2042) förväntas avkastning klättra upp till i genomsnitt 5,5%.

Soliditeten har förstärkts avsevärt jämfört med föregående plan. Med motsvarande utdelnings scenario (simulering av 2019 plan) har den förväntade miniminivån kunnat ökas från 28% till 41% genom optimering av investeringssatsningar och på så sätt sänkt lånebehov. *Genomsnittlig* soliditet är 46% för åren 2022-2032 och för nästkommande tioårsperiod är den 58%.

Anläggningstillgångar, lån och soliditet



Planen innehåller utdelningsscenariot 50% av EBT vilket innebär att bolaget kalkylerar med en utdelning på 1,6 miljarder kronor under tioårsperioden 2022-2032 jämfört med tioårsplanen som bolaget gjorde 2019 plan som innehöll en utdelning på 825 Mkr (75 Mkr/år).

3. Vilken bedömning gör Göteborgs Hamn AB av koncernens/bolagets behov av soliditet?

Göteborgs Hamn AB:s soliditet har stigit från 38% år 2009 till 55% år 2020, se tabell i avsnitt 1. Genomsnittet har varit 46% vilket alltså är en nivå med genomsnittet för Sveriges industriföretag enligt redovisad SCB:s statistik i avsnitt 1.

Göteborgs Hamn anser att detta bör vara ett ungefärligt långsiktigt riktmärke och efter att bolaget i den uppdaterade planen nu har justerat det egna kapitalet för att ta hänsyn till markvärderingen av marken i joint venture kan vi konstatera att förväntad genomsnittlig soliditet för 2022-2032 förutses ligga på 46%. För nästkommande tioårsperiod förväntas genomsnittet ligga på 58% vilket är i närheten av utländska hamnars genomsnittliga soliditet.

4. Långsiktiga finansiell risknivå och lämplig soliditet för Göteborgs Hamn AB givet sitt uppdrag och sin ägarsituation.

Bolaget bedömer att den långsiktiga finansiella risknivån är relativt låg sedan bolaget optimerat sina investeringsplaner och stärkt soliditeten i de uppdaterade långtidsplanerna.

De största löpande hoten mot lönsamheten är liksom tidigare risk för förseningar i investeringsprojekt, lågkonjunktur och förändrade förutsättningar för energihamnen.

Sedan föregående år har riskerna för förseningar minskat då besluts fattats i Kommunfullmäktige avseende bildandet av ett joint venture för logistikfastigheter på Halvorsäng samt förvärv av fastighet (i kvartal 1 2022) för framtida färjelokalisering.

En mycket djup långvarig lågkonjunktur skulle påverka Hamnen men bolaget har under pandemin visat att dess affärsmodell är mycket stark med en blandning av rörliga och fasta intäkter. Bolaget är diversifierat och är ej alltför exponerat mot ett under pandemin volatilt segment som kryssning (jämför negativt resultat för Helsingfors 2020). Bolaget studerar under 2022 hur affärsmodellen/modellerna skulle kunna utvecklas ytterligare genom att optimera affärsmodeller för varje del av de olika verksamheterna som ingår i Hamnens värdeerbjudande.

Förändrade förutsättningar för energihamnen är något som kommer få stor påverkan på Hamnen då affärsområdet står för en tredjedel av Hamnens intäkter. Bolaget har mycket stor fokus på detta och kommer i kvartal 2 2022 avlämna en skriftlig redogörelse av sitt arbete med scenarier för tänkbar utveckling, kommersiella utveckling, investeringsbehov med mera samt eventuell påverkan på bolagets uppdrag.

Enligt ovan bedömer Bolaget i denna att en ”lämplig soliditet” för ett bolag såsom Hamnen *över tid* bör vara minst cirka 45% vilket det också är efter de stora optimeringarna som gjorts. Bolaget har idag skaffat sig en säkerhetsmarginal ner till ägardirektivets minimikrav på 30% som är betryggande. Det kan noteras att företagets interna tidigare mininivå för soliditet brukade vara 35%. Bolaget har i princip inget att invända om minimikravet skulle höjas till 35% också i ägardirektivet men anser att det inte bör höjas över 35% då det är ett minimikrav. Bolaget anser att det behövs en marginal för att hantera risker i dess investerings- och avyttringsplan så som förskjutningar i tiden, inflation eller traditionella byggrisker. Liksom tidigare nämnts påverkas soliditeten av företagets finansiering och ägarens utdelningspolicy / tillskott av kapital så för kontinuiteten och jämförelsebarhetens skull är det bra om denna är förutsägbar liksom att även avkastningskraven är långsiktiga då styrning görs mot dessa.

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 skriftigt 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 akademin 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 noga 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 verksamheters 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 akademin 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

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 11

2022-02-11

Ärende – Beslut Förlängning av avtal för bergrum i Syrhåla

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 12

2022-02-11

Ärende – Inriktningsbeslut Kustkajen, åtgärda markstabiliteten

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 2022-02-11

Handläggare Johanna Nyström
Telefon: 031- 368 75 78
E-post: johanna.nystrom@portgot.se

Ärende: Hemställan om fusion av Platzer Syd Fastighets AB

Förslag till beslut

Styrelsen i Göteborgs Hamn AB beslutar;

1. **att** hemställa till kommunfullmäktige att uppdra till Göteborgs Hamn AB att fusionera in Platzer Syd Fastighets AB med Göteborgs Hamn AB;
2. **att** förklara beslutet i denna paragraf omedelbart justerat.

Sammanfattning

Som ett led i att möta efterfrågan och fortsatt utveckla ytterhamnarna, tecknade Göteborgs Hamn AB (Göteborgs Hamn) under hösten 2021 avtal med Platzer Fastigheter Holding AB om att förvärva en fastighet som idag utgör en del av fastigheten Göteborg Arendal 764:720. Förvärvet sker genom köp av ett nybildat bolag, Platzer Syd Fastighets AB (Bolaget). Kommunfullmäktige godkände i beslut den 25 november 2021 (§ 12 1230/21) bolagsordningen för Bolaget samt godkände förslag till tjänstemannastyrelse. Göteborgs Hamn har inte för avsikt att driva någon verksamhet Bolaget, i stället ska fastigheten införlivas i Göteborgs Hamns övriga fastighetsbestånd. I ovan nämnt ärende uppgav Göteborgs Hamn att man planerar att så snart som möjligt avveckla/fusionera Bolaget och därmed återkomma till kommunfullmäktige, vilket nu görs i detta ärende. Göteborgs Hamn har inte tillträtt aktierna till Bolaget ännu, då förvärvet är beroende av att avstyckningen av marken som ska ingå i köpet vinner laga kraft. Tillträde förväntas ske i februari – mars 2022 och Göteborgs Hamn kan därefter påbörja avvecklingsprocessen genom fusion, som då ska genomföras så snart som möjligt.

Fusion av bolag är ett sådant ärende som är av principiell beskaffenhet och ska underställas kommunfullmäktige för ställningstagande.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Fusionen bedöms inte få några långsiktiga ekonomiska effekter för Bolaget eller Göteborgs Hamn. En fusion kommer att minska administrationen då det blir ett dotterbolag färre i Göteborgs Hamn-koncernen.

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

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

Samverkan
Bolaget har inga anställda, någon facklig samverkan har därför inte bedömts vara aktuell.

Expedieras
- Göteborg Stadshus AB

Ärendet
Ärendet avser hemställan till kommunfullmäktige om ställningstagande att avveckla Platzer Syd Fastighets AB genom att fusionera in bolaget i Göteborgs Hamn.

Beskrivning av ärendet
Göteborgs Hamn tecknade den 30 september 2021 avtal med Platzer Fastigheter Holding AB om att förvärva en fastighet som idag utgör en del av fastigheten Göteborg Arendal 764:720. Köp av fastigheter mellan aktiebolag sker regelmässigt, av skattemässiga skäl, genom förvärv av bolag. Platzer Fastigheter Holding AB har för denna transaktion bildat Bolaget och Göteborgs Hamn köper därmed aktierna i det sistnämnda bolaget. Vid tidpunkten för avtalstecknandet var fastigheten som Göteborgs Hamn ska förvärva ännu inte avstyckad från stamfastigheten. Tillträde till aktierna ska därför ske efter att avstyckningen är godkänd. Avstyckningen förväntas vara godkänd av båda parter och ha vunnit laga kraft någon gång mellan februari – mars 2022, varefter Göteborgs Hamn direkt kommer att tillträda aktierna och därmed bli ägare av Bolaget. Den planerade fusionen kommer därmed att påbörjas så snart Göteborgs Hamn blivit ägare av Bolaget.

Fastigheten som förvärvas har i dag en befintlig byggnad med ett antal hyresgäster. Byggnaden ska därmed förvaltas och hanteras på samma sätt som Göteborgs Hamn AB gör med övriga hyresfastigheter. Göteborgs Hamn ser inga fördelar med att behålla Bolaget som ett separat dotterbolag då verksamheten i Bolaget ingår i Göteborgs Hamn ordinarie verksamhet, tvärtom skulle den administrativa bördan i koncernen öka.

Anledningen till hemställan om fusion innan aktierna tillträtts är att effektivisera processen och förkorta tidsåtgången. Göteborgs Hamn vill undvika att behöva bygga upp separata administrativa system och ett särskilt affärsområde för Bolaget, vilket är nödvändigt om Bolaget ska finnas kvar under en längre tid.

Utöver kommunfullmäktiges ställningstagande ska Göteborgs Hamns styrelse fatta beslut om en fusionsplan och dess moderbolag (Göteborgs Stadshus AB) ska godkänna fusionsplanen. Fusionsplanen kan beslutas om först när Göteborgs Hamn är ägare av Bolaget (givet kommunfullmäktiges ställningstagande). Därefter ska kallelse på okända borgenärer göras, med två månaders kallelsetid. Genom att påbörja ärendet i kommunfullmäktige i detta skede, parallellt med de åtgärder som ska vidtas av Göteborgs Hamns styrelse efter tillträdet, bedömer styrelsen att det tidsmässigt är möjligt att avveckla Bolaget under 2022. En avveckling under 2022 innebär såväl administrativa som kostnadsmässiga fördelar, då arbetet med att ta fram en separat årsredovisning och hålla bolagsstämma för Bolaget mm inte behöver hanteras under 2023.

Risker

Styrelsen bedömer inte det föreligger några ökade risker med fusionen jämfört mot att fortsatt bedriva dotterbolagets verksamhet i egen juridisk person.

Bolagets bedömning

Styrelsen för Göteborgs Hamn bedömer att en fusion av medför minskade kostnader och effektivare administration. Då verksamheten är en del av Göteborgs Hamns ordinarie verksamhet behöver varken bolagsordning eller ägardirektiv ändras.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Johanna Nyström, Handläggare

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Bilaga 15

2022-02-11

Ärende – Information Uppföljning Lobbyplan 2021 samt förslag Lobbyplan 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 2022-02-11

Handläggare Jens Larsson
Telefon: 031-368 75 41
E-post: jens.larsson@portgot.se

Ärende: Göteborgs Hamns AB:s remissvar gällande Trafikverkets Förslag till nationell plan för transport-infrastrukturen 2022 – 2033

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB;

Styrelsen beslutar att fastställa bilagt förslag till remissvar.

