

Tjänsteutlåtande
Utfärdat: 2024-11-01

Handläggare: Magnus Nordfeldt
Telefon: 031-368 76 40
E-post: magnus.nordfeldt@portgot.se

Byggnation av Ställverk i Skandiahamnen samt förberedande av Södra kajen för Onshore Power Supply (OPS)

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås godkänna följande investeringar för att förbereda hamnen för Onshore Power Supply (OPS) i Skandiahamnen:

1. Ett nytt ställverk inklusive byggnad: [REDACTED] MSEK
2. Anpassning av Södra kajen för OPS: [REDACTED] MSEK
3. VD-reserv: [REDACTED] MSEK

Sammanfattning

År 2030 träder en EU lagstiftning i kraft som innebär att fartyg inom Container, RoPax och kryssning som angör en Core-hamn ska landansluta via el istället för att hålla hjälpmaskinerna igång vid kaj. Det innebär att hamnarna måste kunna erbjuda möjlighet för landanslutning (Onshore Power Supply, OPS) för dessa segment. Anpassningen av Göteborgs hamn till den nya lagstiftningen innebär en stor investering för GHAB och den består i grova drag av ställverk, kabeldragning samt anslutningspunkter. [REDACTED]

Göteborgs Hamns styrelse tog 2023-12-04 beslut om byggnation av ställverket om hamnen tilldelades ett EU-bidrag på ca [REDACTED]. Sedan dess har GHAB fått positivt besked i ansökan och kommer att erhålla de sökta medlen. Kostnadsbedömningen i det tidiga skedet var drygt [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Bedömning ur ekonomisk dimension

Återhämtningen av investeringen i de delar av OPS-systemet som omfattas av denna investeringsbegäran, inklusive en avkastning på ■■■ planeras genom en höjning av hamntaxan för samtliga fartyg i de påverkade segmenten. Med en avskrivningstid på ■■■ ger det att den ”ops-relaterade” höjningen av hamntaxan beräknas uppgå till ca ■■■. Totalkostnaden för anlöpande fartyg bedöms dock bli i stort sett oförändrad då fartygen gör besparingar då de slipper använda andra bränslen vid kaj.

Bidraget från EU på ca ■■■ gör att investeringen i ställverket inte får lika stor påverkan på framtida hamntaxa.

Investeringskostnaden i ställverk med byggnad utgörs av komponenterna i nedan tabell.

KOMPONENT	KOSTNAD
El-anslutning Göteborg Energi Nät AB	■■■
ställverk	■■■
Allmän el	■■■
automation, styr, övervakning	■■■
brand, skydd, passer	■■■
Byggnad	■■■
Projektering	■■■
Oförutsett	■■■
Byggherrekostnader	■■■
TOTALT	■■■

Investeringskostnaderna för de delar som utförs inom ramen för Skandiaporten visas i nedan tabell.

KOMPONENT	KOSTNAD
Projektering/bygghandling	■■■
Anpassning av kranbalk för kammare etc	■■■
Markarbeten/kanalisation	■■■
Forcering av Skandiaporten	■■■
Oförutsett, ca 20%	■■■
TOTALT	■■■

Utöver ovan investeringar så önskas en VD-reserv på ■■■ MSEK som avses att nyttjas främst om omfattningen av projektet ändras eller något oförutsett inträffar.

Resterande komponenter som behövs för ett komplett OPS-system såsom kabeldragning, inkoppling mm i Skandiahamnen är under design och konstruktion. Investeringsbegäran

för dessa kommer att lyftas längre fram men den totala investeringskostnaden bedöms i nuläget till ca [REDACTED]

Bedömning ur ekologisk dimension

Miljövinsten med OPS är betydande eftersom den hjälper till att minska utsläpp och buller från fartyg som ligger i hamn. Några av de viktigaste miljöfördelarna är:

1. Minskade utsläpp av växthusgaser: Fartyg som ligger i hamn använder ofta dieselgeneratorer för att generera elektricitet ombord. Detta leder till utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Genom att använda OPS kan dessa utsläpp kraftigt reduceras.
2. Minskade utsläpp av skadliga luftföroreningar: Dieselgeneratorer ombord på fartyg släpper även ut kväveoxider, svaveldioxid och partiklar, vilket bidrar till försämrad luftkvalitet i hamnområden. OPS eliminerar dessa utsläpp när fartyget är anslutet via landström.
3. Minskad bullerförorening: När fartygen använder sina egna generatorer kan de skapa höga ljudnivåer, vilka kraftigt reduceras vid användande av OPS.
4. Minskad lokal miljöpåverkan: Hamnstäder som Göteborg drabbas ofta hårdast av fartygsutsläpp. OPS hjälper till att förbättra den lokala luftkvaliteten och minska miljöpåverkan på ekosystemen runt hamnen.

