

Datum: 2023-10-31  
Referens GHAB: Göran Eriksson

Länsstyrelsen Västra Götalands Län

Dnr: GHAB2023-0304

Ert dnr: 500-8022-2023

## **Yttrande angående ansökan om tillståndsansökan för uppförande och drift av havsbaserad vindkraftspark Poseidon**

### **Allmänt om Göteborgs hamn**

Göteborgs hamn är Skandinavien största hamn och porten till världen för stora delar av svensk industri. Totalt passerar nära 30 procent av Sveriges utrikeshandel via Göteborgs hamn. I Göteborgs hamn finns terminaler för container, ro-ro, bilar, passagerare samt olja och andra energiprodukter.

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad. Bolaget ansvarar för att underhålla, utveckla och marknadsföra hela godsnavet. Själva godshanteringen sköts av specialiserade terminaloperatörer. Göteborgs hamn, både befintliga terminaler som framtida utvecklingsområden, är utpekade som riksintresse för kommunikation, sjöfart. EU pekade 2011 ut 83 europeiska hamnar som "corehamnar", dvs kärnhamnar, i nätverket TEN-T som är ett övergripande europeiskt nät med nio huvudsakliga korridorer med viktiga nav. Göteborg är en av fem utpekade svenska hamnar. Utpekandet visar att Göteborgs hamn är av största vikt också i det europeiska perspektivet.

### **Synpunkter angående tillståndsansökan för uppförande och drift av havsbaserad vindkraftspark Poseidon**

#### *Innebörden av ökad effekt- och eltillgång för Göteborgs Hamn*

Transportsektorn står inför en omvälvande utmaning, att kraftfullt minska sitt klimatavtryck. Metoderna för detta kan sammanfattas till två, där effektiv logistik sedan länge varit ledstjärnan, vilket drivit ner kostnader och resulterat i stora logistiska hubbar där Göteborgs hamn är Skandinavien överlägset största logistikhubb och hamn. Den andra metoden är renare bränslen där de senaste åren sett en övergång till biobaserade och eller gasbaserade bränslen med bättre klimat- och miljöegenskaper. Ska transportsektorn däremot radikalt kunna minska sitt bidrag av växthusgaser så råder det numera inget tvivel om att fossilfria bränslen baserade på förnyelsebar elektricitet är helt avgörande. Dessa nya bränslen kan ha olika egenskaper beroende på vilken typ av transportfordon som ska framföras. Det bränsle som utvecklas mest tydligt nu är elektricitet för batterielektriska fordon, men för att kunna framföra större och tyngre fordon och fartyg behövs bränslen med högre energidensitet såsom tex vätgas, metanol eller ammoniak. Den gemensamma nämnaren är att samtliga bränslen för framtiden tillverkas från grön el.

Göteborgs hamn är av central betydelse för svensk industri och klustret som existerar kring hamnen representerar stora mängder lokal sysselsättningen. För att vara ett relevant och konkurrenskraftigt godsnav för framtiden är tillgången till stora mängder grön el av avgörande betydelse. I dagsläget finns landanslutningar för fartyg, laddstationer för tung trafik och planer på vätgasproduktion samt distribution. Framöver är det tydligt att behovet av eleffekt för de fordon och fartyg som trafikerar hamnen kan öka exponentiellt där Hamnens egna analyser pekar på en ökning av installerat effektbehov med +500% mot dagens högsta effektuttag. Behovet av eleffekt i

hamnens analyser exkluderar däremot storskalig tillverkning av flytande och gasbaserade bränslen baserade på el, detta på grund av avsaknaden av tillräcklig mängd grön eleffekt. Avsättning samt sjöväga transport av framtida eventuella power-to-X bränslen kan däremot anses som exceptionellt goda i just Göteborgs Hamn och om effekter av den storleken som den havsbaserade vindkraftsparken Poseidon kan ledas in i hamnens närhet kan det ge upphov till nya industrietableringar och en storskalig transformation av transportbranschens bränslen.

#### *Nautiska synpunkter*

Hamnmyndigheten har under utredningens gång haft möjlighet till insyn i arbetet och har deltagit i den nautiska riskanalysen. Då vindparken kommer att vara nära farledsstråket till Göteborgs Hamn så är vi intresserade av att flödet i fartygstrafiken eller säkerheten för densamma inte försämras.

De kommentarer vi framfört till den nautiska riskanalysen är att minimiavståndet mellan vindkraftspark och farled bör utgöras av en säkerhetszon mellan fartyg och vindkraftspark som baseras på internationella riktlinjer som IMO tidigare fastställt.

Vid framtagande av säkerhetszonen bör man ta hänsyn till de största fartyg som trafikerar ruten idag och även ta höjd för framtida utveckling av trafiken. En utveckling där ett större antal av våra idag största fartyg passerar det trafikstråk som går närmast aktuellt område för etablering eller en utveckling till större fartyg generellt, bör tas i beaktande.

#### *Övriga synpunkter*

Göteborgs Hamn är medvetna om att rubricerad tillståndsansökan inte inkluderar vindkraftsparkens exportkabel mot land men vill påpeka de potentiellt mycket positiva värden som kan skapas om effekten leds in i hamnen.

Göteborgs Hamn bedömer att behovet av storskalig förnyelsebar energiproduktion och en omställning till ett långsiktigt hållbart samhälle är ett intresse av mycket stor vikt. Särskild hänsyn ska till detta ska tas i beaktande vid en samlad effektbedömning.

Detta ärende har behandlats av GHAB:s styrelse.

Frågor ställs till Göran Eriksson på tfn 031-368 75 00, e-post [goran.eriksson@portgot.se](mailto:goran.eriksson@portgot.se)

Med vänliga hälsningar  
**Göteborgs Hamn AB**

Göran Eriksson