Sammanfattning

Trafikverket har presenterat ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 som samtidigt skickats på extern remiss inför regeringens fastställande av den nationella planen under våren 2022.

Genom att i ett remissvar delge regeringen hamnbolagets synpunkter gällande plan-förslaget ökar möjligheterna att den kommande nationella planen för transport-infrastruktur innehåller prioriteringar och åtgärder som ligger i linje med den utveckling som Göteborgs Hamn AB (GHAB) vill se.

Den nationella infrastrukturen har stor påverkan på verksamheten i Göteborgs hamn och GHABs utvecklingsmöjligheter. Detta eftersom transporter till och från hamnen sker via nationell infrastruktur både på sjö- och landsidan.

De synpunkter som framförs i förslaget till remissvar baseras på GHABs långsiktiga strategiska planering, utvecklingsplaner, bolagsövergripande mål och 10-års plan.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar exempelvis drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet, investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar samt även investeringar i sjöfart (farleder och slussar).

Den statliga infrastrukturen ansluter till GHABs infrastruktur både på sjö- och landsidan och påverkar därmed bolagets förutsättningar för att bedriva sin verksamhet och därmed även bolagets ekonomi. Det krävs en fungerade statlig infrastruktur för att gods ska kunna transporteras till och från Göteborgs hamn. Därav är det också av vikt att GHABs via ett remissvar delger regeringen som fattar beslut om den nationella planen sina synpunkter gällande det planförslag som Trafikverket tar fram inför regeringens fastställande.

Nationell infrastruktur tar lång tid att planera och bygga, de ekonomiska effekterna av den nationella planeringen är därav i första hand märkbara på lång sikt. Vilka ekonomiska konsekvenser som kan väntas är svåra att överblicka och utgör inte heller en del av förslaget till remissvar. Det kan dock konstateras att verksamheten i Göteborgs hamn till stora delar inte är möjlig utan den anslutande nationella infrastrukturen.

För att kunna hantera mer godsvolym i Göteborgs hamn krävs även att den nationella infrastrukturen utvecklas och att kapacitetsmässiga flaskhalsar i infrastruktursystemet förhindras. De fokusområden och åtgärder som belyses i förslaget till remissvar är riktade åt den typen av flaskhalsar.

Om den nationella planen genomförs är bedömningen att Göteborgs hamn kan fortsätta utvecklas enligt Hamnbolagets egen strategi och planer.

Bedömning ur ekologisk dimension

Sveriges övergripande klimatmål för inrikestransporter är det samma som GHABs klimatmål, 70% reducering av CO2-utsläpp till 2030. Vilket innebär att det finns en bra grund för att infrastrukturutvecklingen sker i samklang.

En stor del av de investeringar som föreslås i planförslaget inom områden med påverkan på Göteborgs hamn ligger även i linje med den utveckling som hamnbolaget planerar för att minska klimat- och miljöpåverkan. Det gäller exempelvis järnvägsutbyggnad, elektrifiering och digitalisering.

De synpunkter som lyfts fram i förslaget till remissvar baseras även på bolagets klimatmål och möjliggör vidare utveckling inom området.

Bedömning ur social dimension

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

Samverkan

GHAB har utbytt information och synpunkter gällande planförslaget till *nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033* med en rad remissinstanser såsom regioner, kommuner, företag, intresseorganisationer och näringslivsorganisationer. Samverkan har utgått ifrån att delge övriga aktörer GHABs ståndpunkter och skapa en gemensam bild över brister i planförslaget.

Bilagor

1. Göteborgs Hamn ABs remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033
2. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 via länk: http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615267/FULLTEXT01.pdf

Ärendet

Trafikverket har presenterat sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022-2033 och i samband med detta remitterat planförslaget under remisstiden 20211130-220228.

GHAB har tagit fram ett förslag till remissvar innehållandes hamnbolaget synpunkter gällande planförslaget som styrelsen ombeds ta ställning till.

Beskrivning av ärendet

Den långsiktiga statliga infrastrukturplaneringen omfattar det nationella stamvägnätet, de statliga järnvägarna samt slussar och farleder baseras på och struktureras inom den nationella transportinfrastrukturplanen. Trafikverket är den myndighet som ansvar för att den statliga infrastrukturen underhålls och utvecklas enligt den nationella planen. Planperioden för den nationella planen är normalt tolv år med en revidering vart fjärde år. En revideringsprocess pågår nu och en ny nationell plan för perioden 2022 – 2033 skall fastställas.

Trafikverket tar fram ett förslag till nationell plan som redovisas till regeringen. Samtidigt som Trafikverkets planförslag redovisas går det på extern remiss. Remissynpunkter lämnas till regeringen. Regeringen beslutar om innehållet i nationell plan, vilket innebär att ändringar av Trafikverkets planförslag kan göras.

Trafikverkets planförslag för perioden 2022 – 2033 presenterades den 21/11 2021 och remisstiden löper till den 28/2 2022 och det är med anledning av detta som ett förslag till remissvar från Göteborgs Hamn AB har tagits fram. Regeringen förväntas fastställa den nationella planen under våren 2022.

Genom att i ett remissvar delge regeringen GHABs synpunkter gällande planförslaget ökar möjligheterna för att den kommande nationella planen för transportinfrastruktur innehåller prioriteringar och åtgärder som ligger i linje med den utveckling som GHAB vill se.

Till stora delar innehåller planförslaget prioriteringar och åtgärder som ligger i linje med Göteborgs hamns fokus och utvecklingsplaner. I förslaget till remissvar belyses särskilt några fokusområden och åtgärder som GHAB vill ska prioriteras. Hamnbolagets prioritering av dessa fokusområden och åtgärder baseras på hamnens långsiktiga strategiska planering, utvecklingsplaner, bolagsövergripande mål och 10-års plan.

De synpunkter gällande fokusområden och åtgärder som belyses i förslaget till remissvar är följande.

Starka stråk och noder

Göteborgs Hamn och staten har under de senaste decennierna arbetat med att skapa förutsättningar för att de starka godsstråken och det starka godsnavet ska fortsätta att utvecklas. Detta för att Sveriges näringsliv ska ha de bästa möjligheterna för att konkurrera på världsmarknaderna där de verkar. Arbetet har skett i samklang med utvecklingen som skett på europeisk och global nivå och det har bidragit till att Sveriges exportframgångar har kunnat fortsätta.

Behovet av järnvägsutveckling

Anledningen till att järnvägstrafiken till och från Göteborgs Hamn är omfattande och framgångsrik är i grunden att den erbjuder den mest effektiva logistiska lösningen för att transporterna gods till och från Göteborg och övriga delar av Sverige och södra Norge. Effektiviteten grundar sig i transporttid, kapacitet, frekvens, kvalitet, pris, miljö och klimat. Något som även varit centralt för järnvägstrafikens utveckling de senaste åren är att investeringar har gjorts i samklang mellan hamnbolaget och Trafikverket vilket lett till att större flaskhalsar har kunnat undvikas och en kapacitetshöjning har möjliggjorts.

För att denna utveckling ska kunna fortsätta är det viktigt att det nationella järnvägs-systemet fortsätter att utvecklas så att mer gods kan transporteras med järnväg och inte hindras på grund av kapacitetsbrist.

Vägtransporter

Göteborgs Hamn har inte identifierat ett generellt investeringsbehov gällande utbyggnad av det nationella vägnätet. Detta till stor del beroende på att de långväga gods-transporterna i första hand sker på järnväg. Dock finns det ett behov att utreda en utbyggnad av Hisingsleden/Norrleden då denna led i första hand är inriktad på lokal och/eller regional trafik där järnvägstransporter inte utgör ett alternativ.

Sjöfart

Sjöfartsverket har under en längre tid utrett behovet av en modernisering av den svenska isbrytarflottan och planerings- och designarbetet är i slutfasen. GHAB anser att nya isbrytare bör finansieras via statliga anslag antingen inom den nationella infrastruktur-planen eller på annat vis.

GHAB delar Trafikverkets uppfattning och ser positivt på ett ökat digitaliseringsfokus för sjöfarten. Hamnarna har också givetvis en nyckelroll i denna process och Göteborgs hamn driver nu ett omfattande digitaliseringsarbete inom flera områden bland annat gällande anlöpsprocessen och kopplingen mellan trafikslagen.

Farledsfördjupning i Göteborgs Hamn – Skandiaporten

Det är mycket positivt att Trafikverket i sitt planförslag står fast vid att farleds-fördjupningen i Göteborgs hamn ska genomföras och att finansieringen står fast.

För att ett färdigställande ska vara möjligt till våren 2026 bör, med tanke på byggtiden, finansiering för det statliga åtagandet i projektet vara tillgängligt redan 2024. Den planerade byggstarten som anges i planförslaget bör därför justeras för att även inkludera år 2024.

Corehamnarna bör prioriteras

Det är positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i sitt underlag men vi ser, tillsammans med övriga corehamnar, att det är en utmaning att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status faktiskt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät.

Risker

Om Hamnbolaget inte skickar in något remissvar på planförslaget kommer inte Regeringskansliet formellt ta emot eller beakta bolagets synpunkter inför fastställandet av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022 – 2033. Det kan påverka innehållet i den nationella planen negativt ur GHABs perspektiv.

Bolagets bedömning

I GHABs remissvar belyses betydelsen av Göteborgs hamn för Sverige och vikten av att utvecklingen av den nationella infrastrukturen sker i samklang med Göteborgs hamns utveckling.

Till stora delar innehåller planförslaget prioriteringar och åtgärder som ligger i linje med Göteborgs Hamns fokus och utvecklingsplaner. I förslaget till remissvaret föreslås prioriteringar av åtgärder och fokusområden som bidrar positivt till Göteborgs hamns utveckling. Genom att delge regeringen dessa synpunkter ökar möjligheterna till nationella transportinfrastrukturplanen 2022 – 2033 innefattar underhållsåtgärder och investeringar som gynnar Göteborgs hamns fortsatta utveckling.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Jens Larsson, Handläggare

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Datum: 2022-02-11
Referens GHAB: Jens Larsson
Ert dnr: I2021/02884

Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar angående förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har tagit del av Trafikverkets planförslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033 och har följande reflektioner och synpunkter.

