2025
PORT OF GOTHENBURG
TAKING YOU FURTHER

Om vår hållbarhetsredovisning

Syftet med rapporten är att ge en rättvisande och balanserad bild av bolagets väsentliga risker och påverkan kopplade till mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, sociala förhållanden, miljö samt motverkande av korruption, liksom hur dessa områden hanteras inom verksamheten.

Denna hållbarhetsredovisning utgör koncernens och bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport. Den är en del av förvaltningsberättelsen för Göteborgs Hamn AB. Rapportens struktur har, för första gången, inspirerats av kraven i European Sustainability Reporting Standards (ESRS) och EU:s direktiv för hållbarhetsrapportering, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Göteborgs Hamn AB har tagit fram sin hållbarhetsredovisning sedan 2012 och den har sedan 2015 baserats på GRI. En indexförteckning finns i slutet av rapporten och ger en översikt över vilka upplysningar som ingår och var de återfinns.

RAMVERK OCH AVGRÄNSNINGAR

- Göteborgs Hamn AB (organisationsnummer 556008–2553) har upprättat denna hållbarhetsredovisning.
- Rapporten omfattar Göteborgs Hamn AB:s verksamhet.
- Redovisningen avser helåret 2025.

Innehåll

VD har ordet 4
Om oss i Göteborgs Hamn 6
Navigera i en osäker omvärld 12
Nedslag 2025 16
Hållbarhetsstyrning 18
FN:s hållbarhetsmål 19
Bolagets styrning och affärsplan 20
Värdekedjan 22
Hållbarhetsmål 24
Ekonomi 26
Volymutveckling 28
Säkerhet 30
Policys 32
Intressenter 35
Dubbel väsentlighetsanalys 36

Miljö

Klimatförändringar och energi 42
Terntank har vind i seglen 46
Skandiaporten 50
Föroreningar 52
Vattenförbrukning 54
Biologisk mångfald 54
Resursanvändning och cirkulär ekonomi 54
Ett handslag för ökad biologisk mångfald 55

Social hållbarhet

Egen arbetskraft 58
Hållbarhetskommunikation 61
Inre styrka föder yttre förändring 62
Arbetstagare i värdekedjan 63
Nu växlar ProTrain upp hållbarhetsarbetet 64
Logistikbyggnad med höga hållbarhetsambitioner 65
Berörda samhällen 66
Bland fullriggare och glassbåtar 68
En kväll på Operan för unga göteborgare 69

Styrning

Ansvarsfullt företagande 72
Raka spåret mot hållbara landtransporter 74

Nyckeltal och upplysingar

Nyckeltal 78
Styrelsen om hållbarhetsrapporten 85
Revisorns yttrande 86
Ordlista 87

Göteborgs Hamn AB fortsätter verka för omställningen inom transportsektorn

För mig är det viktigt att se hållbarhet som mer än koldioxidutsläpp. Det handlar om vår relation till vår omgivning och hur vi agerar i vår vardag. Det eller den vi har en relation till bryr vi oss också om.

Ser vi på vår planet så är dess system komplexa och vår förmåga att förstå denna komplexitet begränsad. För att vi ska kunna bidra till en mer hållbar värld måste vi stärka vår förmåga att förstå svåra utmaningar och kunna fatta faktabaserade beslut. Jag tycker att människors roll och förmågor inte har uppmärksammats tillräckligt.

Det behövs en inre kompass för att vara trygg i sig själv och se att världen kan bli en bättre plats. Därför har vi under året lanserat en utvecklingsresa, där samtliga medarbetare i bolaget erbjuds att arbeta med inre utveckling som en strategisk del av vår organisationsutveckling. Det gör oss också bättre rustade att möta förändring, stå stadigt i oroliga tider och bli ännu bättre kollegor och medmänniskor.

LÅNGSIKTIGHET ÄR ETT MÅSTE FÖR HÅLLBAR FRAMGÅNG

Det har inte undgått någon att det råder en geopolitisk oro i omvärlden. Samtidigt är världen cyklisk och över tid hamnar fokus på olika områden. Vi måste vara mer långsiktiga och fortsätta samverka för att nå framgång. Hållbarhetsarbetet fortsätter outtröttligt trots att annat får mer uppmärksamhet i media just nu.

Vad som är klart är att vi under överskådlig framtid kommer fortsätta handla med fjärran länder. Europa kommer även i fortsättningen handla i stor utsträckning med Asien. EU är en av Sveriges viktigaste marknader och inget tyder på att det kommer ändra sig. Det är därför viktigt att vi i samverkan med myndigheter och privata aktörer ser till att hamnen hålls öppen under alla omständigheter. Jag känner mig trygg med vår kollektiva förmåga att hantera yttre hot och störningar.

Givet det ska vi fortsätta verka för omställningen inom transportsektorn. Mest tydligt är vårt arbete för en omställning inom sjöfarten. Det gör vi genom praktisk handling som att installera landanslutning för fartyg och skapa förutsättningar för leverans av fossilfria marina bränslen. Vårt aktiva klimat- och energiomställningsarbete inom IAPH är ett annat exempel där vi verkar för striktare miljöregelförändringar inom sjöfarten. Samtidigt är minskade utsläpp från anläggningssidan ett fokusområde vi jobbar allt mer med.

Energiomställningen måste fortsätta om vi ska kunna skapa bättre förutsättningar för kommande generationer. Klimatkrisen är en global kris med globala fenomen som måste hanteras med globala lösningar. Kortsiktig klimatpolitik försenar och försvårar det arbetet. Jag upplever ändå att näringslivet har en mer långsiktig strategi som sträcker sig bortom mandatperioder och varje steg som tas åt rätt håll är betydelsefullt.

SKANDIAPORTEN VISAR HUR GÖTEBORGS HAMN GÖR SKILLNAD

Om vi ser på våra framsteg under 2025 vill jag särskilt lyfta de minskade koldioxidutsläppen i projekt Skandiaporten. Genom att använda återvunnet material och annan typ av betong har vi minskat utsläppen med 30 procent, med bibehållen funktion och styrka.

Det här visar att det inte behöver finnas en motsats mellan hållbarhet och ekonomisk tillväxt. Vi behöver

"Energiomställningen måste fortsätta om vi ska kunna skapa bättre förutsättningar för kommande generationer."

tillväxt som bolag. Samtidigt innebär ekonomisk tillväxt på ett globalt plan ökande handel, vilket i sin tur har negativ påverkan på klimatet och miljön. Vi har därför ett ansvar att hantera varuflödena på det mest hållbara sättet. Jag vill understryka att lönsamhet är viktigt, men inte till vilket pris som helst.

Vi jobbar även mycket med påverkansarbete för att uppnå våra övergripande mål och ge beslutsfattare och makthavare en tydlig bild av vår roll i samhället och hur vi skapar förutsättningar för samhällets fortsatta utveckling.

Ett ypperligt exempel här är vårt mångåriga arbete med att tydliggöra järnvägens betydelse för näringslivet som säkert kommer att vara en fråga högt upp på agendan under lång tid framöver. Vår röst är viktig i framtagandet av underlag till exempelvis regeringens nationella plan för transportinfrastruktur.

Jag brukar säga att hållbarhet är en uthållighetssport och vi har den kondition och energi som krävs för att bli en vinnare. Det är bra för oss, det gör vår omvärld mer hållbar och samtidigt ökar det konkurrenskraften för svenskt näringsliv.

Göran Eriksson, VD Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Hamn AB – en central del av godsnavet

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag, vi bedriver en bred verksamhet och har olika affärer. 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 våra utsedda partners. För dessa partners utövar Göteborgs Hamn AB strategisk insyn och kontroll.

VÅRT UPPDRAG

På Göteborgs Hamn AB arbetar vi med att underhålla och förvalta infrastruktur, mark och fastigheter utifrån kundernas och samhällets behov och krav. 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. Vårt uppdrag omfattar drift av Energihamnen och för att alla fartygsanlöp till hela hamnen ska vara så säkra, effektiva och hållbara som möjligt. Vi utövar insyn och strategisk kontroll över operatörerna som vi har utsett att hantera terminalverksamheten. Arbetet med att utveckla godsnavet, Göteborgs Hamn, är en komplex verksamhet som kräver rätt kompetenser, nytänkande och fokus på hållbara perspektiv.

Godsnavet i korthet

5 500 fartygsanlöp 2025

18 rederier som anlöper Göteborgs Hamn i linjetrafik

3/5 raffinaderier i landet finns i godsnavet

Göteborgs Hamn AB i korthet

184 antal anställda

1 036 mkr i omsättning

OM OSS I GÖTEBORGS HAMN

"Under året har vi arbetat intensivt för att skapa ännu bättre förutsättningar för ett innovativt och växande godsnav som stärker regionens internationella konkurrenskraft."

Jacob Minnhagen, Senior Market Development Manager på Göteborgs Hamn AB.

Porten till världen

Godsnavet är vår styrka. Göteborgs Hamn är mycket mer än bara en hamn. Det är Nordens största godsnav med ett unikt geografiskt läge vid utloppet av Göta Älv ut mot Västerhavet. Hamnen är lätt att nå via väg, järnväg och självklart sjövägen.

30% av Sveriges utrikeshandel passerar kajerna i Göteborgs Hamn.

39 milj. ton gods per år går via Göteborgs Hamn.

55% av landets totala containertrafik passerar genom Göteborgs Hamn.

70% av skandinaviens befolkning, industri samt tre huvudstäder finns inom en radie av 50 mil.

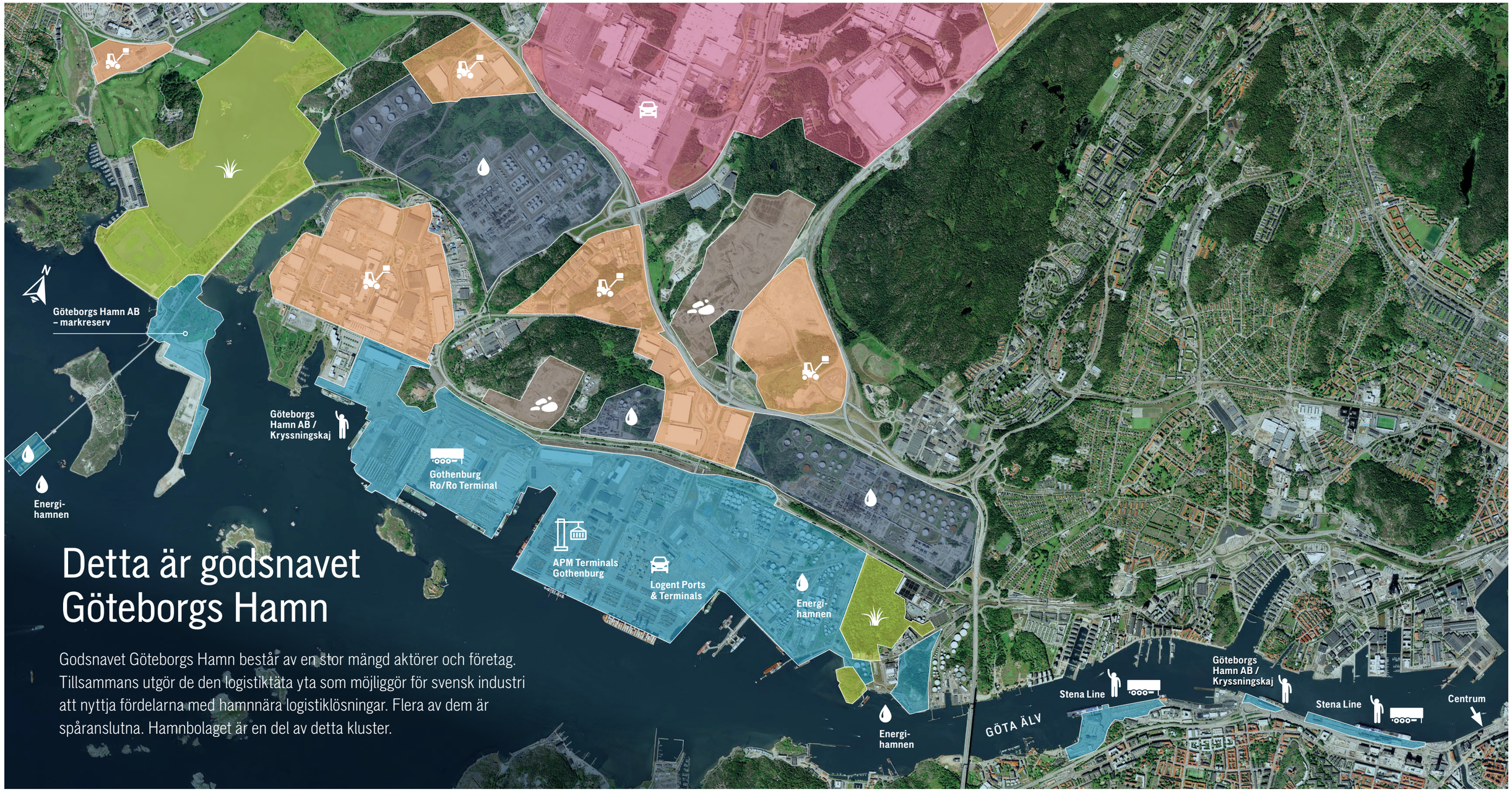
TERMINALER OCH TJÄNSTER FÖR ALLA BEHOV

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.

NORDENS BÄSTA LOGISTIKLÄGE

Via hamnens optimala läge får svensk industri access till destinationer runt om i världen genom ett stort antal direkta destinationer. 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.

OM OSS I GÖTEBORGS HAMN



Detta är godsnavet Göteborgs Hamn

Godsnavet Göteborgs Hamn består av en stor mängd aktörer och företag. 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.

Mark som **Göteborgs Hamn AB** äger eller 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 containertrafik, jämnt fördelat mellan export och import.

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

Logent Ports & Terminals är en stor import- och exporthamn för fordon, konstruktionsmaskiner och annat rullande gods. Här hanteras även projektlaster såsom husmoduler, rör med mera.

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 hela landets energiförsörjning

Fordonskluster. 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.

Navigera i en osäker omvärld

Omvärldsbevakning är en central del av Göteborgs Hamn AB:s arbete för att möta intressenters behov och säkerställa att hamnen förblir relevant även framåt. I en omvärld präglad av geopolitiska spänningar, förändrade handelsmönster samt snabbt skiftande klimat- och energipolitik blir omvärldsbevakningen särskilt viktig för sjöfart och logistik. Arbetet utgår från affärsplanen och hållbarhetsstrategin med fokus på internationella klimatbeslut, EU-lagstiftning, nationella infrastrukturfrågor samt regionala utvecklings- och beredskapsprocesser.