Sammantaget bidrar OPS till en mer hållbar sjöfart genom att minska fartygens miljöpåverkan när de ligger i hamn. Det är också en viktig pusselbit för att Göteborgs Hamn ska nå sina miljömål.

Bedömning ur social dimension

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

Bilagor

Ärendet

Ärendet syftar till att styrelsen för Göteborgs Hamn AB godkänner investeringen i ett nytt ställverk i Skandiahamnen avsett för försörjning av OPS till fartyg samt beviljar medel för en anpassning till OPS av de delar av Södra kajen som omfattas i projekt Skandiaporten.

Beskrivning av ärendet

Historik - OPS i Göteborgs Hamn

Sedan 1997 har Göteborgs Hamn haft OPS i drift i hamnen. Stena Lines RoPax färjor har sedan dess kunnat ansluta via landkabel på Majnabbe och Mathuggskajen. På 00-talet följde ytterligare utbyggnad av OPS, denna gång i Älvsborgshamnen då vissa RoRo fartyg anpassades för OPS. Därefter har utbyggnaden av OPS gått långsamt då efterfrågan från marknaden varit låg. Efter 2020 har dock förutsättningarna förändrats och fler och fler rederier bygger fartyg som är möjliga att landansluta. Så sent som under hösten 2024 har Göteborgs Hamn tagit den första landanslutningen av tankers i drift i Energihamnen.

Lagstiftning från och med 2030

Enligt en ny lag från EU (AFIR) så måste fartyg inom segmenten Container, RoPax, och kryssning nyttja OPS när det angör en Core-hamn från år 2030, givet ett visst antal anlöp per kategori vilket Göteborgs hamn överstiger. Denna lagstiftning kommer att få stora konsekvenser för hamnarna då en massiv utbyggnad av OPS ska ske inom en förhållandevis kort tidsperiod. Det förväntas att lagstiftningen kommer att utvidgas till att även gälla RoRo och tankers inom de närmsta åren som följer 2030.

Ansvar för lagens efterlevnad avser EU lägga på vardera stat genom att ålägga dessa att ta ut en straffavgift för de fartyg som inte använt landström, alternativt annan nollutsläpps-metod, när denna borde. Straffavgiften har bestämts till €1,5 per kWh per timma till kaj vilket motsvarar ca 100 000 – 2 000 000 SEK för ett normalt anlöp av en containerbåt i Göteborg, beroende på storlek, liggetid och antalet kylcontainers.

Kommande OPS i Göteborgs Hamn

För att möta den kommande lagstiftningen och den ökade efterfrågan från marknaden så har GHAB initierat ett särskilt program med uppgift att utreda och prioritera åtgärderna som krävs för att anpassa hamnen för OPS. Då lagstiftningen i första hand omfattar Container- och RoPaxsegmenten är det dem som initialt behandlas i programmet. OPS för RoPax kommer att hanteras inom ramen för projektet att flytta Stena Line till ytterhamnarna. Införandet av OPS i Skandiahamnen, där containerterminalen är lokaliserad, kräver omfattande investeringar i infrastrukturen. Vid dimensioneringen av infrastrukturen i denna hamndel så inkluderas även bilhamnen då marknaden redan nu börjar efterfråga OPS i det segmentet och EU-lagstiftningen förväntas omfatta det inom kort. Projektet med OPS i Skandiahamnen har delats in i separata delprojekt:





Figur 1 Ställverkets lokalisering

Ställverkets tekniska lösning

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Figur 2 Gestaltning av ställverket

Investeringsbidrag från EU

[Redacted text block]

Bolagets bedömning

Med tanke på den nya EU lagstiftningen och den ökade efterfrågan på marknaden så måste GHAB Investera i OPS inom de segment som lagen gäller om man fortsatt vill verka inom dessa segment. En investering i OPS ligger också helt i linje med bolagets miljömål då landelanslutningar bidrar till att minska bland annat koldioxidutsläppen betänkligt. Ett första steg att kunna erbjuda OPS i Skandiahamnen är att investera i ett nytt ställverk, vilket GHAB även sökt och beviljats EU-medel för. Den ytterligare investeringen i anpassning av de delar av Södra kajen som ligger inom projekt Skandiaportens område bör även genomföras i närtid då en senareläggning skulle innebära högre kostnader och ytterligare begränsningar i containerterminalens kapacitet under en längre tid.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Jill Söderwall, VP Business Areas & Partner Management