Starka stråk och noder

Trafikverket har både i tidigare utredningar samt i nuvarande nationella infrastrukturplan varit tydliga med att den övergripande strategin för utvecklingen av godstrafiken är att fokusera på de starka stråken och noderna. Denna strategi återspeglar sig också i planförslaget för nationell infrastrukturplan 2022-2033. Denna strategi anser GHAB är helt riktig. Den ligger helt i linje med hur logistiksystemen har utvecklats i Sverige de senaste decennierna och dessutom med hur utvecklingen har sett ut globalt.

Sedan millenniumskiftet har konsolidering av godsvolymer till starka godsnav och starka stråk varit tydlig. Anledningarna till detta är flera. Genom att samla godsvolymerna kan stordrifts-fördelar utnyttjas genom större fartyg, längre tåg och längre lastbilar. Det innebär högre effektivitet, bättre stabilitet i logistiksystemet och lägre transportkostnader för transportörer och varuägare. Ur ett samhällsperspektiv innebär konsolideringen av godsvolymer bättre resurs-utnyttjande av befintlig infrastruktur och en högre investeringsnytta för ny infrastruktur. Det har också positiva miljöeffekter samtidigt som det stärker den svenska exportindustrins konkurrens-fördelar.

Även från EU:s sida har behovet av satsningar på starka stråk och noder identifierats och formaliserats i form av Trans-European Transport Networks (TEN-T). I TEN-T pekar EU på de transportstråk och transportnav som de anser särskilt viktiga för EU:s konkurrenskraft. Det är dessa stråk och noder som ska utvecklas och dit som investeringar skall styras. Göteborgs hamn har av EU-kommissionen utpekats som Corehamn eftersom hamnen har en viktig funktion för EUs Huvudstråk för godstransporter.

Det som sker på europeisk och svensk nivå sker också på den globala nivån. De globala logistiksystemen har och fortsätter att alltmer koncentreras till stora stråk och starka godsnav. Detta gäller inte minst för de omfattande och viktiga transporterna mellan Europa och Asien som sköts av världens största containerfartyg som kan lasta över 22 000 containrar. Genom Göteborgs hamns position som godsnav kan Sverige kopplas direkt till detta globala logistiksystem. Göteborgs hamn är den enda svenska hamnen som kan erbjuda direkttrafik till Asien genom att ta emot världens största containerfartyg. Vid den tidpunkt då Nordostpassagen blir farbar för regelbunden godssjöfart kommer Göteborgs hamns betydelse för transporterna mellan Sverige och Asien stärkas ytterligare. Transporttiden skulle minska betydligt och Göteborg skulle då även bli den första hamnen i Europa som angörs av fartyg från Asien.

SE-403 38 Gothenburg, Sweden • **Visiting address** Amerikaskjulet, Emigrantvägen 2 B
Phone +46 31 368 75 00 • **Fax** +46 31 368 75 01 • **E-mail** firstname.surname@portgot.se • www.portofgothenburg.com
Banking account 763-8273 • **Reg no** 556008-2553 • **VAT no** SE556008255301

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Göteborgs hamn har under 2000-talet arbetat med att skapa förutsättningarna för att stärka hamnen som godsnav och kopplats samman bättre med både de internationella och nationella godsstråken. Nedan följer några av de investeringar som gjorts för att stärka godsnavet:

- Nya kajkranar, som tillhör världens största och kan hantera de största containerfartygen.
- Förstärkt terminalyta, vilket innebär att fler containrar kan hanteras i containerterminalen.
- Utbyggd järnvägsharpa samt nya järnvägskranar, vilket ökat kapaciteten och effektiviteten gällande containertåg till och från Göteborgs hamn.
- Uppbyggnad och utveckling av Railport-systemet, vilket kopplar samman Göteborgs hamn med ca 30 inlandsterminaler i hela Sverige gällande järnvägstransporter.
- En ny kombiterminal i direktanslutning till Göteborgs hamn.
- Två nya omlastningsterminaler i hamnområdet.
- Pågående byggnation av kortsjöterminal, vilket förbättrar förutsättningarna för kust- och inlandssjöfart.

Trafikverket har de senaste decennierna omsatt sin strategi med fokus på starka godsnav och stråk i en rad investeringar som gett bättre förutsättningar för Sveriges näringsliv och Göteborgs hamn som funktion som Sveriges port mot världen. Nedan nämns några av de investeringar Trafikverket genomfört eller är i färd med att genomföra:

Väginvesteringar

- E6, utbyggd motorväg för bättre transportmöjligheter till Bohuslän och Oslo
- E45, utbyggd motorväg för bättre transportmöjligheter till Trollhättan
- E20, kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. I den nu gällande nationella infrastrukturplanen återfinns ytterligare åtgärder för utbyggnad till 2+1-väg samt mötesseparering.
- Förbättrade lokala/regionala kopplingar från Göteborgs hamn till det nationella vägnätet

Järnvägsinvesteringar

- Kapaciteten på Hamnbanan som förbinder Göteborgs hamn med övriga Sverige ökas när tre av fyra etapper byggts ut till dubbelspår.
- Kville bangård är utbyggd för att möjliggöra ökad kapacitet.
- Södra Marieholmsbron är uppförd och tagen i bruk vilket innebär att kapaciteten för godståg över Göta älv till och från Göteborgs hamn är fördubblad.
- Kapacitetshöjande åtgärder längs huvudstråken för järnvägstrafiken.

Göteborgs Hamn och staten har under de senaste decennierna arbetat med att skapa förutsättningar för att de starka godsstråken och det starka godsnavet ska fortsätta att utvecklas. Detta för att Sveriges näringsliv ska ha de bästa möjligheterna för att konkurrera på världs-marknaderna där de verkar. Arbetet har skett i samklang med utvecklingen som skett på europeisk och global nivå och det har bidragit till att Sveriges exportframgångar har kunnat fortsätta.

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

För att fortsätta på den strategi som Trafikverket och Göteborgs Hamn utstakat och som de globala logistiksystemen följer samt för att ta vara på potentialen som genomförda och planerade investeringar ger behöver farleden i Göteborg fördjupas. Det rådande farledsdjupet innebär en begränsning för hela Sveriges näringsliv.

Behovet av järnvägsutveckling

Göteborgs hamn har för närvarande järnvägspendlar till ett 30-tal terminaler i främst Sverige, men även Norge. Att transportera gods på järnväg från och till ett antal godsnoder i landet är en målmedveten satsning från GHAB som har resulterat i att andelen transporter på järnväg har ökat markant de senaste åren. Trots pandemin fortsatte järnvägsgodset till och från Göteborgs hamn att öka under 2021, flertalet nya godspendlar startades och befintliga pendlar tilldelas nya avgångar. Detta innebar att den största volymen järnvägsgods någonsin inom containersegmentet hanterades. I dagsläget transporteras ca 65% av containerflödet till och från Göteborgs hamn med järnväg.

Även inom övriga godssegment är järnvägen av stor vikt och samtliga terminaler i Göteborgs hamn är järnvägsanslutna. Två nya omlastningsterminaler har de senaste åren invigts i Göteborgs hamn och båda dessa terminaler har visat en imponerade volymutveckling på kort tid. Detta gäller inte minst Sveaterminalen vilket är en väderskyddad omlastningsterminal för framför allt sågade trävaror. Järnvägstrafiken till Sveaterminalen utgörs först och främst av konventionella godsvagnar vilket visar att även den typen av järnvägstrafik och en ljus logistik framtiden.

Anledningen till att järnvägstrafiken till och från Göteborgs hamn är omfattande och framgångsrik är i grunden att den erbjuder den mest effektiva logistiska lösningen för att transporterna gods till och från Göteborg och övriga delar av Sverige och södra Norge. Effektiviteten grundar sig i transporttid, kapacitet, frekvens, kvalitet, pris, miljö och klimat. Något som även varit centralt för järnvägstrafikens utveckling de senaste åren är att investeringar har gjorts i samklang mellan hamnbolaget och Trafikverket vilket lett till att större flaskhalsar har kunnat undvikas och en kapacitetshöjning har möjliggjorts. Exempelvis har hamnen och terminaloperatörer investerat i en ny järnvägsharpa i containerterminalen, nya kombiterminaler, uppställningsspår, elektrifiering m.m. Under samma tidsperiod har Trafikverket byggt en ny järnvägsbro över Göta Älv, uppgraderat Kville bangård och etappvis byggt ut hamnbanan. Sammantaget har detta lett till en stor överflyttning från väg till järnväg.

Utöver att järnvägstrafiken till och från Göteborgs hamn innebär stora logistiska vinster för det svenska näringslivet som nämnts ovan innebär det stora klimatvinster för hela Sverige. Eftersom järnväg är elektrifierad och idag matas med ”grön el” är utsläppen av växthusgaser oerhört små jämfört med godstransporter via andra trafikslag. Exempelvis motsvarar järnvägstrafiken till och från Göteborgs hamn ca 2,2 miljoner lastbilstransporter årligen.

GHAB prognostiserar för 80 procentig ökning av antal tåg till 2035 och då beräknas även fyllnadsgrad och utnyttjande av 750 m långa tåg ha ökat.

För att denna utveckling ska kunna fortsätta är det viktigt att det nationella järnvägssystemet fortsätter att utvecklas så att mer gods kan transporteras med järnväg och inte hindras på grund av kapacitetsbrist.

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Generella synpunkter järnväg

Det är viktigt att den ökande mängden persontransporter på järnväg inte innebär försämrade möjligheter för godstransporter på järnväg. Underhållsinsatser och kapacitetshöjande åtgärder bör inriktas så att både gods- och persontrafik gynnas. Exempelvis kan en ny stambana för persontrafik Göteborg – Stockholm när den står färdig genera positiva effekter för godstrafiken till och från Göteborgs hamn eftersom det skulle frigöra kapacitet på övriga banor. Men i planförslaget indikeras att nya stambanor kan stå färdiga först 2045 med nuvarande finansieringslösning samt planerings- och byggtakt. Större kapacitetshöjande åtgärder krävs på övriga banor för att möta volymökningar innan dess, framför allt med tanke på de prognoser gällande godstrafik som både Trafikverket och GHAB har gjort. Vi kan också konstatera att under det senaste decenniet har ökningen av järnvägstransporter till och från Göteborgs hamn överträffat Trafikverkets prognoser.

Sverige har i grunden ett välutbyggt och fungerade järnvägssystem, det är en grundläggande förutsättning till att Göteborgs hamn kunnat etablera den omfattande järntågstrafik som finns. Det är av största vikt att vi fortsätter vårda detta system. Som konstateras i planförslaget har järnvägen lidit av eftersatt underhåll under en längre tid vilket leder till störningar och en underhållsskuld som nationen nu måste betala av. Det är därför glädjande att det finansiella utrymmet för vidmakthållande av järnväg föreslås öka med 25 % jämfört med nu gällande plan samt att prioriteringen av de huvudsakliga godsstråken står kvar. Dock konstateras i planförslaget att detta inte är tillräckligt för att full funktionalitet ska uppnås, exempelvis kommer en del underhållsarbete återstå runt Göteborg. Ytterligare fokus på underhållet efterlyses därför.