Hamnar betraktas i allt högre grad som kritisk infrastruktur. Det innebär skärpta krav på beredskap, cybersäkerhet och förmåga att hantera störningar.

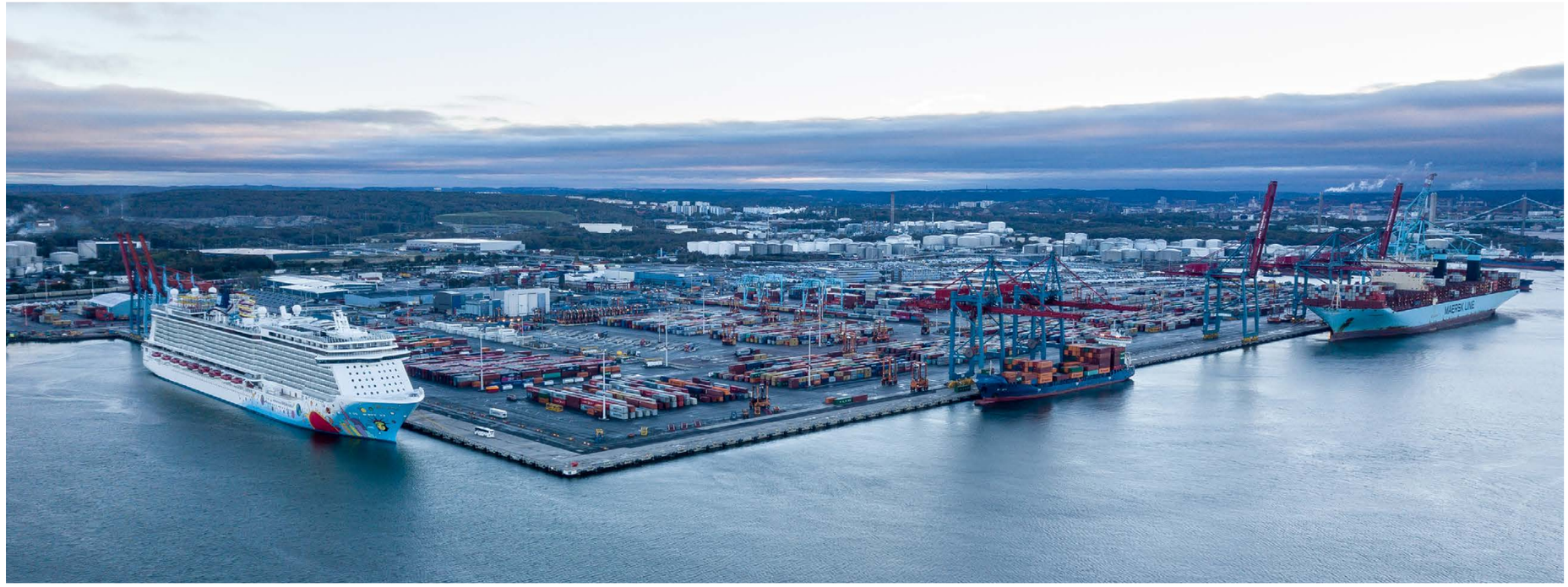
Geopolitik, säkerhet och resiliens

Den globala sjöfarten har blivit mer sårbar till följd av ökade geopolitiska spänningar, hot om handelshinder och faktiska störningar i globala flöden, exempelvis krisen i Röda havet. Samtidigt har säkerhetsläget försämrats i flera regioner, vilket påverkar etablerade handelsmönster och ställer ökade krav på hamnar och logistiksystem. Hamnar betraktas i allt högre grad som kritisk infrastruktur. Det innebär skärpta krav på beredskap, cybersäkerhet och förmåga att hantera störningar – både till följd av lagstiftning och av förväntningar från statliga aktörer, kunder och samarbetspartners. För Göteborgs Hamn blir robusthet, redundans och flexibilitet därför allt viktigare. Godset behöver kunna flöda även under osäkra förhållanden, vilket kräver långsiktiga samarbeten med statliga aktörer, EU och andra hamnar samt ett resilient nationellt transportsystem. Samtidigt finns tydliga synergier mellan klimatomställning och stärkt beredskap. Ett mer elektrifierat och robust energisystem, snabbare utsläppsminskningar och en stärkt järnvägsinfrastruktur bidrar både till att nå klimatmålen och till att öka samhällets motståndskraft. Göteborgs Hamn är en central nod i detta sammanhang. Det är också bakgrunden till bolagets engagemang i nationella infrastrukturfrågor, bland annat kopplat till järnvägssatsningar som är avgörande för godstågstrafiken inom Railport Scandinavia.

Förändrade regelverk

Klimatomställningen innebär en av de största strukturella förändringarna i modern sjöfart. Internationella och europeiska regelverk såsom IMO:s klimatstrategi, EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) och FuelEU Maritime, innebär bindande krav på utsläppsminskningar och påskyndar övergången till förnybara bränslen. Dessa regelverk påverkar både rederier och hamnar. För Göteborgs Hamn innebär det bland annat behov av investeringar i infrastruktur för landström och alternativa bränslen. Regelverken medför även ett behov av närmare samarbete med exempelvis rederier och terminaloperatörer, planering och gemensamma lösningar. Samtidigt bidrar geopolitisk osäkerhet till mer oförutsägbara beslutsprocesser, vilket försvårar långsiktiga investeringar i sjöfarten. Omställningen fortsätter, men utvecklingstakten riskerar att gå ner.
I Sverige fortsätter näringslivet i hög grad att driva klimatomställningen, även när politiska beslut fördröjs. Omställningen skapar möjligheter till stärkt konkurrenskraft och nya arbetstillfällen.

Göteborgs Hamn AB fokuserar på att minska utsläppen även i leverantörsled och även där sker en positiv utveckling. Tekniker och produkter som fossilfritt stål och cement har mognat och möjliggör minskat klimatavtryck i infrastrukturprojekt, även om kostnadsskillnader mellan fossila och fossilfria alternativ fortfarande utgör en utmaning.



Hamnar som energihubb

Sjöfarten utvecklas mot en bredare bränslepalett, som ersätter de fossila alternativen, där biobränslen, metanol, ammoniak, vätgas och elektrobränslen blir allt viktigare. I denna omställning får hamnar en mer central roll som energihubbar, med funktioner för produktion, lagring, bunkring och hantering av nya energiprodukter. På lång sikt kan även lösningar för koldioxidinfångning och lagring (CCS) bli en del av hamnens ekosystem. Utvecklingen i energisektorn inom förnybara bränslen och elektrobränslen, bidrar till att nya lösningar för sjöfarten närmar sig kommersiell skala. Detta förändrar värdekedjorna och ökar både tillgången till och efterfrågan på fossilfria alternativ. Samtidigt kvarstår utmaningen att fossila bränslen i dagsläget ofta är billigare. Att utvecklas som energihubb kräver investeringar i infrastruktur och säkerhetshantering, men skapar också nya affärsmöjligheter. Göteborgs Hamn AB samverkar med industrin för att forma framtidens värdekedjor och stärka regionens roll i energiomställningen. Bolagets roll är i huvudsak att tillhandahålla mark och skapa förutsättningar, medan investeringar i produktion av bränslen i stor utsträckning genomförs av andra aktörer.

Nya krav på hållbarhetsrapportering

EU:s direktiv om hållbarhetsrapportering (CSRD) och tillhörande standarder (ESRS) innebär skärpta lagkrav på hållbarhetsrapportering och transparens för större företag. Regelverket ställer bindande krav på rapportering av bland annat klimatpåverkan, riskhantering, bolagsstyrning samt kvalitet och verifierbarhet i den data som redovisas. Syftet är att öka jämförbarheten och transparensen i företags hållbarhetsinformation och därigenom möjliggöra för investerare och andra kapitalgivare att styra kapital mot mer hållbara verksamheter. Under året har EU beslutat om lättnader i regelverket, bland annat genom senareläggning av rapporteringskraven, minskning av antalet företag som omfattas samt justeringar av rapporteringens omfattning. Dessa förändringar minskar den kortsiktiga administrativa bördan, men skapar samtidigt osäkerhet kring EU:s regelverk. Göteborgs Hamn AB ingår i Stadshuskoncernen och kommer att omfattas av kraven enligt CSRD från och med 2027. Förberedelsearbetet pågår i syfte att säkerställa en relevant, korrekt och robust hållbarhetsrapportering i enlighet med regelverket.

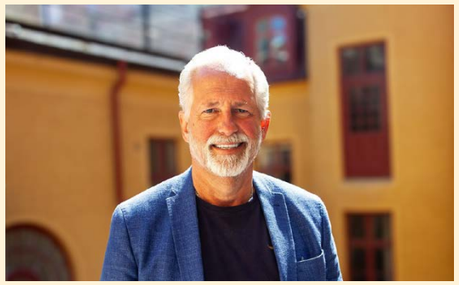
Digitalisering, AI och smarta hamnar

Digitalisering, automatisering och AI förändrar spelplanen för alla aktörer i sjöfarten. Globalt utvecklas smarta hamnar med digitala tvillingar, det sker en övergång till automatiserade godsflöden och mer avancerad port call-optimering.

Överlag går utvecklingen mot kortare väntetider, ökad säkerhet och minskade utsläpp. Samtidigt pekar mycket på att framgången inte avgörs av enbart tekniken. Andra faktorer som är av största vikt är tillit, datadelning och de nya arbetssätt som möjliggörs av tekniska framsteg.

För Göteborgs Hamn AB innebär den digitala utvecklingen att dessa lösningar integreras stegvis, samtidigt som bolaget fokuserar på att fördjupa samarbetet med sina partners och utveckla bättre processer.

I det arbetet är tekniken ett viktigt verktyg men den fulla funktions- och affärsnyttan av den uppstår först när den kombineras med ömsesidig informationsdelning och gemensamma arbetssätt i logistikkedjan.



"Göteborgs Hamn har varit föredömligt snabb med landanslutning. Och överlag gör den maritima rörelsen fantastiska landvinningar inom energieffektiviseringar."

Lars Green, CEO Green Consulting AB

Lars Green specialiserar sig på maritim omvärldsbevakning och kan efter närmare 50 år i branschen med fog kallas expert. Just nu ser han fem stora trender som påverkar sjöfarten:

1. geopolitik
2. industriell revolution 4.0
3. maritim digital teknik
4. hållbarhet
5. reglering och beredskapsfrågor.

Dessa innebär stora utmaningar, inte minst förändrar geopolitiska spänningar handelsmönstren. Dessutom finns stora frågetecken kring sjöfartens omställning.

– På kort sikt finns ingen teknisk lösning som löser bränslefrågan utan att priserna blir orimliga. Omställningen kommer att ske, men hastigheten som anges för den är inte kalibrerad med den tekniska utvecklingen och de ekonomiska konsekvenserna, säger Lars Green och kontrasterar det med några positiva spaningar:

– Göteborgs Hamn har varit föredömligt snabb med landanslutning. Och överlag gör den maritima rörelsen fantastiska landvinningar inom energieffektiviseringar plus att nästan alla nya fartyg byggs som dual fuel.

Han ser också en stor möjlighet i att Världsbanken i en färsk rapport slog fast att hamnarna blir allt viktigare aktörer. Göteborgs Hamn kan med andra ord få en tydligare samhällsbyggande roll.

– För Göteborgs Hamn tror jag att säkerhetsfrågan är den största frågan, vilket omfattar allt från fartygssäkerhet till varuförsörjning och totalförsvarsaspekten, avslutar Lars Green.

NEDSLAG 2025

Hänt under året

60 %

av containertrafiken till och från hamnen sker via järnväg.

NY TERMINALOPERATÖR FÖR DRIFT AV BILHAMNEN

Göteborgs Hamn AB utser ny terminaloperatör för drift av bilhamnen. Wallenius Wilhelmsen tar över driften i februari 2026.

104

nedlagda arbetstimmar på Räddningsmissionens frukostcafé, av medarbetare på Göteborgs Hamn AB.

PORT OF GOTHENBURG
TAKING YOU FURTHER

VÅR NYA DEVIS – TAKING YOU FURTHER

Göteborgs Hamn AB:s nya devis handlar om att bolaget tar affärer, människor, ambitioner och drömmar längre.

RENEWABLE BUNKER FUELS FORUM 2025

Fjärde upplagan av Renewable Bunker Fuels Forum hålls med ca 120 besökare. Årets tema är **The Turning Point: Scaling Renewable Bunker Fuels.** Syftet med konferensen är att samla branschens aktörer för att få framdrift i omställningen.

12 %

Andelen eldrivna lastbilar som trafikerar hamnen fortsätter att öka. Idag är cirka 12 procent av de omkring 1000 lastbilar som dagligen passerar APM Terminals eldrivna.

HALVORSÄNG FORTSÄTTER EXPANDERA

Göteborgs Hamn och Castellum fortsätter utvecklingen av det expansiva logistikområdet Halvorsäng i Göteborg och uppför en ny byggnad om 8 667 kvm. Kontrakt är skrivet med Vink Esså Plast Group AB. Projektet sker inom ramen för det gemensamma bolag som parterna driver för att utveckla Halvorsäng.

HÖEGH MOONLIGHT NAMNGES I GÖTEBORG HAMN

Fartygets, som är världens näst största PCTC-fartyg, huvuduppdrag blir att lasta Volvofordon från fabrikerna i Torslanda för skeppning till bolagets marknader världen över.

934 000

containrar (TEU) hanterades i Göteborgs Hamn under 2025.

GÖTEBORGSREGIONEN UTSEDD TILL NORDENS BÄSTA LOGISTIKLÄGE

Göteborgsregionen har utsetts till Nordens bästa logistikregion av branschtidningen Dagens Logistik. I motiveringen lyfts Göteborgs Hamn fram som en avgörande faktor för regionens starka position som logistiknav och fortsatta potential för ytterligare tillväxt.

163

atlantstörar har planterats ut i Göta älv. Göteborgs Hamn AB har stöttat projektet att återintroducera arten.

GÖTEBORGS HAMN FÅR ETT TILL DIREKTANLÖP TILL ASIEN

Sedan oktober är vi för första gången i hamnens historia igång med hela tre rederikonstellationer på containersidan som kör direkttrafik mellan Göteborgs Hamn och Asien, varje vecka.

JANUARI

- Omlokalisering av Stena Lines färjeterminal från Masthuggskajen till Arendal försenas på grund av tillståndsprocessen.
- Avtal för byggnation av en transformatorstation tecknas. Ett viktigt steg för att kunna elansluta containerfartyg och Ro/Ro-fartyg till landström.
- Tillsammans med 17 medutställare ställer vi ut gemensamt som Railport Scandinavia på Transport Logisitcs i München.
- Lyckad samverkansövning med Försvarsmakten och Polisens insatsstyrka i Torshamnen.

  Läs mer på sid. 30
- St1 och St1 Biokraft har för första gången levererat egenproducerad, svensk flytande biogas till sjöfarten – det när rederiet Terntanks fartyg Tern Ocean bunkrades i Göteborgs Hamn.

DECEMBER

- Vi sponsrar 22 barns seglarskola, 8 sommarjobbare i GKSS hamnen och 3 unga till Ælosöns seglarläger i en vecka.
- Vi är partner och utställare under Donsö Shipping Meet (DSM) 2025. Under DSM deltar vi bland annat i världens, sedan andra världskriget, största totalförsvarsövning för sjöfarten.

  Läs mer på sid. 30
- Göteborgs Hamn AB signerar Handslaget för biologisk mångfald.

  Läs mer på sid. 55
- Göteborgs Hamn AB fyller GöteborgsOperan med över 1000 ungdomar från Göteborg för att se musikalen Miss Saigon.

  Läs mer på sid. 69
- Projekt Skandiaporten prisas för sitt klimatarbete och vinner Sweden Green Building Awards 2025.

  Läs mer på sid. 50–51

Hållbarhetsstyrning

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. Vi har direkt påverkan inom områden som berör samtliga tre hållbarhetsdimensioner och bidrar också till påverkan genom vår roll för hela godsnavet och via relationerna till våra intressenter. 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 agerar vi både lokalt inom Göteborgs Stad och utifrån vår roll i godsnavet. 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 där alla är sammanlänkade och inget av dem kan uppfyllas på bekostnad av de andra. Detta 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.

GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Så arbetar vi med FN:s hållbarhetsmål

I Skandinaviens största godsnav har Göteborgs Hamn AB en viktig roll för att bidra till genomförandet av Agenda 2030, både lokalt och globalt. 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.

VI SKAPAR VÄRDE...

...för våra kunder, näringslivet och samhället genom att utveckla godsnavet och skapa förutsättningar för hållbar tillväxt. Det gör vi genom att vara garanten 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 egen och våra kunders miljöpåverkan. Det handlar exempelvis om att skapa incitament för omställning inom sjöfarten genom miljörabatter, arbeta för att öka andelen gods på järnväg eller genomföra kompensationsåtgärder. Vi nyttjar vår roll för att påverka så många aktörer som möjligt.

Mer information om FN:s hållbarhetsmål: **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 tar bolagets ledningsgrupp fram en affärsplan med konkreta mål och beskrivning över hur målen ska nås.

INTERN STYRNING

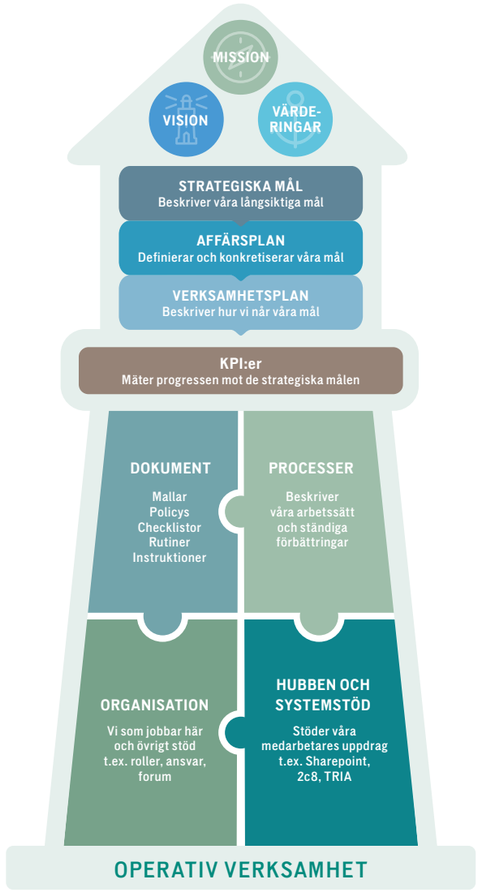
Bolaget har en generalplan för hamnens långsiktiga utveckling. Syftet är att säkerställa att Göteborgs Hamn AB står väl rustade att möta marknadskraven de kommande decennierna. Därtill finns en långsiktig ekonomisk plan, affärsplan samt investerings- och underhållsplaner. Bolaget har även strategier och planer inom specifika ämnesområden för att tydliggöra riktningen. För att bibehålla en god ekonomi och hantera händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå sina mål så finns budget, prognoser och internkontroll.

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. Intressenters krav och behov beaktas såväl som verksamhetens behov och medarbetarna utveckling. Affärsplanen gäller i tre år och endast mindre revideringar sker varje år. I planen finns fem strategiska mål. Här 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.

RISKHANTERING

Riskhantering utgör en viktig del av bolagets styrning och syftar till att systematiskt identifiera, bedöma, åtgärda och följa upp risker. Arbetet med att hantera risker är en del av den dagliga verksamheten och vid projekt och andra förändringar finns etablerade metoder för riskanalys. Årligen, i samband med verksamhetsplanering, tar varje avdelning fram en samlad riskbild. Utifrån avdelningarnas identifierade risker, och den dubbla väsentlighetsanalysen, tas en bolagsövergripande riskbild fram, som ligger till grund för arbetet med affärsplan och budget.



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

FYREN LEDER OSS RÄTT

Bolagsstyrningen sker utifrån ledningssystemet Fyren där behov- och kravbilden utifrån olika intressenter och bolagets intressen bryts ned på kort och lång sikt. Det handlar om att göra rätt saker, på rätt sätt, i rätt tid för att skapa nöjda kunder, ägare och medarbetare. Grunden är uppbyggd utifrån ISO-9001/14001/45001-baserade arbetssätt inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Göteborgs Hamn AB styrs av och följer Göteborgs Stads miljöledningssystem.

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 riskområden ut som ska granskas särskilt. Detta för att kunna verifiera att riskreducerande åtgärder och andra kontrollaktiviteter fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det handlar också om ett löpande arbete med att etablera en kultur där var och en tar sitt ansvar för den interna kontrollen.

Vår ägares roll

Göteborgs Stadshus AB är moderbolag för den koncern som utgörs av alla kommunala bolag inom Göteborgs Stad. Där utövas den formella ägarerollen över Hamnbolaget och utformning av vårt uppdrag, utifrån kommunfullmäktiges beslut.

Göteborgs Hamn AB lämnar koncernbidrag till staden. Göteborgs 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 fastslås i ett ägardirektiv som reglerar vilken typ av verksamhet som får bedrivas. Ett nytt ägardirektiv beslutades 2019 och mindre justeringar har skett de följande åren. Årligen med undantag för valår genomförs ägardialoger mellan styrelserna i hamnbolaget och Göteborgs Stadshus AB för att följa upp hur bolaget arbetar utifrån uppdraget.

Hamnens roll i värdekedjan

Göteborgs Hamn är en central nod i den nationella och internationella transportkedjan och utgör en betydande del av värdekedjan för godsflöden. Göteborgs Hamn AB:s roll handlar om att skapa förutsättningar för verksamheten och för samtliga aktörer som verkar i den.

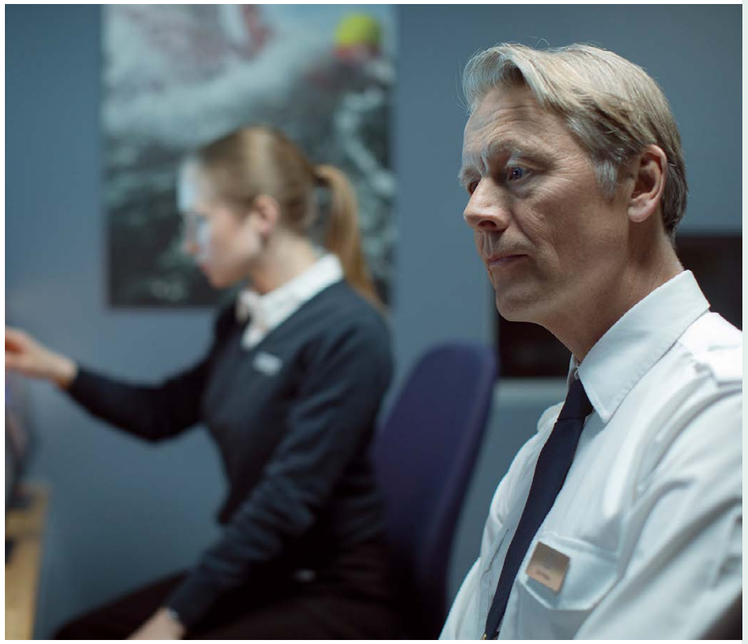
Bolagets långsiktiga investeringar, affärsmodell och mål syftar till att skapa värde för aktörer i värdekedjan, med en stabilitet och trygghet över tid. Detta ger stora möjligheter att påverka och innebär ett viktigt ansvar i arbetet med att säkerställa en hållbar utveckling av väl fungerande transporter.

Göteborgs Hamn AB är beroende av insatsvaror såsom olja, stål, cement och andra råmaterial för uppförande, drift och underhåll av hamnens infrastruktur. Samtidigt är både hamnens egen verksamhet och de transportlösningar som används av kunder och anslutande landtransporter i dagsläget till stor del beroende av fossila bränslen, särskilt olja. Dessa beroenden är centrala i bedömningen av bolagets påverkan och riskexponering i värdekedjan.

Göteborgs Hamn AB bidrar till att påverka hur gods transporteras mellan olika transportslag. Genom att skapa förutsättningar för effektiva, säkra och intermodala flöden kan bolaget påverka transportkedjans miljömässiga och sociala konsekvenser, bland annat avseende utsläpp av växthusgaser, lokal miljöpåverkan, resursanvändning och trafiksäkerhet. Effektiviteten i värdekedjan är en central faktor för att minska utsläpp per transporterad enhet och för att begränsa negativ påverkan i hamnens närområde.

Bristande effektivitet, kapacitet eller omställningstakt i värdekedjan innebär risker för störningar i godsflöden, ökade utsläpp, försämrad konkurrenskraft och minskad försörjningstrygghet för näringsliv och samhälle. Klimatrelaterade risker, förändrade regelverk och ökade krav från kunder, finansiärer och samhället i stort ställer ökade krav på att transportkedjan utvecklas i en mer hållbar riktning. Hamnens långsiktiga investeringar, planering och styrning är därför avgörande för att hantera dessa risker.

Ur ett möjlighetsperspektiv skapar Göteborgs Hamn AB genom sin affärsmodell och sina investeringar förutsättningar för omställning till mer hållbara transporter i hela värdekedjan. Genom att möjliggöra överflyttning av gods till mer energieffektiva och mindre utsläppsintensiva transportslag samt genom att stärka intermodala lösningar kan hamnen bidra till minskade klimatutsläpp och ökad resurseffektivitet i transportkedjan. Detta stärker samtidigt bolagets långsiktiga värdeskapande och bidrar till en mer robust och hållbar transportinfrastruktur.



Värdekedja

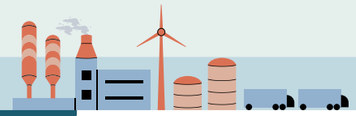
UPPSTRÖMS (SCOPE 3)

EGEN VERKSAMHET (SCOPE 1 & 2)

NEDSTRÖMS (SCOPE 3)

Resurser och material

- Utvinna naturresurser (till exempel olja)
- Utvinna råmaterial (metaller, kalk och/eller ballast, biomaterial med mera)
- Producera energi för utvinning och transport
- Transporter av råmaterial och naturresurser

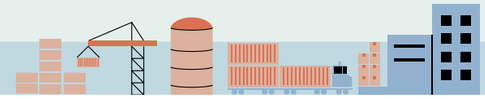


Leverantörer och underleverantörer

- Producera anläggningsutrustning & material
- Konsulter och entreprenörer som projekterar och bygger
- Producera drivmedel
- Transport av personal och produkter

Göteborgs Hamn AB:s

- Uthyrning av mark, koncessioner & lokaler
- Hantering av fartygsanlöp exempelvis mottagande av fartyg
- Underhålla, planera och förvalta infrastruktur, fastigheter och mark exempelvis muddring, kajer, järnväg
- Hamnutveckling
- Drift av energihamnen lastning och lossning av produkt, borttagning av avfall
- Marknadsföring av godsnavet
- Driva hamnfrågor regionalt, nationellt & internationellt



Kund & användning

- Terminaloperatörer driftar olika hamndelar, lastar och lossar gods och hanterar passagerare
- Rederier exempelvis fartygstransport av varor eller passagerare
- Svensk industri och varuägare Nyttjar infrastruktur och transporter via hamnen
- Hyresgäster och arrendatorer som hyr mark och fastigheter
- Tungtransport av gods till och från Hamnen på lastbil och järnväg

End of life

- Hantera avfall muddermassor, schaktmassor, fartygsavfall, entreprenadavfall, materialåtervinna, deponera
- Vattenrening
- Återställa mark och vattenområde

HÅLLBARHETSMÅL

Bolagets mål – hur går det?

I tabellen nedan presenteras utfallet för bolagets mål i affärsplan 2023–2025, med undantag för miljömålet som sträcker sig till 2030. Dessa mäts genom fem stycken KPI:er. Utöver dessa mäts även ett antal KPI:er för bolagets prestanda. För detaljerad information, se kommentarsfältet samt nyckeltalsavsnittet på sida 76.