Underhållsarbete har tyvärr också effekten att det påverkar tillgängligheten för trafiken. Detta är i sig oundvikligt men GHAB uppmanar Trafikverket att öka sina ansträngningar för att öka effektiviteten i underhållsarbetet och förutsägbarheten. GHAB har under tidigare underhållsarbete noterat en tydlig tendens i att störningsminskningar för persontrafiken prioriteras före det samma för godstrafiken. Detta har inneburit negativa konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft. Under den kommande planperioden bör större hänsyn tas till godstrafikens förutsättningar och en bättre samverkan kring underhållsplaneringen med de aktörer som är involverade i godstrafiken efterfrågas.

Järnvägssträckor av särskild vikt för Göteborgs Hamn

<u>Västra Stambanan</u>

Västra stambanan är en pulsåder genom Sverige för både gods- och persontrafik. Idag är Västra stambanan den länk som förbinder Göteborgs hamn med stora delar av mellan, östra och norra Sverige men som också förbinder rikets största och näst största stad med varandra. Även en omfattande regional pendling sker i dag på banan. Kapaciteten på Västra stambanan är kritisk för att både regionförstoring, pendling, persontransporter och godstransporter ska fungera i hela landet.

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Av Göteborgs hamns ca 30 järnvägspendlar till inlandsterminaler i hela Sverige passerar minst 18 sträckan Göteborg – Alingsås på Västra Stambanan. Det är exempelvis inlandsterminaler i Falköping, Örebro, Mälardalen och Piteå. Totalt passerar ca 160 tåg i veckan med anknytning till Göteborgs hamn sträckan, vilket motsvarar en kvarts miljon lastbilstransport årligen. Trots att sträckan återfinns i Västra Götaland i direkt anslutning till Göteborg så är den av stor vikt för hela landet.

Järnvägskapacitet i och i direkt anslutning till Göteborgs hamn har byggts ut och som nämnts tidigare prognostiserar både Göteborgs Hamn och Trafikverket fortsatta ökningar av godstrafiken de kommande åren. Det finns en gemensam vilja att fortsätta verka för en överflyttning från väg till järnväg. För att sträckan Göteborg-Alingsås inte ska bli en kapacitetsmässig flaskhals för fortsatt utveckling krävs större kapacitetshöjande åtgärder i form av spårutbyggnad.

Sträckan är även i nu gällande plan en utpekad brist och de utredningar som gjorts av Trafikverket de senaste åren har tydligt visat att behovet av en etappvis utbyggnad till fyrspår är stort.

I planförslaget föreslås fortsatt satsning med kapacitetshöjande arbete på sträckan Göteborg - Laxå som påbörjades för ett par år sedan. Detta är positivt, men det är som Trafikverket konstaterat inte tillräckligt för att klara av kapaciteten på sikt. GHAB anser inte heller att detta är tillräckligt för att tillgodose behovet för fler godstransporter. Därför bör en etappvis utbyggnad till fyrspår sträckan Göteborg – Alingsås inkluderas i den kommande nationella planen.

Hamnbanan

Under planperioden 2022-2033 kommer enligt planförslaget etappen Eriksberg – Pölsebo på hamnbanan i Göteborg att färdigställas. Detta tillsammans med den redan färdigställda uppbyggnaden av etapperna Kville bangård, Pölsebo - Skandiahamnen samt Marieholmsbron innebär att kapaciteten för godstransporter per järnväg till och från Göteborgs hamn ökar kraftigt. Det är i sig en mycket god utveckling och välkomna satsningar från Trafikverket.

Etappen Kville - Eriksbergsmotet är dock inte med i planförslaget. För att nå full kapacitet på hamnbanan och minska sårbarheten i transporterna till och från Göteborgs hamn och avsluta projektet i sin helhet måste den sista etappen av Hamnbanan komma på plats. Göteborgs Hamn förväntar sig att Trafikverket och regeringen tillsammans med Göteborgs Stad inleder detta arbete när kapacitetsutvecklingen kräver det och inleder planarbete så att en utbyggnad kan komma tillstånd utan fördröjningar när behovet uppstår.

Järnväg Göteborg – Oslo

Norge och framför allt Osloregionen är en viktig region för Göteborgs hamn och det finns ett betydande godsflöde mellan Göteborgs hamn och Norge. Idag går detta godsflöde till stor del via lastbilstransporter. Anledningen till det är att järnvägen mellan Göteborg och Oslo är av så dålig beskaffenhet att den inte lämpar sig för godstransporter på järnväg i någon större utsträckning.

Det är även så att en större mängd godstransporter ifrån Kontinentaleuropa till Norge idag sker med lastbil hela sträckan. Detta är ett godsflöde som med rätt förutsättningar i stället skulle kunna ske via Göteborgs hamn och med järnväg vidare till Norge. Men för att detta skall vara möjligt krävs det att järnvägssträckan Oslo – Göteborg utvecklas.

Sträckan är en utpekad brist i nu gällande plan men trots detta saknas förslag på utbyggnad i planförslaget. Förstärkt järnvägskapacitet för sträckan Göteborg – Oslo, primärt genom en dubbelspårsutbyggnad Öxnered – Halden, skulle möjliggöra en överflyttning av delar av den person- och lastbilstrafik som idag passerar Svinesundsbron till järnväg för mer effektiva och hållbara transporter mellan Göteborg och Oslo. Göteborgs Hamn efterfrågar därför ett aktivt och konkret samarbete mellan Jernbanedirektoratet och Trafikverket för att få tillstånd konkreta utbyggnadsplaner för att en utbyggnad ska kunna ske inom en rimlig framtid. En investering i utbyggd järnväg Göteborg – Oslo skulle även ha mycket goda förutsättningar att erhålla medfinansiering från EU eftersom det rör sig om gränsöverskridande infrastruktur som pekats ut som en flaskhals inom TEN-T.

Stråket Väster om Vänern/Bergslagsbanan

I Trafikverkets planförslag återfinns flera satsningar för att stärka godsstråket väster om Vänern genom åtgärder på Bergslagsbanan och Norge/Vänerbanan vilket är positivt. Mot bakgrund av godsstråkets Bergslagsbanan/Väster om Vänerns betydelse för kopplingen mellan skogsindustrin i Värmland, exportindustrin i Bergslagen, samt Norrland och Göteborgs hamn samt banans möjligheter att avlasta den hårt trafikerade Västra stambanan föreslår Göteborgs Hamn AB att stråket bör stärkas ytterligare genom att öka kapaciteten, robustheten och tillförlitligheten så att den planerade och behövda funktionen verkligen realiseras. Utöver detta identifierades även ett antal järnvägsinvesteringar i åtgärdsvalsstudien *Gods i Värmland* som bör genomföras för att stärka förutsättningarna för näringslivet i Värmland och förbättra kopplingarna till Göteborgs hamn.

Vägtransporter

Göteborgs Hamn delar Trafikverkets syn på att en viktig utveckling för tunga vägtransporter är elektrifieringen. Vi delar synen kring att utsläppen av växthusgaser från lastbilstrafiken måste minska för att vi ska nå både internationella och nationella klimatmål. För att nå dessa mål är samarbete mellan aktörer inom transport- och infrastruktursektorn av största vikt. Göteborgs Hamn driver tillsammans med Volvo Group, Scania och Stena Line Tranzero initiativet där målet är att kraftigt reducera utsläppen från den tunga trafiken genom att snabba på omställningen från fossilbränsle till fossilfria alternativ. Detta görs både genom investeringar i laddstationer och vätgasstation för tungtrafik i Göteborgs hamn samt introduktionen av styrmedel i hamnklustret.

För att få till en omställning krävs nära samarbete med staten och Trafikverket. Göteborgs Hamn välkomnar därför Trafikverkets ambitioner om utbyggnad av laddstationer och fokus på innovationer på området. Därtill deltar Göteborgs Hamn gärna i utvecklingen av regionala demonstratorer inom området.

Investeringar i vägutbyggnad

GHAB har inte identifierat ett generellt investeringsbehov gällande utbyggnad av det nationella vägnätet. Detta till stor del beroende på att de långväga godstransporterna i första hand sker på järnväg. Dock finns det ett behov att utreda ett utbyggnadsprojekt inom vägnätet då detta i första hand är inriktat på lokal och/eller regional trafik där järnvägstransporter inte utgör ett alternativ.

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

Hisingsleden/Norrleden

Hisningsleden som övergår till Norrleden kopplar samman ytterhamnar i Göteborg med E6:an norr om centrala Göteborg. Vägsträckan är idag dock inte tillräckligt utbyggd för att hantera större mängder godstrafik. Framför allt består bristerna i flertalet enplans vägkorsningar, backar, smala körfält samt en brant och skarp kurva i anslutning till E6:an vid Klarebergsmotet. Detta leder till att den tunga trafiken med mål eller startpunkt i ytterhamnområdet i stor utsträckning i stället väljer Lundbyleden och på så sätt belastar centrala delar av Göteborg. För att leda den tunga trafiken via Hisingsleden/Norrleden krävs att vägsträckan utvecklas och att anslutning som är bättre lämpad för tung trafik skapas.

Detta skulle inte enbart gynna trafiken kopplad till Göteborgs hamn utan även övrig industri på centrala Hisingen, de nyetablerade logistikanläggningarna vid Säve flygplats samt eventuella nyetableringar av industri på Hisingen.

Sjöfart

Sjöfartsverket har under en längre tid utrett behovet av en modernisering av den svenska isbrytarflottan och planerings- och designarbetet är i slutfasen. Sjöfartsverket har även tydligt indikerat att de nya isbrytarna bör finansieras via statliga anslag förslagsvis inom ramen för den nationella planen.

Om moderniseringen av isbrytarflottan inte sker via statliga anslag är det huvudsakliga alternativet att finansiera dem via Sjöfartsverkets finansiella ramverk. Sjöfartsverkets ekonomiska situation är redan idag ansträngd och eftersom Sjöfartsverket är ett affärsverk som i huvudsak finansieras via farleds- och lotsavgifter skulle en självfinansiering av Sjöfartsverket högst sannolikt innebära höjningar av farledsavgifterna. Sjöfartens avgiftssystem påverkar redan idag sjöfarten negativt och leder till konkurrenshämmande effekter både för branschen och för svenska hamnar. GHAB anser att farledsavgifter i stället bör sänkas och att en anslagsfinansiering av farledsunderhållet bör introduceras.

Farlederna in till Göteborgs hamn är extremt sällan i behov av isbrytning; under de senaste 30 åren har inte is behövts brytas i Göteborg. Men om investeringen i nya isbrytare skall finansieras via farledsavgifter kommer sjöfarten som trafikerar Göteborgs hamn likväl drabbas av höjningar vilket också skulle påverka Göteborgs Hamns konkurrenskraft. En sådan snedvridning av konkurrensen är inte acceptabel, Göteborgs Hamn anser att nya isbrytare bör finansieras via statliga anslag antingen inom den nationella infrastrukturplanen eller på annat vis.

Trafikverket föreslår i planförslaget att *Digitalisering av Sjöfart* ska vara en utpekad brist i den nationella infrastrukturplanen. Trafikverket menar att ”ett utökat digitalt teknikstöd skulle kunna öppna upp för bättre utnyttjande av sjöfartens infrastruktur, högre sjösäkerhet i farlederna och bidra till utvecklingen av nya digitala lösningar. Digital teknik skapar också förutsättningar för att effektivisera hamnanlöpen och underlätta kopplingen till andra trafikslag.”

GHAB delar Trafikverkets uppfattning och ser positivt på ett ökat digitaliseringsfokus för sjöfarten. Hamnarna har också givetvis en nyckelroll i denna process och GHAB driver nu ett omfattande digitaliseringsarbete inom flera områden bland annat gällande anlöpsprocessen och kopplingen mellan trafikslagen. För att få fortsatt framdrift i digitaliseringsprocessen är det av vikt att processen drivs ur ett hamnperspektiv och att samverkan med berörda statliga myndigheter sker på ett så verksamhetsnära sätt som möjligt. Där finns redan välfungerade och upparbetade kontaktvägar och fokus bör ligga på att få till stånd digitala lösningar som får effekt och inte fortsatt utredningsarbete på strategisk nivå. Det är också av vikt att svenska digitala lösningar har internationell kompabilitet och följer etablerade internationella standarder.

Farledsfördjupning i Göteborgs hamn – Skandiaporten

Det är mycket positivt att Trafikverket i sitt planförslag står fast vid att farledsfördjupningen i Göteborgs hamn ska genomföras och att finansieringen står fast. Farledsfördjupningen är som konstaterats av samtliga involverade parter i flertalet utredningar ett projekt som gynnar stora delar av det svenska näringslivet och genererar betydande samhällsekonomiska vinster.

Under de senaste åren har GHAB, Trafikverket och Sjöfartsverket gemensamt arbetat med planerings- och tillståndsprocessen och även under det senaste året detaljprojekteringen. Samarbetet har fungerat väl och utredningsarbetet har hela tiden rört sig framåt.

GHAB planerar för byggstart av sin del av projektet under 2022 och fokuserar nu på de avslutade delarna av detaljprojekteringen samt miljötillståndsprocessen.

Under december 2021 undertecknade de tre parterna även Genomförandeavtal del I som har till syfte att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för att genomföra de åtgärder som krävs för att projektet ska komma till stånd och därigenom skapa förutsättningar för GHAB att genomföra byggstart av sitt åtagande.

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.

En utmaning i projektet är att parternas respektive åtagande har olika lång byggtid. GHAB:s åtagande bedöms totalt ha en byggtid på omkring fyra år och Sjöfartsverkets/ Trafikverkets åtagande på omkring 18–20 månader.

Detta innebär att – för att kunna dra full nytta av projektet vid samma tidpunkt – GHAB behöver byggstarta omkring två år före det att Sjöfartsverket/Trafikverket byggstartar.

Utifrån kända förutsättningar och i nuläget känd kunskap inklusive Göteborgs Hamns planerade byggstart 2022, 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 färdigställas till våren 2026, alternativt våren 2027.

PORT OF GOTHENBURG
The Port of Scandinavia

För att ett färdigställande ska vara möjligt till våren 2026 bör, med tanke på byggtiden, finansiering för det statliga åtagandet i projektet vara tillgängligt redan 2024. Den planerade byggstarten som anges i planförslaget bör därför justeras för att även inkludera år 2024.

Corehamnarna bör prioriteras

Som av EU utpekad corehamn och en del av TEN-T-nätverket är Göteborgs hamn per definition tillsammans med hamnarna i Trelleborg, Malmö/Köpenhamn, Stockholm och Luleå, strategiskt viktiga hamnar med särskild status på grund av vår betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. Det är positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i sitt underlag men vi ser, tillsammans med övriga corehamnar, att det är en utmaning att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status faktiskt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät.

Tillsammans tar Sveriges corehamnar en större roll och ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transport-infrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är redan idag viktiga aktörer i transport-Sverige och arbetar med att upprätthålla förstklassig infrastruktur till en låg klimatpåverkan. Vi tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling genom de investeringar inom våra hamnområden som ständigt görs, vilket gynnar svenskt näringsliv och exportindustri eftersom hamnarna fortsatt är effektiva och möjliggör omlastning till andra godsslag.

Då corehamnarnas ansvar är större än det kommunala uppdraget och snarare verkar för hela Sverige än den lokala orten, bör detta lyftas fram på nationell nivå. Statliga utredningar de senaste två decennierna har pekat ut behovet av en mer aktiv svensk hamnpolitik, där viktiga hamnar prioriteras. Trots att det har lyfts fram finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. Att core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i Sverige fram till 2030 är en förutsättning för att det ska vara möjligt att flytta gods från väg till sjöfart och därmed minska miljöbelastningen och bidra till att Sveriges klimatmål uppnås.

Detta ärende har behandlats av Göteborgs Hamns ABs styrelse.

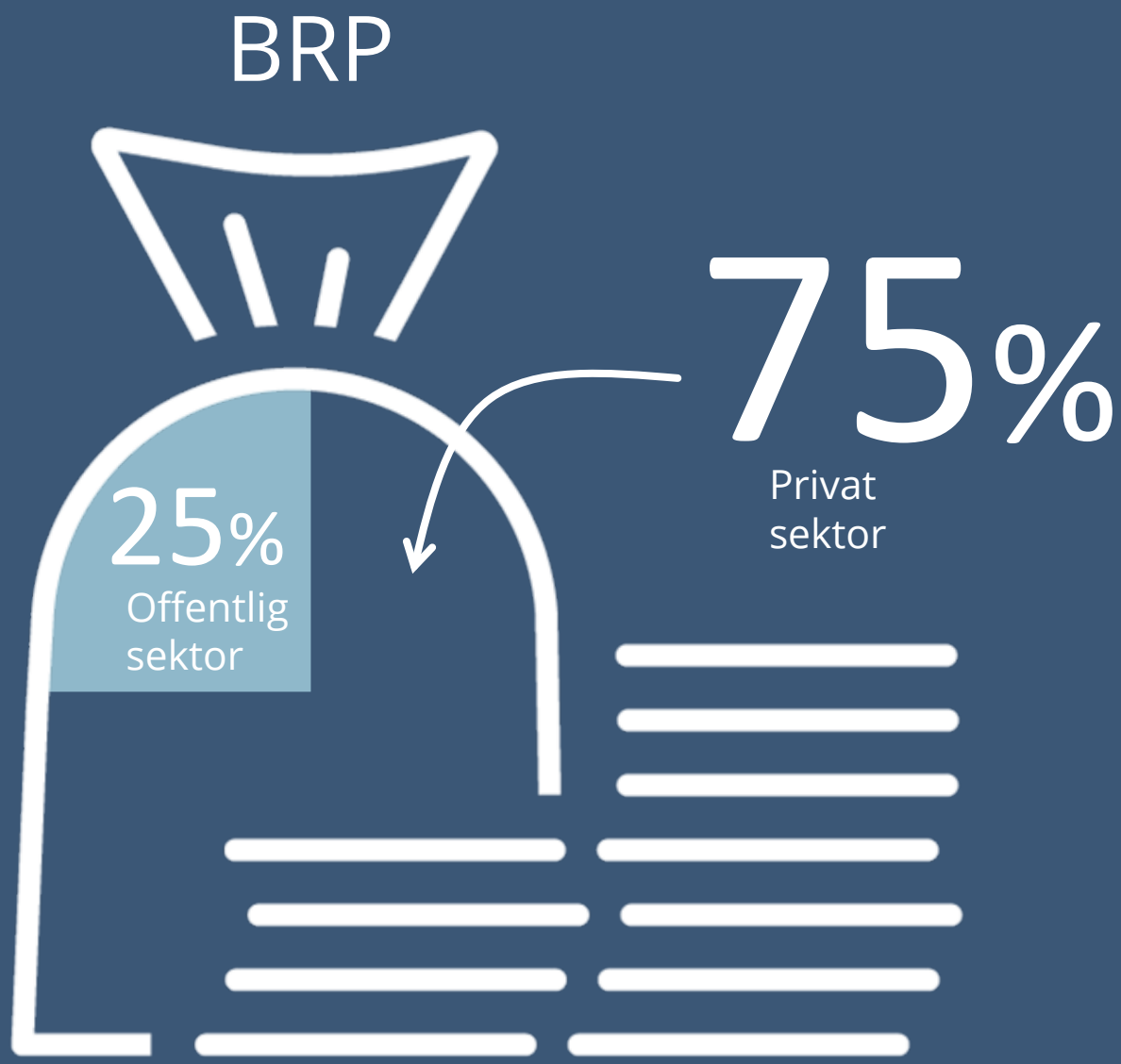
Frågor ställs till Jens Larsson Head of Public Affairs, tfn: 031 – 368 75 41, e-post: jens.larsson@portgot.se

Elvir Dzanic
VD, Göteborgs Hamn AB



Handlingsplan 2 för Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program

BUSINESS REGION GÖTEBORG

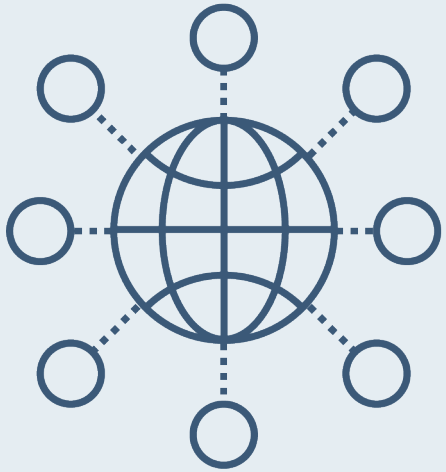


117 000 företag

750 branscher

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

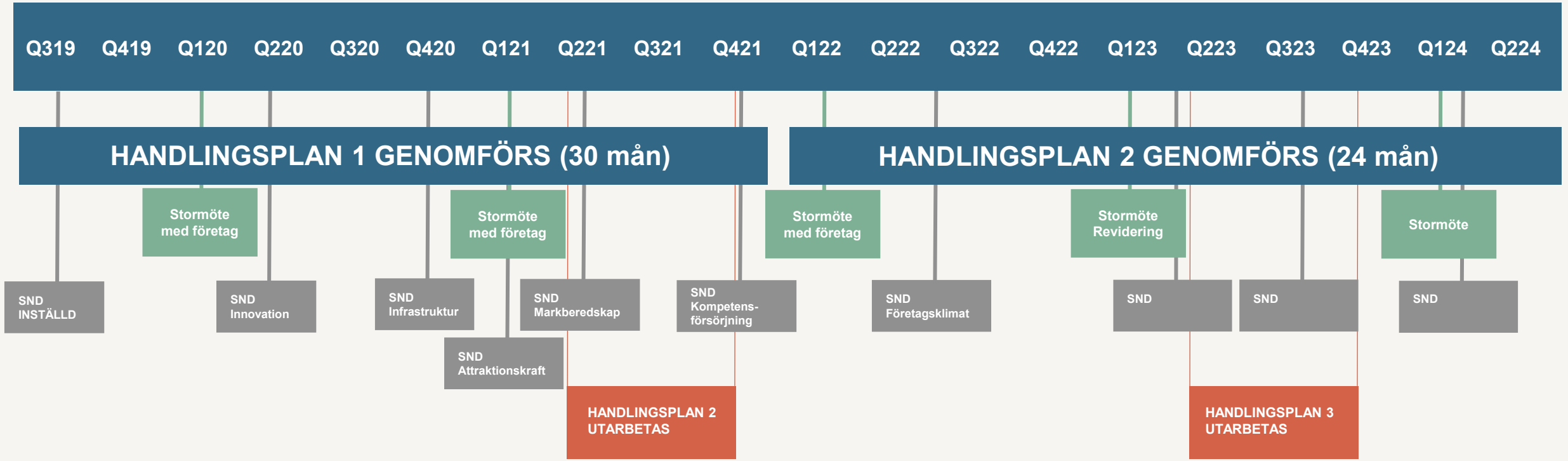
Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program är