FRÅN MÅL TILL FÖRÄNDRING

Bolagets avdelningar utgår från affärsplanen och bryter ner målen i egna verksamhetsplaner med aktiviteter. Aktiviteter ska styra mot måluppfyllnad och bolagets uppdrag. 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 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 Göteborgs 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	KOPPLING TILL FN:S HÅLLBARHETSMÅL	KOMMENTAR
SMART HAMN Digitaliserings-mognad 70 %	●	→	8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur 11 Hållbara städer och samhällen 17 Genomförande och globalt partnerskap	Under 2025 har hamnbolaget fortsatt att stärka Göteborgs Hamns datadrivna förmåga. Godsflöden till och från hamnen, kopplat till järnväg, har digitaliserats vilket skapat bättre förutsättningar för automatisering och optimering av produktions- och logistikflöden. Datadelning har även etablerats mellan Göteborgs hamn och Rotterdams hamn i syfte att stärka kortsjötrafiken och skapa mer sammanhängande och förutsägbara flöden. Parallellt har hamnbolaget effektiviserat den egna verksamheten genom ökad användning av data och tagit viktiga steg mot avancerad dataanalys med stöd av AI.
EKONOMISK EFFEKTIVITET Avkastning 5 %	●	→	8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	Målvärdet för årlig avkastning på anläggningstillgångar 2023–2025 är 5 %. Målet fördelat per år är: 2023 5,5 % avkastning, 2024 5,5 % avkastning, 2025 4,5 % avkastning. Målet för 2025 överstegs genom en avkastning på 6,6 % för Göteborgs Hamn AB. Resultatet 2025 för Göteborgs Hamn AB var mycket starkt och förklaras av en långsammare utveckling av tillgångssidan på grund av förskjutning av vissa större investeringsprojekt, goda intäkter och lägre kostnader än planerat.
TILLVÄXT Ökad tillväxt över kaj 6 %	●	→	8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur 12 Hållbar konsumtion och produktion	För innevarande affärsplaneperiod fram till 2025 är målvärdet för tillväxt 6 %. Preliminärt utfall för 2025 enligt beslutad mätmetod ger en tillväxt på 6 % för 2025 jämfört med basår 2022. Containertrafiken har haft både ökade volymer över kaj samt ökad marknadsandel, nya personbilar har haft en god tillväxt. Gods via järnväg fortsätter att öka. Ro/Ro-trafiken har dock gått ner något främst på grund av lägre volymer på färjorna. Energivolymerna ligger på stabila nivåer.*
MEDARBETARE Hållbart medarbetar-engagemang (HME)	●	→	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	Under året har fyra HME-mätningar genomförts via Winningtemp för att följa utvecklingen mot målvärdet 85–90. Årets resultat på 85,6 visar att målet uppnås och att nivån är stabil. För att stärka engagemanget har en utvecklingsresa inom Inner Development Goals initierats, där cirka 20 procent av medarbetarna deltar, med ambition att omfatta hela organisationen. Chefsutveckling har bedrivits inom ramen för stadens gemensamma ledarskap, och en kartläggning av chefernas organisatoriska förutsättningar har påbörjats. Sammantaget bidrar insatserna tillsammans med systematisk arbetsmiljöarbete till uppfyllt HME-mål och ett mer hållbart medarbetarskap.
MILJÖ Reducerat CO2-utsläpp 70 % till 2030	●	→	7 Hållbar energi för alla 8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt 13 Bekämpa klimatförändringen 17 Genomförande och globalt partnerskap	Mellan 2024 och 2025 minskade sjöfartens utsläpp med cirka 6 000 ton till 159 000 ton, vilket visar en nedåtgående trend i relation till transporterade volymer. Minskningen beror främst på ändring i trafikmönstret. Jämfört med basåret 2010 innebär detta en total minskning på cirka 27 procent. I den egna verksamheten fortsätter utfasningen av fossila bränslen, klimatkrav i infrastrukturprojekt och energieffektivisering. Inom vägtransporter är koldioxidutsläppen 2025 cirka 14 procent lägre än 2024, främst tack vare ökad andel förnybara bränslen i diesel och fler eldrivna fordon. Sammantaget är sjöfartens omställning den största utmaningen, samtidigt som en systemomställning har påbörjats.

● **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

*Slutligt resultat dröjer till när slutgiltigt underlag inkommer under 2026.

Vårt ekonomiska ansvar

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

ÅRETS RESULTAT

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt i Göteborgs Hamn AB uppgick 2025 till 312 miljoner kronor att jämföra med 407 miljoner kronor för 2024.

Nettoomsättningen för året blev 1 036 miljoner kronor, jämfört med 1 018 miljoner kronor för 2024, vilket förklaras av högre intäkter på Container och Ro/Ro. Hamntaxan för 2025 justerades med cirka 2,5 procent jämfört med 2024 som justerades med 3 procent. Ambitionen är alltjämt att hålla taxan så låg som möjligt och att arbeta med kostnadsbesparingar. Bolagets väsentliga kostnader är drift och underhåll av hamninfrastrukturen, personalkostnader och avskrivningar.

ÅRETS INVESTERINGAR

Hamnens verksamhet är kapitalintensiv och en långsiktig ekonomisk styrning är av stor betydelse. 2025 uppgick investeringarna till 781 miljoner kronor, vilket var högre än föregående år som var 662 miljoner kronor. Investeringarna fördelas på 616 miljoner kronor i nyinvesteringar och 165 miljoner kronor i återinvesteringar.

DE STÖRSTA INVESTERINGARNA 2025

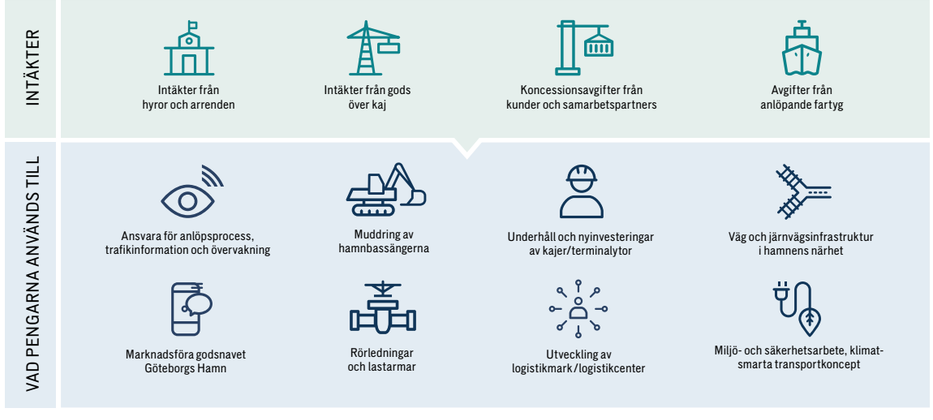
Skandiaporten (Nyinvestering)
Göteborgs Hamn AB och Sjöfartsverket driver tillsammans projektet att bredda och fördjupa farleden och vändytan för att världens största fartyg ska kunna anlöpa Göteborg fullt lastade. Totala investeringar under 2025 blev 421 miljoner kronor för projektet.

Färjelokalisering Arendal (Nyinvestering)
Ett av bolagets största investeringsprogram syftar till att möjliggöra flytt av Stenas färjeverksamhet från innerhamnarna till Arendal, samt att utveckla övrig Ro/Ro-verksamhet. Under 2025 investerades 80 miljoner kronor inom detta program. Aktiviteten under 2025 har blivit lägre än planerat i avvaktan på miljötillstånd.

Kustkaj (Re-investering)
Kustkajen i Energihamnen har uppnått sin tekniska livslängd och stabilitetsåtgärder behöver genomföras. Under 2025 investerades 61 miljoner kronor.

Utökat brandskydd Energihamnen (Nyinvestering)
Projektet syftar till att successivt bygga ut brandskyddet på kajerna i Skarvik och Ryahamnen. Totala investeringar under 2025 uppgick till 25 miljoner kronor.

INTÄKTER TILL GÖTEBORGS HAMN OCH VAD PENGARNA ANVÄNDS TILL



En stabil ekonomi som grund för hållbar omställning

Ekonomi och hållbarhet behöver inte stå i konflikt. Åtminstone inte när hållbarhetsprojekt bedöms kritiskt och professionellt som i Göteborgs Hamn.

Lena Vennström, CFO, Göteborgs Hamn AB

Lena Vennström, CFO Göteborgs Hamn AB, menar att hållbarhet, ekonomi och volymtillväxt är olika sätt att tolka världen och att du med rätt prioriteringar kan få det bästa ur varje perspektiv. I Göteborgs Hamn AB:s fall kan det handla om att volymtillväxt inte betyder att transporterna ökar totalt sett. Däremot kan hamnbolaget ta marknadsandelar, vilket ökar intäkterna samtidigt som klimatavtrycket per transporterad enhet sjunker.

En nyckel är Göteborgs Hamn AB:s uthålligt goda ekonomi. Delvis beror den på fysiska förutsättningar som gör att kunder, oavsett konjunktur, behöver använda hamnen. Samtidigt är det en stark affärsfördel att vara Nordens största hamn. Sammantaget innebär det att Göteborgs Hamn AB kan genomföra investeringar som gör dess erbjudande såväl mer hållbart som kommersiellt attraktivt.

En central del i den nya är att det ställs professionella krav kring avkastning och lönsamhet även för hållbarhetsinitiativ. Det gör att hamnbolaget lättare kan prioritera det som ger bäst effekt.

Samtidigt möjliggör den goda ekonomin att vissa hållbarhetsinvesteringar tillåts ha en längre avbetalningstid och lägre avkastningskrav än andra investeringar. Inte minst när de har en långvarig samhällsnytta eller är nödvändiga för att uppfylla nya regler eller marknadskrav.

> "Jag är positivt överraskad över hur progressivt Göteborgs Hamn är inom affärsutveckling och hållbarhet."

Lena Vennström lyfter också fram att hållbarhet kan innebära merkostnader, men att det finns ekonomiska möjligheter genom minskad förbrukning och effektivare resursanvändning. Således kommer framtida hållbarhetsprojekt att ses med rätt måttstock och kritiska ögon för att vara såväl strategiskt som affärsmässigt rätt. Det innebär inte färre projekt, tvärtom. Målet är fortsatt att gå i bräschen inom hållbarhet:

– Utgångspunkten är att när vi gör rätt sak, då kommer vi att få rätt betalt. Kan du vara tidigt ute och gör det du är bra på är mycket vunnet. Två bra exempel på det är landström i Energihamnen som efterfrågas alltmer och projekt Skandiaporten som gör att de största fartygen kommer att kunna anlöpa Göteborgs Hamn, vilket välkomnas av alla berörda parter.

För ekonomifunktioner kan CSRD vara utmanande då den inte utgår från traditionella ekonomiska uppdelningar. Här har Göteborgs Hamn AB ett bra utgångsläge givet bolagets starka ekonomiuppföljning och långt gångna digitalisering.

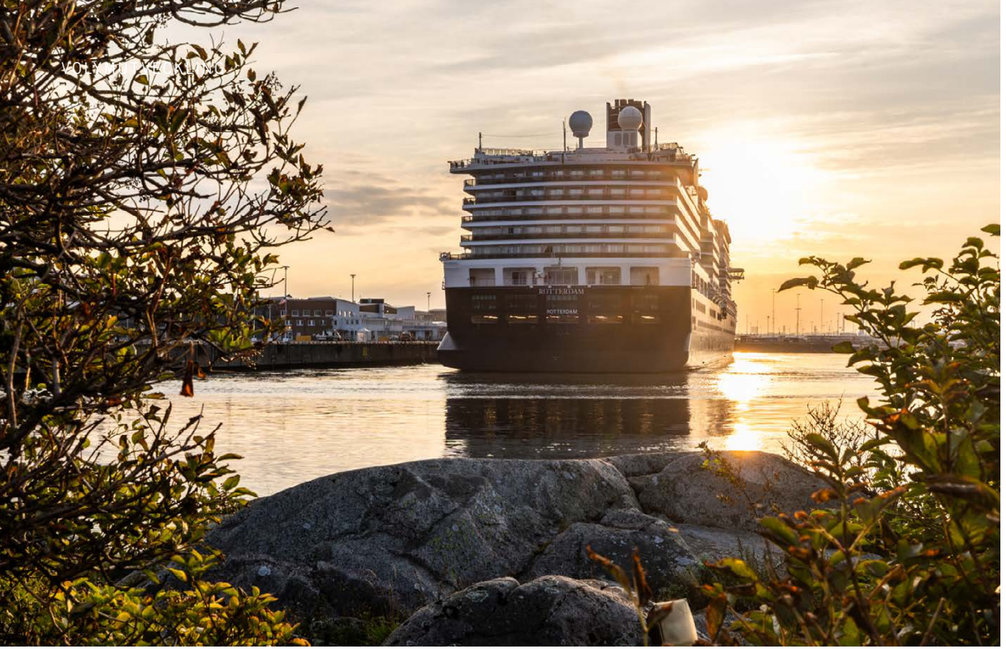
Den här synen på ekonomi och hållbarhet innebär ett ständigt förändringsarbete, vilket har löpt som en röd tråd i Lena Vennströms karriär. Och efter ett drygt år som CFO och del av ledningsgruppen har hon fått en tydlig bild av vart Göteborgs Hamn AB är på väg:

– Jag är positivt överraskad över hur progressivt Göteborgs Hamn är inom affärsutveckling och hållbarhet, exempelvis förnybara bränslen. Dessutom är det en plats där jag kan driva förändring inom allt från ekonomirapportering och processutveckling till digitalisering och AI – och förändring, som är hållbar, är det jag brinner för.

Framåtblick

Göteborgs Hamn AB planerar att investera cirka 1 miljard kronor per år under de kommande åren i utveckling och modernisering av hamnens infrastruktur, i enlighet med bolagets långsiktiga ekonomiska planering. Cirka 10 procent av investeringarna avser direkta klimatåtgärder årligen, med särskilt fokus på landanslutning för fartyg. Därutöver är klimat- och miljöinvesteringars kostnader integrerade i verksamhetens och utvecklingsprojekts budget.

Det pågår ett arbete att implementera och rapportera i enlighet med CSRD och EU:s taxonomiförordning vilket förväntas öka transparensen och jämförbarheten i hållbarhetsrapporteringen. Det bidrar till en mer effektiv kapitalallokering för investeringar som stödjer övergången till en mer långsiktig, lönsam och hållbar omställning.



Ett av 63 kryssningsfartyg som anlöpte Göteborg 2025.

Volymutveckling i godsnavet

I en utmanande och stökig omvärld kan Göteborgs Hamn AB summera 2025 som ett relativt stabilt år. Globala osäkerheter har präglat marknaden, med faktorer som fortsatt geopolitisk oro, höga energipriser, införandet av tullar och en svagare konjunktur som påverkat transportsektorn. För Göteborgs Hamn har effekterna dock varit begränsade. Vid årets slut visar volymsiffrorna att hamnen lyckats upprätthålla en robust nivå, vilket understryker dess betydelse som en trygg och effektiv knutpunkt för svensk import och export.

ÖKNING AV CONTAINRAR ÖVER KAJ OCH PÅ JÄRNVÄG

Handeln med länder utanför Europa sker främst via containerfartyg, och Göteborgs Hamn är navet för denna trafik. Under 2025 hanterades totalt 934 000 containrar (TEU) – en ökning med 4 procent jämfört med 2024. Den största ökningen gäller containrar med last, medan hanteringen av tomma containrar minskar. Det är ett tecken på ett mer hållbart och effektivt logistiksystem med mindre behov av tompositionering. Under 2025 tillkom två direktlinjer till och från Asien. Det innebär att Göteborg nu kan stoltsera med tre direktlinjer. Genom att undvika omlastning till mindre fartyg i andra hamnar blir utsläppen per container lägre.