Stadens gemensamma karta för hur vi tillsammans ska skapa **bättre förutsättningar för företagande**.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tidplan



Handlingsplan 1 (2019-21)
80 % grönt
15 % gult
5 % rött

BUSINESS REGION GÖTEBORG

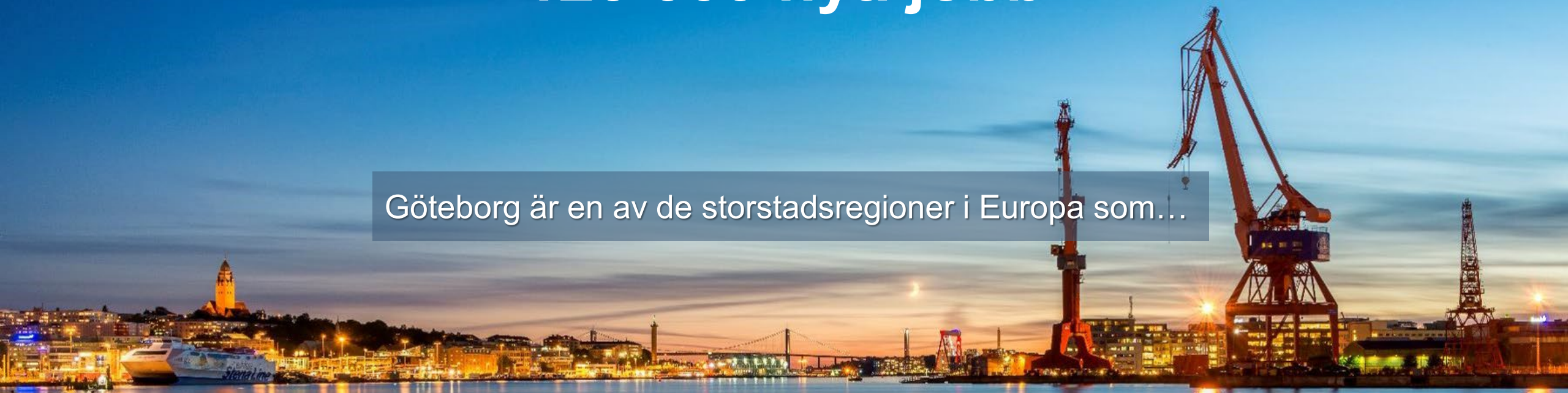
Målbild 2035

Göteborg är en internationell förebild för förmågan att samarbeta i en miljö där människor utvecklas och trivs. Näringslivet har fullt stöd från staden och kan känna stolthet över att verka i en av världens mest nytänkande storstadsregioner.



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

120 000 nya jobb



Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som…

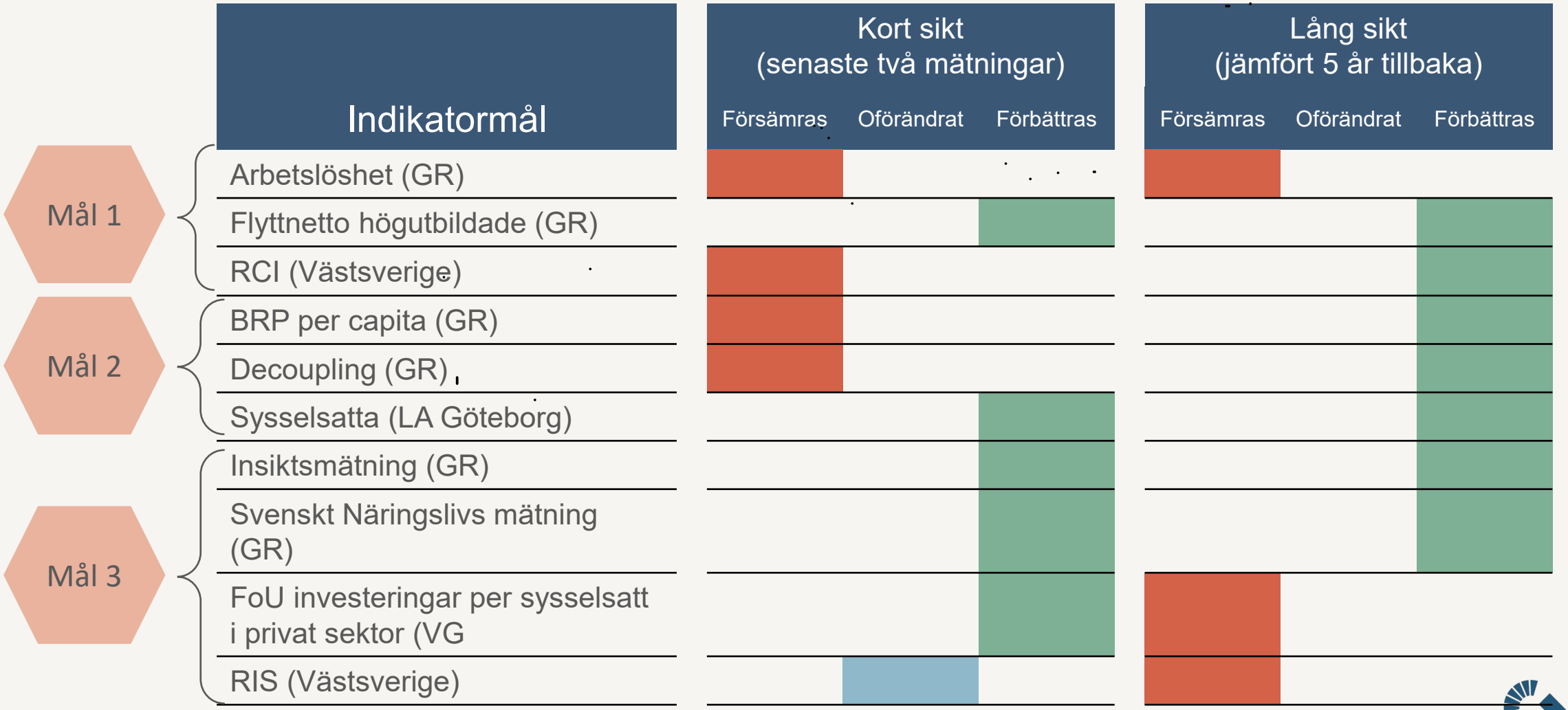
Mål 1
…är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang

Mål 2
…erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt

Mål 3
…har bäst klimat för företagande och innovation

BUSINESS REGION GÖTEBORG

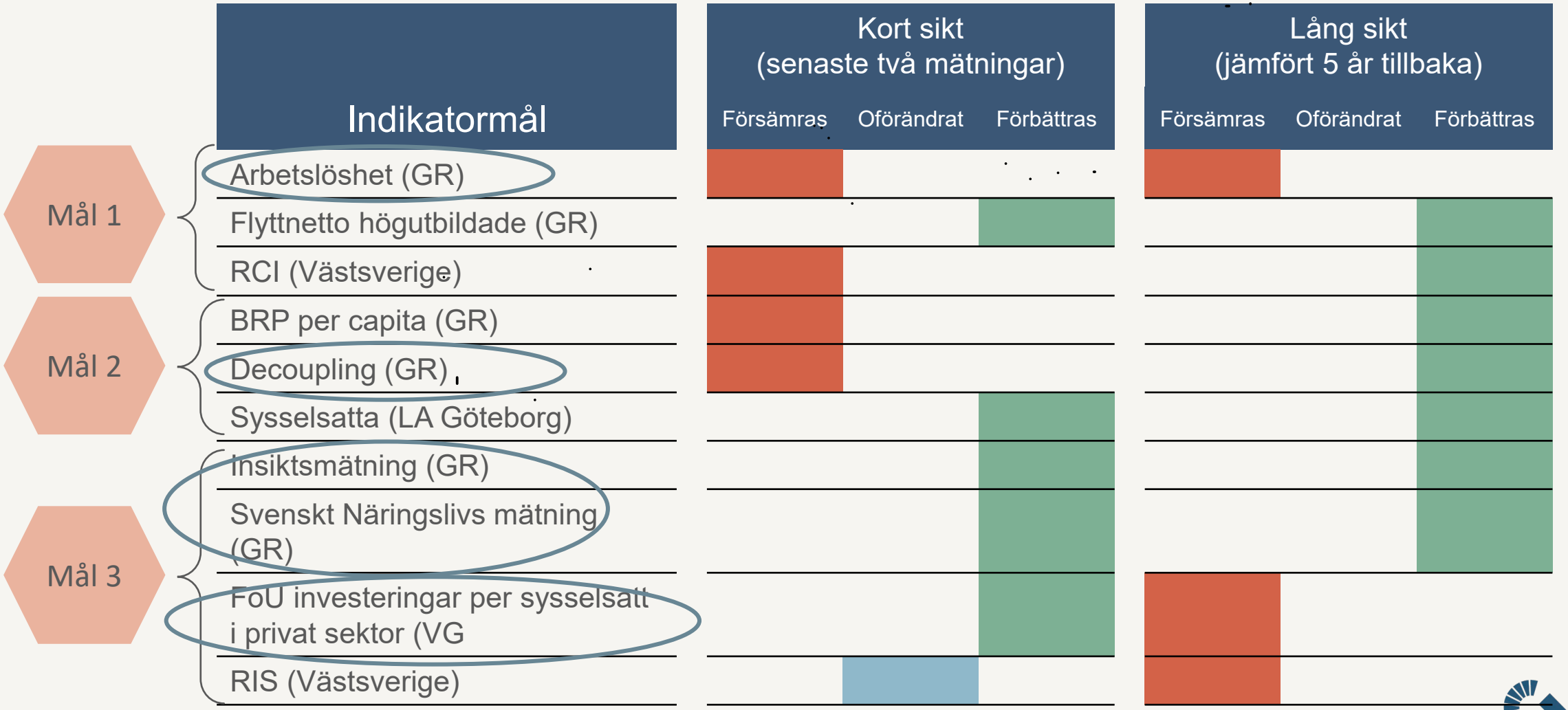
Indikatorer näringslivsstrategiska programmet