Den svenska containermarknaden som helhet växte med 2 procent under året, och Göteborgs Hamns marknadsandel ökade från 55 procent 2024 till 56 procent 2025.*

Även järnvägstransporter fortsätter att ta ökande marknadsandelar. Under 2025 ökade containervolymen på järnväg med 5 procent, drivet av stark tillväxt på importtunga pendlar som Falköping och Vaggeryd samt nya förbindelser till och från norra Sverige. I dag transporteras 60 procent av allt containergods som passerar kaj via järnväg – ett viktigt bidrag till hållbar och effektiv logistik. Järnvägsvolymerna mäts i antal fraktade containrar, inklusive gods som först anländer med konventionell järnväg och sedan omlastas till container.

STABILA RO/RO-VOLYMER OCH FÄRRE NYA BILAR

Ro/Ro-enheter, som främst består av trailers för den europeiska marknaden, visar nu tecken på återhämtning efter några svagare år. Under 2025 hanterades totalt 525 000 enheter på Ro/Ro-fartyg och färjor – vilket är i nivå med 2024.

*Marknadsandelen är baserad på januari–septembers volymer.

"Tillväxt måste inte innebära att konsumtionen ökar, för oss är det viktigare att ta marknadsandelar genom att transporter flyttar från land till sjö."

Kristina Weber, Head of Market Intelligence, Göteborgs Hamn AB

Kristina Weber
Head of Market Intelligence, Göteborgs Hamn AB

När det gäller hantering av nya bilar minskar volymerna något. Under året hanterades 251 000 bilar, vilket är en nedgång med 2 procent jämfört med 2024. Cirka 75 procent av bilarna är för export, medan 25 procent är för import. Nybilsförsäljningen i Sverige har ökat något, vilket märks på den ökade importen av bilar. Däremot minskar exporten, vilket förklarar den totala nedgången. Göteborgs Hamn är fortfarande Sveriges största bilhamn.

MINSKANDE VOLYMER INOM ENERGI

Göteborgs Hamn är mycket betydelsefull för importen av råolja – hälften av all råolja som tas in i landet passerar här. Hamnen rymmer också landets största depåverksamhet, som försörjer stora delar av landet med bland annat diesel och bensin. Under 2025 hanterades totalt 20,7 miljoner ton, vilket är en minskning med 5 procent jämfört med föregående år. Nedgången beror främst på underhållsstopp i början av året samt ogynnsamma marknadsförutsättningar. Göteborgs Hamn AB fortsätter att aktivt stötta raffinaderierna i deras satsningar på förnybara bränslen – en viktig del i omställningen mot en mer hållbar energiförsörjning.

FLER PASSAGERARE TILL GÖTEBORG

Kryssningssäsongen i Göteborg sträcker sig numera över hela året, även om sommarmånaderna fortfarande är den mest intensiva perioden. Under 2025 fortsatte Göteborg att vara ett populärt kryssningsmål med totalt 63 anlöp och 94 000 passagerare. Färjetrafiken till och från Danmark och Tyskland var oförändrad jämfört med 2024 och uppgick till 1,3 miljoner.

VOLYMUTVECKLING I GÖTEBORGS HAMN AB
Förändringar i mängden hanterat gods 2022–2025

	2025	2024	2023	2022	JÄMFÖRT MED 2024
Containrar, antal TEU	934 000	902 000	909 000	882 000	4 %
Containrar på järnväg, antal TEU	529 000	505 000	473 000	517 000	5 %
Ro/Ro-enheter, antal	525 000	524 000	540 000	561 000	0 %
Nya bilar, antal	251 000	257 000	267 000	238 000	-2 %
Energiprodukter, miljoner ton	21	22	18	22	-5%
Passagerare, miljoner totalt	1,311	1,310	1,400	1,330	0%
Kryssningsanlöp, antal	63	56	81	81	13 %
Torrbulk, totalt ton	354 000	463 000	439 000	375 000	-24%
Gods totalt, miljoner ton	38,7	40,1	36,3	40,5	-3 %

Göteborgs Hamn ska vara säker i alla lägen

Göteborgs Hamn AB behöver utgå från flera säkerhets- och beredskapsperspektiv gentemot interna och externa intressenter. Inte minst krävs ett effektivt, systematiskt och omvärldsanpassat arbete för att säkra en hållbar, säker och robust verksamhet i enlighet med svensk och internationell lag – oavsett om det är fred, kris eller i värsta fall krig.

Säkerhet är en prioriterad fråga för Göteborgs Hamn AB. I hamnen hanteras gods för stora summor och hamnen har strategisk betydelse för samhället. Ett komplext tjänsteföretag 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 få bedriva internationell hamnverksamhet.

Göteborgs Hamn med alla terminaler är klassade som skyddsobjekt och omfattas av lagen om skydd för samhällsviktiga anläggningar och skyddslagen. De är även klassade som sjöfartsskyddsanläggningar. Sjöfartsskydd är ett samlat begrepp för de åtgärder som beslutats för att skydda sjöfarten mot olika former av yttre hot. Det innebär höga krav på säkerheten, till exempel tillträdeskontroller samt foto- och filmförbud.

I arbetet utgår Göteborgs Hamn AB från ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code).

EN LEDANDE AKTÖR INOM HAMNSKYDDSARBETE

Under 2025 har samverkan skett med andra hamnar i Sverige och EU. Ett viktigt område har varit säkerhetsskydd, med det som är av vikt för Sveriges säkerhet – fysisk säkerhet, personalsäkerhet och informationssäkerhet. Signalskyddet har etablerats vilket nu medför att vi har förmågan att kommunicera på ett säkert sätt med andra aktörer inom totalförsvaret. Efter samråd med Säkerhetspolisen har ett nytt informationssystem godkänts och tas nu i drift.

STÖRRE OMVÄRLDSPÅVERKAN

För att garantera försörjningen till såväl näringslivet som befolkningen måste Göteborgs Hamn manövrera ett nytt omvärldsläge.

Det försämrade säkerhetsläget i Europa och Östersjöområdet påverkar Göteborgs Hamn, bland annat genom GPS-störningar och cyberattacker. Vidare ökar spänningarna i Arktis när polarisen smälter, främst i form av ökad kapprustning, exploatering av naturtillgångar samt nya handelsvägar över Ishavet. Slutligen har Sverige som medlem i NATO ett kollektivt försvarsansvar, vilket också innebär att Göteborgs Hamn blir ett logistiknav vid gemensamma operationer.

Allt det här innebär att Sverige måste ha en nationell motståndskraft, bland annat en robust energiförsörjning och transportkapacitet, vilket gör Göteborgs Hamn samhällskritisk. Enkelt uttryckt är totalförsvaret i Sverige, Norge och Finland starkt beroende av ett kontinuerligt gods- och energiflöde via Göteborgs Hamn.

EN HÖG BEREDSKAP

Göteborgs Hamn AB arbetar systematiskt med säkerhetsarbete och under 2025 har följande initativ genomförts:

- Ett stort antal besök från myndigheter, regering och riksdag har ökat insynen i hur hamnen, sjöfarten och transporter fungerar.
- Inom Göteborgs Stad har bolaget deltagit i arbetsgrupper som bland annat har sett över drivmedelsförsörjningen i händelse av krig.
- Tillsammans med Försvarsmakten, Polismyndigheten, Tullverket, Räddningstjänsten och Sjöräddningen har Göteborgs Hamn AB samverkat med USA:s försvarsmakt inom ramen för ett bilateralt försvarssamarbete. Temat under 2025 var **Säkerhet i hamn** och omfattade erfarenhetsutbyten, strategiska diskussioner samt fördjupat samarbete i olika försvarsfrågor.
- Över 50 övningar kopplade till ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) har genomförts där hamnens PFSO:er (hamnsäkerhetschefer) samt aktörer som Polismyndigheten och Försvarsmakten deltagit.
- Drygt 550 poliser från Storgöteborg har deltagit i en omfattande övningsserie och fått ökade kunskaper om hamnverksamheten och skyddslagen.

De planerade och genomförda åtgärderna utgår från det värsta scenariot, ett väpnat angrepp. Det skapar trovärdighet till hamnens förmåga att, oavsett vad som händer, upprätthålla kärnverksamheten.

Göteborgs Hamn AB har även arbetat med frågor som rör civil beredskap. Dels med aktörerna i godsnavet, dels inom hamnbolaget.

Ett påbörjat projekt rör kontinuitetsplanering, vilket är förmågan att upprätthålla verksamhetskritiska processer vid störningar. Målet är säkra en hög tillgänglighet även vid avbrott i hamnens värdekedjor och därmed bidra till arbetet med hållbarhet.

En tydlig utkomst av det säkerhetsarbete som beskrivs ovan är att Göteborgs Hamn nu står bättre rustad än tidigare att hantera situationer över hela hotskalan.

En övning som ger färdighet

Under Donsö Shipping Meet genomfördes den största totalförsvarsövningen med fokus på sjöfart sedan andra världskriget. Målet med övningen var att se till att samhällsviktiga transporter fungerar även under svåra förhållanden. Bland deltagande aktörer märktes Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Trafikverket, Försvarsmakten, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, samt Göteborgs Hamn AB. Därutöver medverkade representanter från rederier, lastägare, hamnar, varv, mäklarfirmor och försäkringsbolag.

– Att alla dessa aktörer samlas för att öva är både viktigt och högst nödvändigt. Som förväntat blev det samlade resultatet för övningen en ganska lång förbättringslista för somliga aktörer, vilket kan ses som positivt i sammanhanget då övningen satte ljus på den komplexa situation som råder kring tillstånd, aktörer och försäkringar som krävs i händelse av krig, konstaterar Pontus Bengtsson, Harbour Master, Göteborgs Hamn AB.

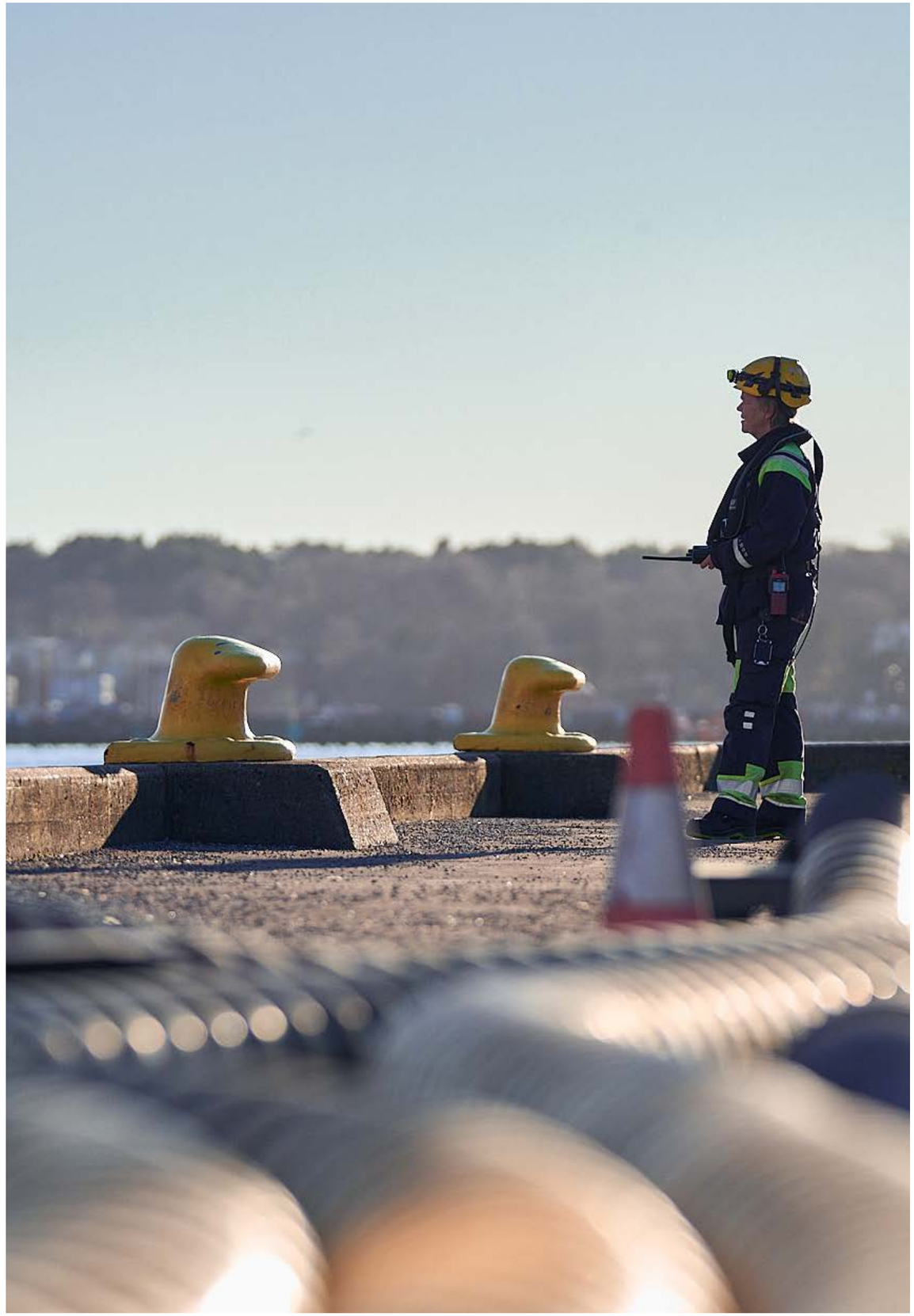
Ett konkret utfall från övningen är att erfarenheterna av den, inklusive var förbättringar behöver ske, kommer att utgöra viktiga underlag när arbetet fortsätter med att stärka beredskapsförmågan i transportsektorn.