Källa: Göteborgs Stads
Näringslivsstrategiska program 2018-2035– uppföljning 2020-2021 (basår: 2016)

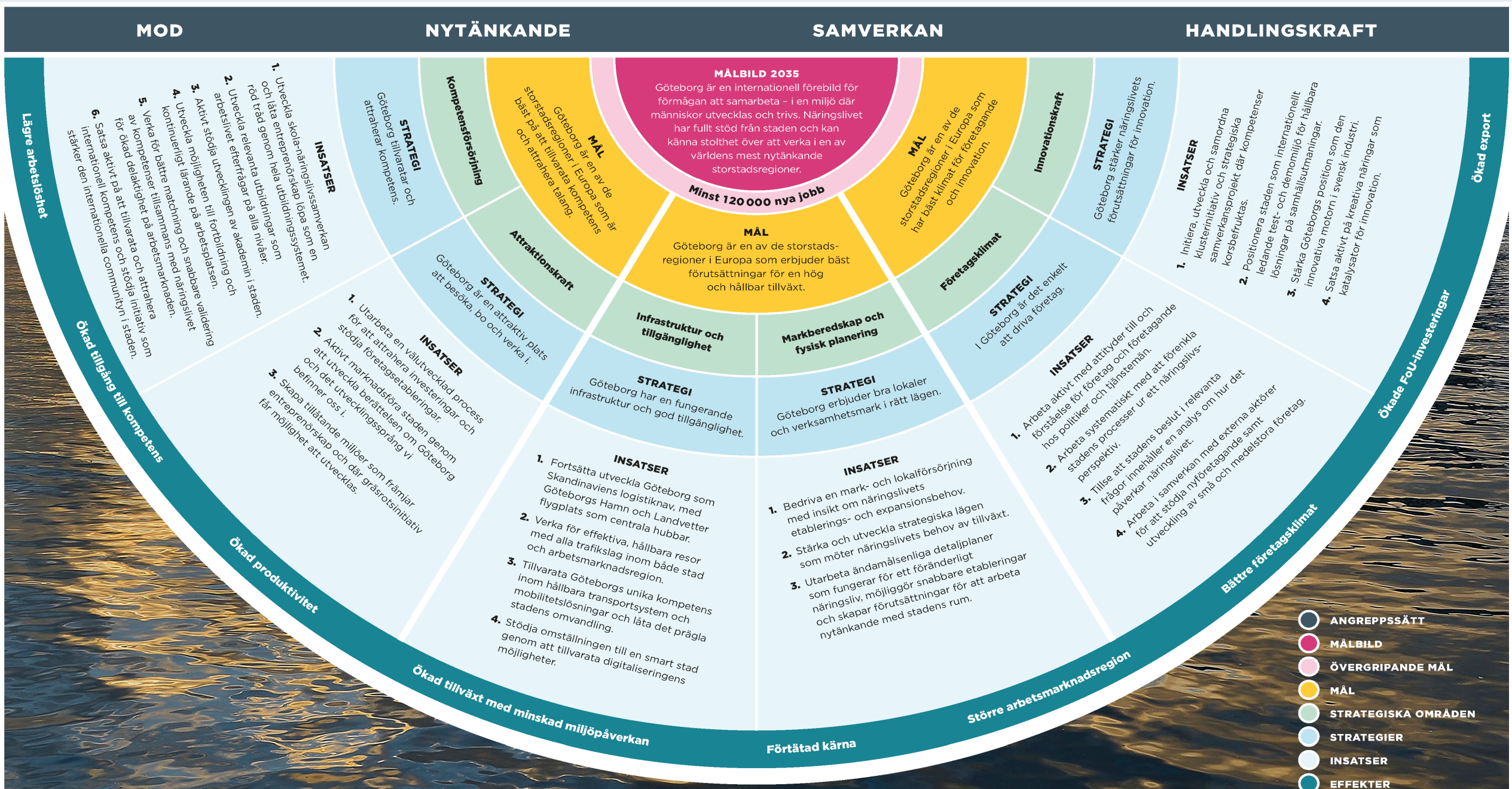
BUSINESS REGION GÖTEBORG

Indikatorer näringslivsstrategiska programmet



Källa: Göteborgs Stads
Näringslivsstrategiska program 2018-2035– uppföljning 2020-2021 (basår: 2016)

BUSINESS REGION GÖTEBORG


MOD
NYTÄNKANDE
SAMVERKAN
HANDLINGSKRAFT
MÅLBILD 2035
Göteborg är en internationell förebild för förmågan att samarbeta – i en miljö där människor utvecklas och trivs. Näringslivet har fullt stöd från staden och kan känna stolthet över att verka i en av världens mest nytänkande storstadsregioner.
Minst 120 000 nya jobb
MÅL
Göteborg är en av de storstads-regioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.
Kompetensförsörjning
MÅL
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang.
STRATEGI
Göteborg tillvaratar och attraherar kompetens.
INSATSER
1. Utveckla skola-näringslivssamverkan för att låta entreprenörskap löpa som en röd tråd genom hela utbildningssystemet.
2. Utveckla relevanta utbildningar som och låta entreprenörskap löpa som en arbetslivet efterfrågar på alla nivåer.
3. Aktivt stödja utvecklingen av akademin i staden.
4. Utveckla möjligheten till fortbildning och kontinuerligt lärande på arbetsplatsen.
5. Verka för bättre matchning och snabbare validering av kompetenser tillsammans med näringslivet för ökad delaktighet på arbetsmarknaden.
6. Satsa aktivt på att tillvarata och attrahera internationell kompetens och stödja initiativ som stärker den internationella communityn i staden.
Attraktionskraft
STRATEGI
Göteborg är en attraktiv plats att besöka, bo och verka i.
INSATSER
1. Utarbeta en välutvecklad process för att attrahera investeringar och stödja företagsetableringar.
2. Aktivt marknadsföra staden genom att utveckla berättelsen om Göteborg och det utvecklingssprång vi befinner oss i.
3. Skapa tillåtande miljöer som främjar entreprenörskap och där gräsrotsinitiativ får möjlighet att utvecklas.
Infrastruktur och tillgänglighet
STRATEGI
Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet.
INSATSER
1. Fortsätta utveckla Göteborg som Skandinaviens logistiknav, med Göteborgs Hamn och Landvetter flygplats som centrala hubbar.
2. Verka för effektiva, hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion.
3. Tillvarata Göteborgs unika kompetens inom hållbara transportsystem och mobilitetslösningar och låta det prägla stadens omvandling.
4. Stödja omställningen till en smart stad genom att tillvarata digitaliseringens möjligheter.
Markberedskap och fysisk planering
STRATEGI
Göteborg erbjuder bra lokaler och verksamhetsmark i rätt lägen.
INSATSER
1. Bedriva en mark- och lokalförsörjning med insikt om näringslivets etablerings- och expansionsbehov.
2. Stärka och utveckla strategiska lägen som möter näringslivets behov av tillväxt.
3. Utarbeta ändamålsenliga detaljplaner som fungerar för ett föränderligt näringsliv, möjliggör snabbare etableringar och skapar förutsättningar för att arbeta nytänkande med stadens rum.
Innovationskraft
MÅL
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.
STRATEGI
Göteborg stärker näringslivets förutsättningar för innovation.
INSATSER
1. Initiera, utveckla och samordna klusterinitiativ och strategiska samverkansprojekt där kompetenser korsbefruktas.
2. Positionera staden som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar.
3. Stärka Göteborgs position som den innovativa motorn i svensk industri.
4. Satsa aktivt på kreativa näringar som katalysator för innovation.
Företagsklimat
STRATEGI
I Göteborg är det enkelt att driva företag.
INSATSER
1. Arbeta aktivt med attityder till och förståelse för företag och företagande hos politiker och tjänstemän.
2. Arbeta systematiskt med att förenkla stadens processer ur ett näringslivs-perspektiv.
3. Tillse att stadens beslut i relevanta frågor innehåller en analys om hur det påverkar näringslivet.
4. Arbeta i samverkan med externa aktörer för att stödja nyföretagande samt utveckling av små och medelstora företag.
Lägre arbetslöshet
Ökad tillgång till kompetens
Ökad produktivitet
Ökad tillväxt med minskad miljöpåverkan
Förtätad kärna
Större arbetsmarknadsregion
Bättre företagsklimat
Ökade FoU-investeringar
Ökad export
ANGREPPSSÄTT
MÅLBILD
ÖVERGRIPANDE MÅL
MÅL
STRATEGISKA OMRÅDEN
STRATEGIER
INSATSER
EFFEKTER

Infrastruktur och tillgänglighet HP 1

Strategiskt område tre: Infrastruktur och tillgänglighet		Utfall dec 2021
Deltagande förvaltningar /bolag	Business Region Göteborg, Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Stadsbyggnadsförvaltningen, Parkeringsbolaget, Göteborgs Hamn, Göteborg Energi	
Insats 1	**Fortsätta utveckla Göteborg som Skandinaviens logistiknav, med Göteborgs Hamn och Landvetter Flygplats som centrala hubbar.**	
Aktivitet 1	Marknadsföra Göteborg som logistikstad genom Logistics Hub Scandinavia	xxxxxx

Önskat läge:

- Göteborgsregionens produktivitet ska öka i samma takt som, eller snabbare än, liknande storstadsregioner i Europa.
- Gapet mellan BRP-tillväxt och CO_2-utsläpp ska fortsätta öka över tid i Göteborgsregionen.
- Göteborgs lokala arbetsmarknad ska utvidgas och Göteborgsregionens kärna ska förtätas enligt målen i GRs regionala utvecklingsplan ”Hållbar tillväxt”.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Infrastruktur och tillgänglighet

Strategiskt område tre: Infrastruktur och tillgänglighet		Förväntat utfall dec 2023
Deltagande förvaltningar /bolag	Business Region Göteborg, Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Stadsbyggnadsförvaltningen, Parkeringsbolaget, Göteborgs Hamn, Göteborg Energi	
Insats 4	**Stödja omställningen till en smart stad genom att tillvarata digitaliseringens möjligheter.**	
Aktivitet 1	Öka effektivitet/nyttjandet av infrastruktur med hjälp av digitalisering.	Minst tre piloter gällande framkomlighet.

Önskat läge:

- Göteborgsregionens produktivitet ska öka i samma takt som, eller snabbare än, liknande storstadsregioner i Europa.
- Gapet mellan BRP-tillväxt och CO_2-utsläpp ska fortsätta öka över tid i Göteborgsregionen.
- Göteborgs lokala arbetsmarknad ska utvidgas och Göteborgsregionens kärna ska förtätas enligt målen i GRs regionala utvecklingsplan ”Hållbar tillväxt”.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Markberedskap och fysisk planering HP 1

Strategiskt område fyra: Markberedskap och fysisk planering		Utfall dec 2021
Deltagande förvaltningar/ bolag	Business Region Göteborg, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Älvstranden AB, Göteborgs Hamn AB, Trafikkontoret, HIGAB, Framtiden AB	
Insats 2	Stärka och utveckla strategiska lägen för näringslivets behov av tillväxt.	
Aktivitet 3	Förbereda mark och anläggningar för verksamheter i hamnområdet.	Genomförd, för detaljer se hamnens general- och affärsplan.
Önskat läge: • Göteborgs lokala arbetsmarknad ska utvidgas och Göteborgsregionens kärna ska förtätas enligt målen i GRs regionala utvecklingsplan ”Hållbar tillväxt”.		

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Markberedskap och fysisk planering

Strategiskt område fyra: Markberedskap och fysisk planering		Förväntat utfall dec 2023
Deltagande förvaltningar/ bolag	Business Region Göteborg, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Älvstranden AB, Göteborgs Hamn AB, Trafikkontoret, HIGAB, Framtiden AB	
Insats 2	Stärka och utveckla strategiska lägen för näringslivets behov av tillväxt.	
Aktivitet 1	Ta fram en gemensam inriktning för utveckling för verksamhetsmark inom riksintresset hamnområdet.	Inriktning för FK:s mark inom hamnområdet framtagen.
Önskat läge: • Göteborgs lokala arbetsmarknad ska utvidgas och Göteborgsregionens kärna ska förtätas enligt målen i GRs regionala utvecklingsplan ”Hållbar tillväxt”.		

BUSINESS REGION GÖTEBORG

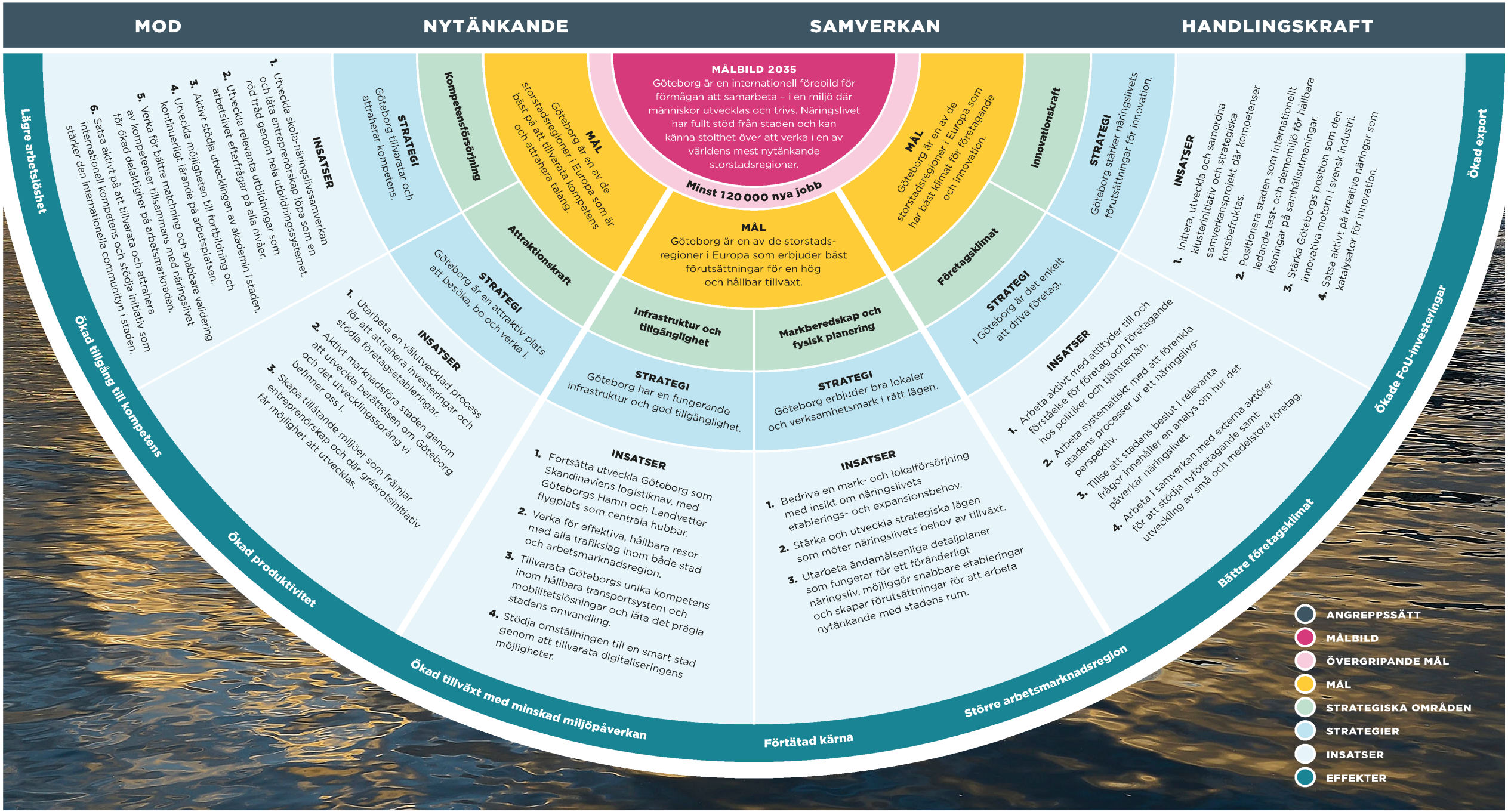
Företagsbesöksdag i 17:e maj- 100 företagsbesök på en dag

Den 19 jan förankrade BRG politiskt förslaget om att genomföra en företagsbesöksdag i maj. Önskemålet är att hela KS samt representanter från alla nämnder/styrelser som har delansvar i näringslivsstrategiska programmet deltar.

Respektive nämnd/styrelse föreslås fatta beslut om att minst två ledamöter per nämnd/styrelse deltar i företagsbesöksdagen och ersätts enligt reglerna för sammanträdesarvode om de inte är heltidsarvoderade.



BUSINESS REGION
GÖTEBORG


MOD
NYTÄNKANDE
SAMVERKAN
HANDLINGSKRAFT
MÅLBILD 2035
Göteborg är en internationell förebild för förmågan att samarbeta – i en miljö där människor utvecklas och trivs. Näringslivet har fullt stöd från staden och kan känna stolthet över att verka i en av världens mest nytänkande storstadsregioner.
Minst 120 000 nya jobb
MÅL
Göteborg är en av de storstads-regioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.
Kompetensförsörjning
MÅL
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang.
STRATEGI
Göteborg tillvaratar och attraherar kompetens.
INSATSER
1. Utveckla skola-näringslivssamverkan som en och låta entreprenörskap löpa som en röd tråd genom hela utbildningssystemet.
2. Utveckla relevanta utbildningar som arbetslivet efterfrågar på alla nivåer.
3. Aktivt stödja utvecklingen av akademin i staden.
4. Utveckla möjligheten till fortbildning och kontinuerligt lärande på arbetsplatsen.
5. Verka för bättre matchning och snabbare validering av kompetenser tillsammans med näringslivet för ökad delaktighet på arbetsmarknaden.
6. Satsa aktivt på att tillvarata och attrahera internationell kompetens och stödja initiativ som stärker den internationella communityn i staden.
Attraktionskraft
STRATEGI
Göteborg är en attraktiv plats att besöka, bo och verka i.
INSATSER
1. Utarbeta en välutvecklad process för att attrahera investeringar och stödja företagsetableringar.
2. Aktivt marknadsföra staden genom att utveckla berättelsen om Göteborg och det utvecklingssprång vi befinner oss i.
3. Skapa tillåtande miljöer som främjar entreprenörskap och där gräsrotsinitiativ får möjlighet att utvecklas.
Infrastruktur och tillgänglighet
STRATEGI
Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet.
INSATSER
1. Fortsätta utveckla Göteborg som Skandinaviens logistiknav, med Göteborgs Hamn och Landvetter flygplats som centrala hubbar.
2. Verka för effektiva, hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion.
3. Tillvarata Göteborgs unika kompetens inom hållbara transportsystem och mobilitetslösningar och låta det prägla stadens omvandling.
4. Stödja omställningen till en smart stad genom att tillvarata digitaliseringens möjligheter.
Markberedskap och fysisk planering
STRATEGI
Göteborg erbjuder bra lokaler och verksamhetsmark i rätt lägen.
INSATSER
1. Bedriva en mark- och lokalförsörjning med insikt om näringslivets etablerings- och expansionsbehov.
2. Stärka och utveckla strategiska lägen som möter näringslivets behov av tillväxt.
3. Utarbeta ändamålsenliga detaljplaner som fungerar för ett föränderligt näringsliv, möjliggör snabbare etableringar och skapar förutsättningar för att arbeta nytänkande med stadens rum.
Innovationskraft
MÅL
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.
STRATEGI
Göteborg stärker näringslivets förutsättningar för innovation.
INSATSER
1. Initiera, utveckla och samordna klusterinitiativ och strategiska samverkansprojekt där kompetenser korsbefruktas.
2. Positionera staden som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar.
3. Stärka Göteborgs position som den innovativa motorn i svensk industri.
4. Satsa aktivt på kreativa näringar som katalysator för innovation.
Företagsklimat
STRATEGI
I Göteborg är det enkelt att driva företag.
INSATSER
1. Arbeta aktivt med attityder till och förståelse för företag och företagande hos politiker och tjänstemän.
2. Arbeta systematiskt med att förenkla stadens processer ur ett näringslivs-perspektiv.
3. Tillse att stadens beslut i relevanta frågor innehåller en analys om hur det påverkar näringslivet.
4. Arbeta i samverkan med externa aktörer för att stödja nyföretagande samt utveckling av små och medelstora företag.
Lägre arbetslöshet
Ökad tillgång till kompetens
Ökad produktivitet
Ökad tillväxt med minskad miljöpåverkan
Förtätad kärna
Större arbetsmarknadsregion
Bättre företagsklimat
Ökade FoU-investeringar
Ökad export
ANGREPPSSÄTT
MÅLBILD
ÖVERGRIPANDE MÅL
MÅL
STRATEGISKA OMRÅDEN
STRATEGIER
INSATSER
EFFEKTER

PIA AREBLAD

BUSINESS REGION GÖTEBORG