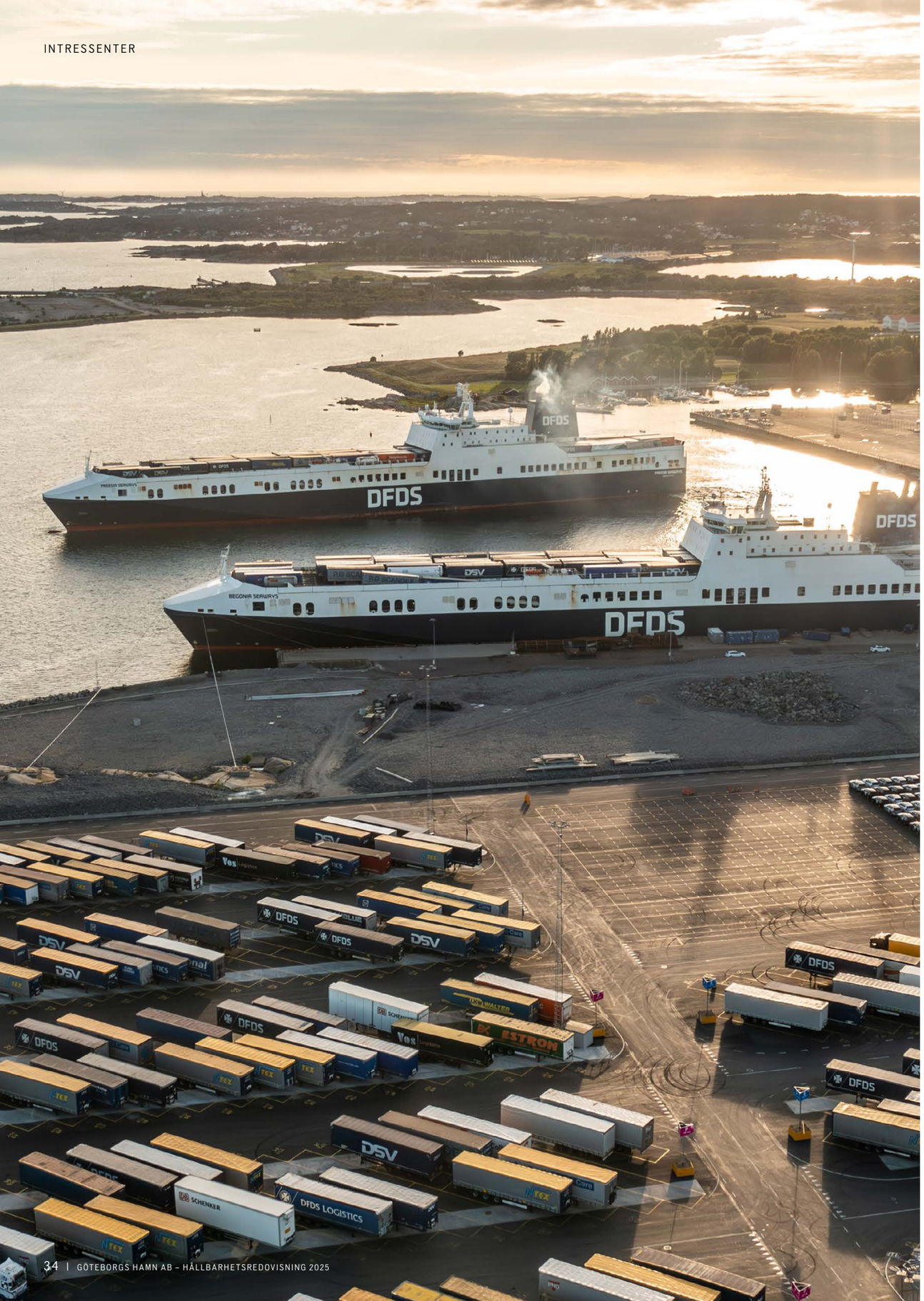
Policys

Göteborgs Hamn AB:s hållbarhetsarbete och rapportering utgår från de hållbarhetsfrågor som identifierats som väsentliga genom bolagets dubbla väsentlighetsanalys.

Dessa frågor ligger till grund för prioritering av mål, åtgärder och uppföljning inom områdena miljö, social hållbarhet och styrning. För varje väsentlig hållbarhetsfråga redovisas de styrande policys, riktlinjer och program som vägleder bolagets arbete och säkerställer ett systematiskt och regelstyrt hållbarhetsarbete i linje med gällande lagstiftning och Göteborgs Stads mål. Tabellen nedan ger en översikt över väsentliga hållbarhetsfrågor och tillhörande styrande dokument.

VÄSENTLIG HÅLLBARHETSFRÅGA	STYRANDE POLICYS	ANSVAR I ORGANISATIONEN
MILJÖ Klimat Föroreningar Biologisk mångfald Marina resurser Resurshantering	• Verksamhetsanvisning för kvalitet, miljö och arbetsmiljö • Göteborgs Hamn AB:s uppförandekod • Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad 2021–2030 • Göteborgs Stads Policy för den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling	• För stödprocessen **Säkerställa en god miljö** ansvarar Sustainability Manager. • Miljödelegeringar.
SOCIAL Egen arbetskraft Arbetare i värdekedjan Berörda samhällen	• Göteborgs Hamns AB:s uppförandekod • Göteborgs Stads policy för arbetsmiljö, medarbetarskap och chefskap • Verksamhetsanvisning för kvalitet, miljö och arbetsmiljö • Göteborgs Hamns AB:s alkohol och drogpolicy • Riktlinje för systematiskt brandskyddsarbete (SBA) • Göteborgs Stads plan för jämställdhet • Göteborgs Stads riktlinje för upphandling och inköp • Säkerhetspolicy för järnvägsverksamhet • Likabehandlingsstrategi	• För stödprocessen **Säkerställa en god arbetsmiljö** ansvarar Head of Human Resources. • För säkerhetsarbetet i energihamnen ansvarar driftchefen. • För arbetet med vår likabehandlingsplan ansvarar ordförande i SHIP-gruppen. • För stödprocessen **Köpa in** ansvarar Head of Procurement. • Rutin för fördelning av arbetsmiljö uppgifter.
STYRNING Företagskultur Skydd för visselblåsare Politisk engagemang och lobbying Relationer med leverantörer Korruption och mutor	• Göteborgs Hamns AB:s uppförandekod • Verksamhetsanvisning för kvalitet, miljö och arbetsmiljö • Hamnordningen • Göteborgs Stads riktlinje för finansverksamhet • Göteborgs Stads riktlinje för informationssäkerhet • Göteborgs Hamn AB:s informationssäkerhets policy • Göteborgs Stads riktlinje för representation, gåvor, mutor, jäv och bisyssla • Göteborgs Hamn AB:s instruktion för representation och gåvor • Göteborg Stads policy för upphandling och inköp	• För ledningsprocess **Leda och styra verksamheten** samt kärnprocessen **Marknadsföra och sälja** ansvarar CEO. • För stödprocessen **Säkerställa en god kvalitet** ansvarar Quality Manager. • För kärnprocessen **Samordna hållbara och effektiva fartygsanlöp** ansvarar Harbour Master. • För kärnprocessen **Långsiktigt planera hamnutveckling** ansvarar Head of Innovation, Development and Transition. • För kärnprocessen **Förvalta effektiv och hållbar infrastruktur** ansvarar Head of Infrastructure. • För kärnprocessen **Säkerställa driften av en säker, effektiv och hållbar energihamn** ansvarar Operations Manager. • För stödprocessen **Säkerställa en god ekonomi** ansvarar CFO. • För arbetet med **Port Security och Informationssäkerhet** ansvarar Head of Security. • För det interna antikorruptionsarbetet ansvarar Head of Corporate Governance.





Långsiktiga relationer med våra intressenter

Vår 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 Göteborgs Hamn samverkar och kommunicerar vi löpande med våra intressenter på varierande sätt och genom olika kanaler.

INTRESSENT	HUVUDFRÅGA / FÖRVÄNTAN PÅ GÖTEBORGS HAMN AB	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 av 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 kopplade till godsflödet.	NKI, Hamndagen, kundkontakter och besök, Renewable Bunker Fuels Forum, bransch-organisationer, webbplats, sociala medier, nyhetsbrev, mässor, kundevenemang.
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 kopplade till godsflödet. Samordning kring säkerhet, miljö och generella hamnfrågor.	NKI, regelbundna möten kopplade till marknads-föring, försäljning, kommunikation, säkerhet, miljö och infrastruktur. Gemensamma kundbesök.
BOLAG I GODSNAVET	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, kundkontakter och besök, bunkerforum, branschorganisationer, webbplats, sociala medier, nyhetsbrev, mässor, kundevenemang.
MEDAR BETARE	Ansvarsfullt företag. Säker och trygg arbetsmiljö. Bra anställnings- och lönevillkor. Balans i livet. Möjligheter till utveckling och karriär. Flexibel arbetsplats. Förutsättningar för delaktighet och motivation.	Utvecklingssamtal, arbetsplatsträffar, HME, Winningtemp, arbetsutskott, arbetsmiljökommitté, medarbetardag, intranät.
LEVER-ANTÖRER	Ansvarsfull, pålitlig, tydlig och kompetent beställare med hög affärsetik. Hållbarhet vid upphandling och framtida teknikval.	Upphandling, startmöten för nya ramavtal, uppföljningsmöten. Regelbundna möten.
MYNDIG HETER	Följa aktuella lagar, tillstånd och villkor. Kommunicera våra långsiktiga planer. Utveckla en ändamålsenlig infrastruktur. Trovärdig och pålitlig verksamhetsutövare samt samarbetspartner. Bidra till samhällets olika utmaningar.	Regelbundna möten och dialog med myndigheter och hamnar på lokal, regional, nationell och internationell nivå.
SAMHÄLLE & OMVÄRLD	Pålitlig och ansvarsfull aktör. Bidra till samhällets olika utmaningar. Minimera miljöpåverkan. Skapa arbetstillfällen.	Branschorganisationer, studiebesök, möten, mässor (både bransch och arbetsmarknad), forskningsprojekt, sociala medier, mejl, telefon, webbplats, mediakontakter.
MILJÖN	Begränsa negativ miljö- och klimatpåverkan från hamnens verksamhet och från transportkedjan i stort. Minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, effektiv resursanvändning samt skydd av vattenmiljöer, biologisk mångfald och närliggande naturområden.	Miljöuppföljning och rapportering, miljökonsekvens-beskrivningar, tillståndsprocesser, samverkan med myndigheter och forskningsaktörer, deltagande i branschinitiativ.

Dubbel väsentlighetsanalys

Göteborgs Hamn AB har genomfört sin första bedömning av dubbel väsentlighet (DMA) som grund för kommande CSRD-rapportering.

Varje hållbarhetsfråga har analyserats utifrån sina inverkningar, risker och möjligheter (IRO– Impacts, Risks, and Opportunities), med fokus på sannolikhet och påverkansgrad. Bedömningen har gjorts ur ett inneboende perspektiv, där branschens förutsättningar ligger till grund utan att nuvarande åtgärder eller kontroller räknats in. Analysen omfattar både hur verksamheten påverkar människor, miljö och samhälle, och hur hållbarhetsfrågor bolagets ekonomi och hamnens långsiktiga utveckling.

VAD DUBBEL VÄSENTLIGHET INNEBÄR

Dubbel väsentlighet visar hur bolag påverkar och påverkas av hållbarhetsfrågor. Enligt EU:s direktiv om hållbarhetsrapportering (CSRD) ska det ske utifrån två perspektiv:

Konsekvensväsentlighet
– så påverkar verksamheten människor, miljö och samhälle.

Finansiell väsentlighet
– så påverkas bolagets ekonomi, risker och möjligheter.

En fråga är väsentlig om den bedöms vara det ur ett eller bägge av dessa perspektiv. Syftet med dubbel väsentlighetsanalys är att identifiera de hållbarhetsfrågor som är mest relevanta för verksamheten och måste rapporteras enligt CSRD.

GÖTEBORGS HAMN AB:S ARBETE MED DUBBEL VÄSENTLIGHETSANALYS

Göteborgs Hamn AB ingår i Göteborgs Stadshus AB koncernen som från och med 2027 tar fram en fullskalig CSRD-rapport på koncernnivå. Under 2024 inledde Göteborgs Hamn sitt arbete med att utveckla en egen dubbel väsentlighetsanalys, som ett viktigt steg mot framtida rapportering.

Syftet med analysen är att identifiera och bedöma vilka hållbarhetsfrågor som är mest väsentliga för hamnens verksamhet, och därmed vilka upplysningskrav och datapunkter som ska ingå i hållbarhetsredovisningen framgent. Under 2025 reviderades och godkändes analysen av bolagets styrelse.

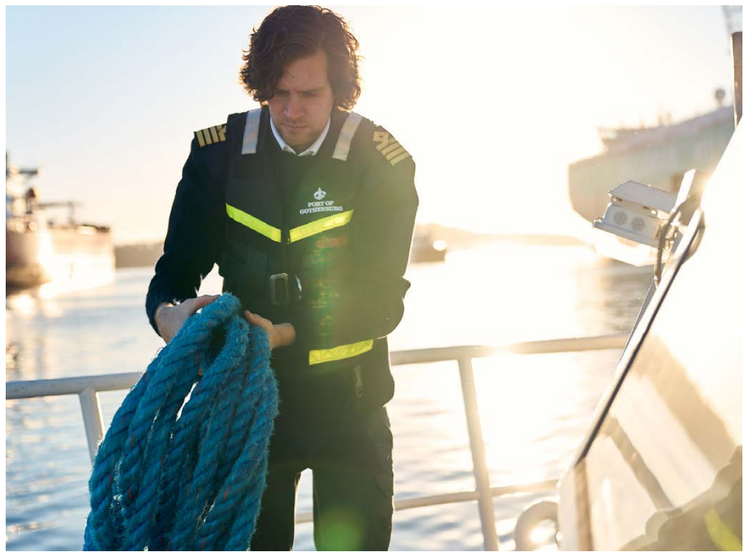
PROJEKTORGANISATION

Kärnan består av ett tvärfunktionellt expertteam. Dessutom bidrar representanter från samtliga affärsområden för att säkerställa en helhetssyn.

VÄRDEKEDJE- OCH INTRESSENTANALYS

Göteborgs Hamn AB:s affärsmodell, som tagits fram enligt Business Model Canvas, ligger till grund för analysen. Hela värdekedjan har kartlagts – från leverantörskedjan (utvinning av material, tillverkning, underhåll och drift) till nedströmsaktiviteter som fartygsanlöp, landtransporter och avfallshantering.

Parallellt har intressenter kartlagts för att identifiera påverkade och intresserade aktörer, inklusive tysta intressenter som miljön och ekosystemen i och kring hamnområdet. Genom analysen säkerställs att alla relevanta perspektiv har fångats in.



IDENTIFIERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Kartläggningen av påverkan, risker och möjligheter har skett i workshops och expertgrupper. Underlaget har hämtats från interna styrdokument, affärsplaner, strategier, miljörapporter samt expertkunskap inom hela värdekedjan.

Både positiv och negativ påverkan har identifierats med fokus på de områdena med störst betydelse för bolagets långsiktiga hållbarhetsarbete.

BEDÖMNING OCH PRIORITERING

Bedömningen av IRO:er utgår från ESRS-ramverket och omfattar miljömässig, social och styrningsmässig påverkan.

Varje fråga utvärderas utifrån:

- Skala (hur stor påverkan är).
- Sannolikhet (hur troligt det är att påverkan inträffar).
- Omfattning (hur omfattande skadan är).
- Återställbarhet (om det är möjligt att återställa påverkan).
- Finansiell relevans (hur det kan påverka Göteborgs Hamns affär).

Även kvalitativa faktorer såsom varumärke, rykte och förtroende vägs in.

PROCESS	
IDENTIFIERA	Kartläggning av påverkan, risker och möjligheter i hela värdekedjan, baserat på expertanalyser, styrdokument och intressentinsikter.
BEDÖMA	Varje fråga bedöms enligt ESRS-kriterier: skala, omfattning, sannolikhet, återställbarhet och finansiell relevans.
PRIORITERA	Frågor med ”hög” eller ”mycket hög” påverkan eller finansiell betydelse klassas som väsentliga.
UPPFÖLJNING	Alla frågor granskas årligen och uppdateras för att spegla förändringar i omvärld och verksamhet.

RESULTAT OCH TILLÄMPNING

Utifrån en sammanvägning av resultaten har frågor som är väsentliga ur ett eller bägge perspektiven identifierats. Dessa redovisas i vår konsoliderade väsentlighets-matris, se nedan.

Den dubbla väsentlighetsanalysen ger Göteborgs Hamn AB en tydlig bild av:

- De hållbarhetsfrågor som har störst faktisk påverkan på människor och miljö.
- De mest relevanta riskerna och möjligheterna för hamnens långsiktiga värdeskapande.
- Hur hållbarhetsarbetet kan integreras i den övergripande strategin och affärsplaneringen.

FORTSATT UTVECKLING

Den dubbla väsentlighetsanalysen uppdateras årligen för att spegla förändringar i verksamheten, omvärlden samt intressenters förväntningar. Göteborgs Hamn AB samarbetar med Göteborgs Stadshus AB för att säkerställa att bolagets analys och prioriteringar harmoniserar med den koncernövergripande DMA som fastställs av Stadshus-koncernens styrelse.

Analysen är ett levande verktyg som stärker Göteborgs Hamn AB:s förmåga att identifiera risker, möjligheter och påverkan så att bolaget kan bidra till en mer resilient, effektiv hamnverksamhet med mindre miljöpåverkan.

MILJÖÄMNEN UNDERÄMNESNIVÅ

Resultat – Inverkans och finansiell väsentlighet av ämnesstandarder på underämnesnivå

		UPPSTRÖMS	EGEN VERKSAMHET	NEDSTRÖMS	RISKER & MÖJLIGHETER
ESRS E1: Klimatförändringar	**E1.1** Anpassning till klimatförändringar	●	◐		
	E1.2 Begränsning av klimatförändringar	◐	◐	●	
	E1.3 Energi	●	◐	●	
ESRS E2: Föroreningar	**E2.1** Förorening av luft	●	●	●	
	E2.2 Förorening av vatten	●	●	◐	
	E2.3 Förorening av mark		●		
	E2.5 Farliga ämnen (SoC)		●		
	E2.6 Väldigt farliga ämnen (SVHC)		●		
ESRS E3: Vatten och marina resurser	**E3.1** Vatten	●			
ESRS E4: Biodiversitet och ekosystem[2]	**E4.1** Direkta påverkansfaktorer för förlust av biologisk mångfald	●	◐	●	
ESRS E5: Resursanvändning och cirkulär ekonomi	**E5.1** Resursinflöden	●	●		
	E5.3 Avfall	●	●	◐	

SOCIALA ÄMNEN UNDERÄMNESNIVÅ

Resultat – Inverkans och finansiell väsentlighet av ämnesstandarder på underämnesnivå

		UPPSTRÖMS	EGEN VERKSAMHET	NEDSTRÖMS	RISKER & MÖJLIGHETER
ESRS S1: Egen arbetskraft	**S1.1** Arbetsvillkor		◐		●
	S1.2 Likabehandling och lika möjligheter för alla		●		
	S1.3 Andra arbetsrelaterade rättigheter		●		
ESRS S2: Arbetstagare i värdekedjan	**S2.1** Arbetsvillkor	◐			
	S2.2 Likabehandling och lika möjligheter för alla	●		●	
	S2.3 Andra arbetsrelaterade rättigheter	●			
ESRS S3: Berörda samhällen	**S3.1** Samhällens ekonomiska, sociala, och kulturella rättigheter	◐	●	●	

STYRNINGSRELATERADE ÄMNEN UNDERÄMNESNIVÅ

Resultat – Inverkans och finansiell väsentlighet av ämnesstandarder på underämnesnivå

		UPPSTRÖMS	EGEN VERKSAMHET	NEDSTRÖMS	RISKER & MÖJLIGHETER
ESRS G1: Ansvarsfullt företagande	**G1.1** Företagskultur		●		
	G1.2 Skydd för visselblåsare		●		
	G1.4 Politiskt engagemang & lobbying		●		
	G1.5 Relationer med leverantörer	◐			
	G1.6 Korruption och mutor	◐	●		

● **Positiv** påverkan ● **Negativ** påverkan ◐ **Negativ och positiv** påverkan

Miljö

Introduktion

Påverkan på vår miljö uppkommer på olika sätt i Göteborgs Hamn AB:s värdekedja, där klimatpåverkan är den mest betydande. Klimatförändringarna är en av de största globala utmaningarna och bolaget har en central roll i övergången till ett hållbart och klimateffektivt transportsystem. Göteborgs Hamn AB fokuserar på att kombinera minskade utsläpp, miljöhänsyn och energieffektivisering med stärkt konkurrenskraft och robust logistik.

E1: Klimatförändringar och energi	s. 42
E2: Föroreningar	s. 52
E3: Vattenförbrukning	s. 54
E4: Biologisk mångfald	s. 54
E5: Resursanvändning och cirkulär ekonomi	s. 54

E1

Klimatförändringar och energi

Klimatförändringar och energi är centrala frågor för Göteborgs Hamns verksamhet och utveckling. Förändrade förutsättningar, ökade krav och energiomställningen påverkar både den egna verksamheten och hamnens roll i transportkedjan.

KLIMATFÖRÄNDRINGAR OCH KLIMATANPASSNING

Klimatförändringarna ökar risken för stigande havsnivåer, översvämningar och extrema väderhändelser. Dessa kan påverka såväl fysisk infrastruktur som hamnens logistikflöden.

Vår klimatanpassning sker genom riskanalyser, skydd mot höjda vattennivåer samt att klimatrisker integreras i planering och investeringsbeslut. Målet är en robust och framtidssäker hamnstruktur med bibehållen funktion och tillgänglighet även vid klimatförändringar.

Klimatförändringar är väsentliga ur ett påverkans-perspektiv, men ännu inte finansiellt väsentliga. Frågan bevakas löpande i takt med att potentiella ekonomiska konsekvenser och klimatscenarier utvecklas.

OMSTÄLLNINGS- OCH MARKNADSRISKER

Omställningen av sjö- och landtransporter kräver stora investeringar i infrastruktur och teknik. För transporter är energi med kraftifgt reducerade utsläpp, ny teknik och effektiva drivmedel måsten. Elektrifiering, vätgas och andra förnybara bränslen är centrala, men omgärdas av utmaningar kring energiförsörjning, kostnader och marknadstillgång.

Göteborgs Hamn AB samverkar med olika intressenter för att möjliggöra energiomställningen för de olika transportslagen som trafikerar hamnen. Exempelvis genom landströmsprogrammet samt möjliggörade av infrastruktur för tillgång på förnybara bränslen i Göteborgs Hamn, såväl som infrastruktur som möjliggör fossilfria lastbilstransporter.

REGULATORISKA FÖRÄNDRINGAR OCH MARKNADSANPASSNING

Den europeiska klimatlagstiftningen, inklusive EU ETS och FuelEU Maritime, medför omfattande förändringar för sjöfart och logistik genom ekonomiska styrmedel och krav på användning av mer energialternativ med lägre klimat-utsläpp. Göteborgs Hamn påverkas både direkt i den egna verksamheten och indirekt genom effekterna på kunder och samarbetspartners, vilket ställer ökade krav på anpassning, investeringar och samverkan i hela värdekedjan.

Vi påverkas direkt av dessa krav, såväl inom vår verksamhet som genom effekterna på kunder och samarbetspartners. Skärpta klimatregler ökar drifts- och investeringskostnader och skapar samtidigt incitament för fossilfria lösningar. Med en tidig anpassning, energi-effektiviseringar och hållbara investeringar stärker vi vår konkurrenskraft och motståndskraft.

ENERGIOMSTÄLLNING OCH AFFÄRSMÖJLIGHETER

Genom energiomställningen kan vi utveckla en resilient verksamhet genom att minska det fossila beroendet.

Nya aktörer inom biometanol och vätgas, exempelvis Nordion Energi och Hydrit, stärker den regionala energi-infrastrukturen och genererar nya intäkter genom arrenden och samarbeten. En diversifierad affärsstrategi sprider riskerna och ger stabila förutsättningar för fortsatt energiomställning.

Långsiktig ambition och styrning

Göteborgs Hamn AB skall vara en ledande möjliggörare för transportsektorns klimatomställning. Arbetet med att minska klimatpåverkan är central i vår strategi för att säkerställa relevans och konkurrenskraft i ett fossilfritt transportsystem.

Göteborgs Hamn AB:s styrelse har givit bolaget ett tydligt uppdrag att ligga i framkant. Som en del av Göteborgs Stad har Göteborgs Hamn AB undertecknat Klimatkontrakt med Göteborg inom ramen för den nationella satsningen Klimatneutrala städer 2030. Där det offentliga, näringslivet och akademin för att uppnå klimatneutralitet med bibehållen livskvalitet inom planetens gränser. Göteborgs Hamn AB samverkar också med aktörer i transportkedjan. Exempelvis har vi och Getting to Zero Coalition signerat ett Call to Action där sjöfarten uppmanas att skyndsamt ställa om till förnybara bränslen.

RISKHANTERING

Identifierade risker omfattar bland annat begränsad tillgång till el, teknisk osäkerhet kring nya bränslen samt risk för inlåsning i långlivade tillgångar. Risker hanteras genom scenarioplanering, successiva investeringar och nära samverkan med leverantörer, kunder och myndigheter.

NULÄGE OCH BASLINJE

Målet är att minska utsläppen med 70% till 2030 jämfört med 2010 inom Scope 1 och 2 samt relevanta delar av Scope 3. Utsläppen mäts i koldioxidekvivalenter enligt GHG-protokollet. Basåret 2010 har satts genom att kartlägga utsläppen från egen verksamhet, inköpt energi och transporter kopplade till godsflöden.

OMSTÄLLNINGSPLAN OCH PRIORITERING

Omställningsplanen till år 2030 omfattar insatser för att minska utsläppen inom målområdet – från sjöfarten utanför Vinga in till kaj, landtransporter inom 031-området, hamnverksamheten och leverantörskedjor.

Omställningsplanen ingår i vår tioåriga ekonomiska planering. Prioritering sker utifrån investeringsnivå, kostnadseffektivitet och koldioxidreduktion per investerad krona. Åtgärderna struktureras efter områdena sjö, hamn och land för att täcka hela logistikkedjan där några av det viktigaste åtgärderna redovisas i tabellen nedan.

OMSTÄLLNINGSPLAN

För att uppnå fastställda mål för minskning av växthusgasutsläpp har Göteborgs Hamn AB identifierat ett antal centrala åtgärder inom sjö, hamn och land. Åtgärderna omfattar både den egna verksamheten och värdekedjan och följs upp inom ramen för bolagets omställningsplan.

OMRÅDE	ÅTGÄRD	SCOPE
SJÖ	Utbyggnad och möjliggörande av landanslutning av fartyg för att minska utsläpp vid kaj	Scope 3
SJÖ	Skapa förutsättningar för användning av förnybara bränslen inom sjöfarten	Scope 3
HAMN	Elektrifiering av fordon, arbetsmaskiner och arbetsfartyg i den egna verksamheten och terminalerna	Scope 1 &3
HAMN	Energieffektivisering och användning av fossilfri el i fastigheter och tekniska system	Scope 2 & 3
HAMN	Klimatkrav och klimatkalkyler i infrastruktur- och byggprojekt	Scope 3
LAND	Utbyggnad av laddinfrastruktur och vätgaslösningar för landtransporter	Scope 3
LAND	Samverkan med transportörer och kunder för ökad andel fordon med reducerade utsläpp	Scope 3

Framsteg i sjöfartens omställning

Cirka 80 procent av utsläppen inom Scope 3 härrör från kundernas fartyg. Huvuddelen av åtgärderna riktas därför mot sjöfartens energiomställning genom landström, möjligheter till bunkring av fossilfria bränslen och effektivare ruttplanering.

Tillgång till fossilfri elproduktion är en förutsättning för elektrifiering och utbyggnad av landström.

LANDANSLUTNING AV FARTYG

Landanslutning av fartyg är centrala i arbetet för att minska sjöfartens klimatpåverkan. När fartyg kan landansluta vid kaj elimineras behovet av att använda hjälpmotorer som vanligen drivs med marindiesel. Det minskar utsläppen av koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och partiklar. Samtidigt sjunker bullernivåerna i hamnområdet vilket främjar både människor och djurlivet ovan och under havsytan.

Landanslutning och infrastrukturen utvecklas för att möta lagkrav och kundbehov. Vissa delar, som exempelvis Skandiahamnen, måste vara anslutna senast 2030, medan exempelvis Älvsborgshamnen byggs ut för att möta rederiers efterfrågan.

Det här stärker hamnens position som en attraktiv och framtidssäker hamn med hög miljöprestanda. Landanslutning hjälper också rederierna att uppfylla sina klimatmål och kraven i internationella regelverk.

Under 2025 har flera viktiga steg inom landanslutning tagits:

- Älvsborgshamnen har gått från konceptstudie till projektering, med investeringsbeslut och upphandling som nästa fas.
- Skandiahamnen har avslutat en förstudie och påbörjat bygget av en nätstation och ställverk som ska försörja terminalen med nödvändig effekt.
- Göteborgs Hamn AB har bidragit till att ta fram internationella riktlinjer för landanslutning till tankfartyg. De fastställer den praktiska utformningen av landanslutning ombord på tankfartyg och på kaj. Det påskyndar den globala implementeringen av säkra och effektiva system.
- I Energihamnen och andra delar av vår verksamhet pågår analyser för framtida utbyggnad när resurser och förutsättningar finns.
- Göteborgs Hamn AB har, tillsammans med Stena Line, Hitachi Energy, PowerCell Group och Linde Gas, genomfört ett pilotprojekt där en vätgasdriven generator levererat el till fartyg vid kaj. Projektet visar att grön vätgas kan bli ett utsläppsfritt alternativ för elförsörjning i hamnar där infrastruktur för landanslutning saknas.

Landanslutningsprogrammet möter utmaningar som varierande fartygsteknik, korta kontraktsperioder och behovet av samordning mellan rederier. Samtidigt växer den tekniska mognaden och efterfrågan när fler fartyg utrustas med landströmsanslutning och de internationella riktlinjerna blir tydligare.

Genom en robust infrastruktur för landanslutning skapar Göteborgs Hamn förutsättningar för betydande utsläppsminskningar och en konkurrenskraftig och mer hållbar utveckling av sjöfarten. Därför är landanslutning en viktig del av hamnens bidrag till våra kunders energi omställning.

FRAMSTEG MOT ALTERNATIVA BRÄNSLEN OCH ENERGIEFFEKTIVISERING

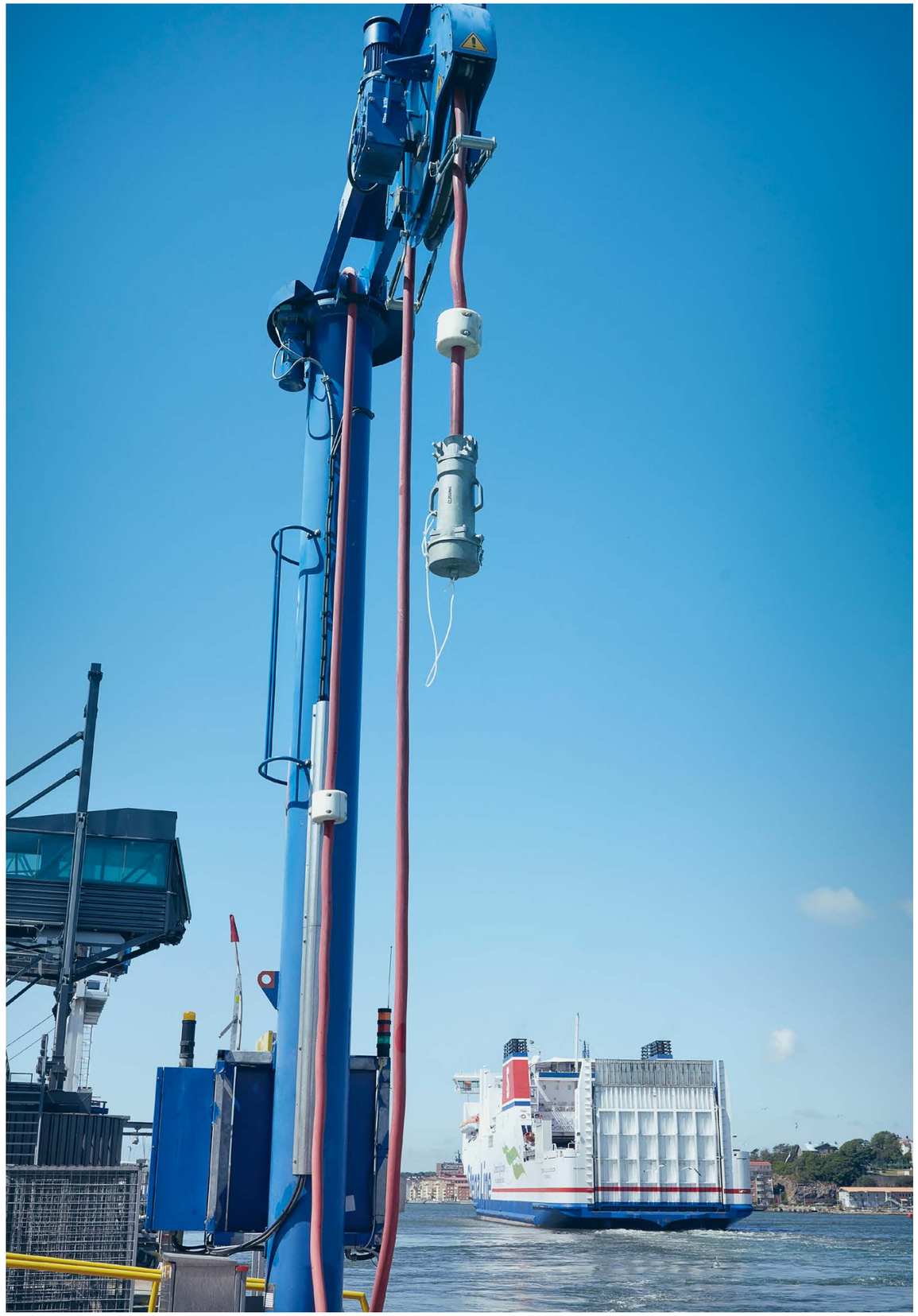
Göteborgs Hamn har tagit viktiga steg mot att bli Skandinaviens ledande bunkringsnav för förnybara bränslen. Tillsammans med samarbetspartners har satsningar genomförts som stärker tillgången till fossilfria alternativ för sjöfart och industri.

Nordion Energis nya förvätskningsanläggning för biogas i Energihamnen planeras att vara i drift 2026. Anläggningen är den första med direktanslutning till det västsvenska gasnätet och kommer leverera cirka 250 GWh flytande biometanol årligen. St1 Biokraft har genomfört den första bunkringen av svenskproducerad flytande biogas i Göteborgs Hamn. Det visar att biometan kan användas storskaligt.

Inom sjöfartssektorn skymtas en trend där allt fler rederier arbetar med energieffektiviseringar av fartyg, vilket ger en signifikant reducering av koldioxidutsläpp utan bränslebyte.

Vi ser under senare år en ökad frekvens av fartyg som förbränner bränslen med lägre koldioxidutsläpp. En föregångare på området är Furetank som under 2025 har säkrat en fossilfri drift i sin EU-baserade flotta, delvis tack vare biogas och HVO100 bunkrad i Göteborgs hamn.

Dessa initiativ illustrerar utvecklingen mot en sjöfart där teknisk innovation, energieffektivisering och bränsleomställning tillsammans reducerar den samlade klimatpåverkan inom hamnens ekosystem.



"Vi inspirerades av Göteborgs Hamns mål att reducera utsläppen med 70 procent från Vinga och in till kaj. Vi ville bli en del av det."

Claes Möller, CEO, Terntank

Terntank har vind i seglen

Innovation, säkerhet och omtanke om människor har alltid präglat familjeföretaget Terntank från Donsö. Med målet att uppnå nettonollutsläpp redan 2040 är rederiet en föregångare inom energieffektiv och fossilfri sjöfart i Östersjöområdet och bland annat sjösätter de nu hypermoderna fartyg med segel. Deras initiativ är samtidigt ett bevis för hur Göteborgs Hamns hållbarhetstänk inspirerar andra aktörer att nå längre.

Terntank har alltid haft ett stort intresse av nya tekniska lösningar parat med en stark vurm för såväl medarbetarna som planeten. Ett exempel på det är fartygens slutna system som gör att besättningen aldrig kommer i kontakt med lasten, men också förhindrar oljespill. Faktum är att Terntank ofta legat steget före regelverken. Redan 1974 beställde de fartyg med dubbelskrov, vilket var drygt 20 år innan det blev ett krav.

STÄNDIG ENERGIEFFEKTIVISERING

Ett annat miljöinitiativ är det mångåriga jobbet med att energieffektivisera sin flotta. När Terntank jämförde fartygen de beställde 2012 med nästkommande generation som beställdes 2016–2017 hade man minskat bränsleförbrukningen med 38 procent (från 22 till 16 ton/dygn). Det skedde genom att se över allt från skrovdesign, huvudmaskin, propellrar och roder till hur maskinen körs.

Arbetet fortsätter oförtrutet, vilket den senaste generationens fartyg tydligt visar. Motorerna är än mer effektiva och fartygen har batterier som laddas vid kaj med landström. Vidare blir driften optimerad genom just-in-time. Dessutom har fem fartyg beställts med fyra nedfällbara segel som möjliggör vindassisterad framdrift. Totalt minskar det förbrukningen med ytterligare 28–30 procent.

Att Göteborgs Hamn AB uttryckt ambitiösa hållbarhetsmål har inte gått Terntank förbi.

– Vi inspirerades av Göteborgs Hamns mål att reducera utsläppen med 70 procent från Vinga och in till kaj. Vi ville bli en del av det, berättar Claes Möller och fortsätter:

– Vi började tänka och insåg att vi kunde ersätta hjälpmotorn som brukade starta vid Vinga med batterier. Då blev det inga utsläpp. Och batterierna kan vi antingen ladda till sjöss med hjälp av propellern till axelgeneratorn eller vid kaj tack vare den nyutvecklade tekniken med landström vid kaj.

Claes Möller
CEO, Terntank

ETT TÄTT OCH ÖMSESIDIGT SAMARBETE

Just landström är ett område där Terntank tillsammans med Göteborgs Hamn och andra aktörer utvecklat en innovation. Det handlar om att tankfartyg ska kunna ansluta till landström i en explosiv miljö; en innovation med hög teknisk komplexitet som krävt både nytänk och mod, vilket rimmar väl med Terntanks filosofi.

Terntank ser enorma fördelar med landström och har också varit med under hela resan för att säkerställa att det som fungerar på land också fungerar ombord, även i miljöer som Energihamnen.

– Vi har ett tätt samarbete med Göteborgs Hamn sedan många år och när det gäller landström har våra regelbundna möten varit otroligt fruktsamma, säger Claes Möller.
Det är tydligt att Terntanks och Göteborgs Hamns samarbete går bortom enstaka projekt. Det handlar om att skapa innovation genom förtroende. Parterna träffas regelbundet, gör gemensamma riskbedömningar och genom en öppen diskussion har de byggt ett arbetssätt där utveckling sker steg för steg, men med tydlig riktning.
Och ett område där samsynen är tydlig är arbetsmiljö.

– I hamnar betalar du en anlöpsavgift baserad på bruttot (gross tonnage), vilket är volymen i fartyget. Vi satsar mycket på utrustning som förbättrar arbetsmiljön, vilket ökar fartygens volym. Men, i Göteborgs Hamn är arbetsmiljö inkluderat i index för rabatt på hamntaxa. Det är otroligt värdefullt, säger Claes Möller.

Terntanks senaste tankfartyg har nedfällbara segel som möjliggör vindassisterad framdrift.

En annan fördel med Göteborgs Hamn är att Terntank får 10 procent i rabatt på hamntaxan då de är i högsta miljöklassen. Det underlättar konkurrensen med konventionella fartyg och stärker Terntanks övertygelse om att fortsätta omställningsresan.

Terntanks omställning innebär en övergång till nya bränslen med lägre koldioxidintensitet. Enligt Claes Möller är siktet inställt på att ersätta metanol framställd av naturgas med e-bränslen som fossilfri metanol, att dieselfartyg går över till HVO100 och att de som drivs av LNG fasas över till biogas. Det innebär stora investeringar, men det finns pengar att söka, påpekar han, och lyfter att det verkligt avgörande är tillgången på bränslen och prisgapet mellan fossila och fossilfria bränslen.

– Jag är optimist där. Det kommer att lösa sig. Och även om många pratar om nettonoll till år 2050 är vårt mål 2040, avslutar Claes Möller.

Initativ och framsteg i hamnen

EGNA UTSLÄPP OCH TERMINALVERKSAMHET

Göteborgs Hamn AB:s direkta utsläpp kommer från arbetsfartyg, maskiner, fordon och gasuppvärmning. Sedan 2010 har dessa, tack vare elektrifiering och förnybara bränslen, minskat från 590 ton CO_2e till cirka 30 ton, en reduktion på 95 procent.

Terminaloperatörerna APM Terminals Gothenburg, Gothenburg Ro/Ro Terminal och Logent omfattas av ett gemensamt miljötillstånd. Utsläppen från terminalerna har, tack vare fossilfri el och fossilfria drivmedel, minskat från 15 500 ton CO_2e (2010) till cirka 1 300 ton CO_2e, vilket motsvarar en minskning med 91 procent från basåret 2010 till 2025. Under året togs en vätgasdriven truck i drift i GRT, tankad vid Hydrits station, vilket är ett viktigt steg mot utsläpp nära noll.

LANDTRANSPORTER

Landtransporter står för en betydande andel av Scope 3-utsläppen men präglas av begränsad rådighet. Efter att reduktionsplikten ändrades har utsläppen ökat något.

Göteborgs Hamn AB skapar förutsättningar för elektrifiering genom publika laddstationer och en vätgas-tankstation, samt samarbete inom Tranzero Initiative.

Andelen eldrivna lastbilar som anlöper APM Terminals har fördubblats sedan 2023 och utgör nu cirka 12 procent.

KLIMATKRAV I PROJEKT

Samtliga infrastrukturprojekt omfattas av **Gemensamma miljökrav** (Trafikverket, Stockholm, Göteborg, Malmö) med successivt skärpta krav på material, energi och maskin-park. I projekt över 50 MSEK genomförs klimatkalkyler i flera skeden och där hålls klimatworkshops för att identifiera åtgärder. För projekt under 50 MSEK används en förenklad koldioxidsnurra.

Göteborgs Hamn arbetar för att öka användningen av återvunnet material och betong och stål med bättre miljö-prestanda samt minska beroendet av fossilkrävande plast.

Som deltagare i Handslaget för cirkulärt byggande utvecklar vi lösningar för återbruk, materialåtervinning och cirkulära byggflöden.

Skandiaporten – ett projekt prisat för sitt klimatarbete

Att minska klimatpåverkan i infrastrukturprojekten är högsta prioritet i Göteborgs Hamn AB. Ett föredömligt exempel är Skandiaporten där ett noggrant och löpande arbete sänkt koldioxidutsläppen med över 30 procent – vilket ledde till att projektet belönades med Utmärkelsen för hållbar infrastruktur under Sweden Green Building Awards 2025.

– Sedan två år tillbaka följer vi upp klimatpåverkan i våra infrastrukturprojekt. Ungefär samtidigt påbörjades Skandiaporten, så projektet har gått lite i bräschen, säger Kristina Bernstén, Environmental Engineer, Göteborgs Hamn AB.

Den första samlade bilden av hamnens klimatpåverkan kom under 2024. En slutsats var att vi behöver gå bortom minimikrav för att verkligen göra skillnad. Genom att det nu finns data på påverkan och var den uppstår ökar även möjligheterna att optimera projekt utifrån ekonomi och klimat.

Två ytterligare faktorer spelar in här. Dels anger Göteborgs Hamn AB:s nya affärsplan specifika mål som tydliggör kravbilden. Dels har det visat sig att kostnaderna för klimatåtgärder bara utgör en liten del av den totala budgeten för projektet.

VARJE DETALJ BIDRAR TILL EN BÄTTRE HELHET

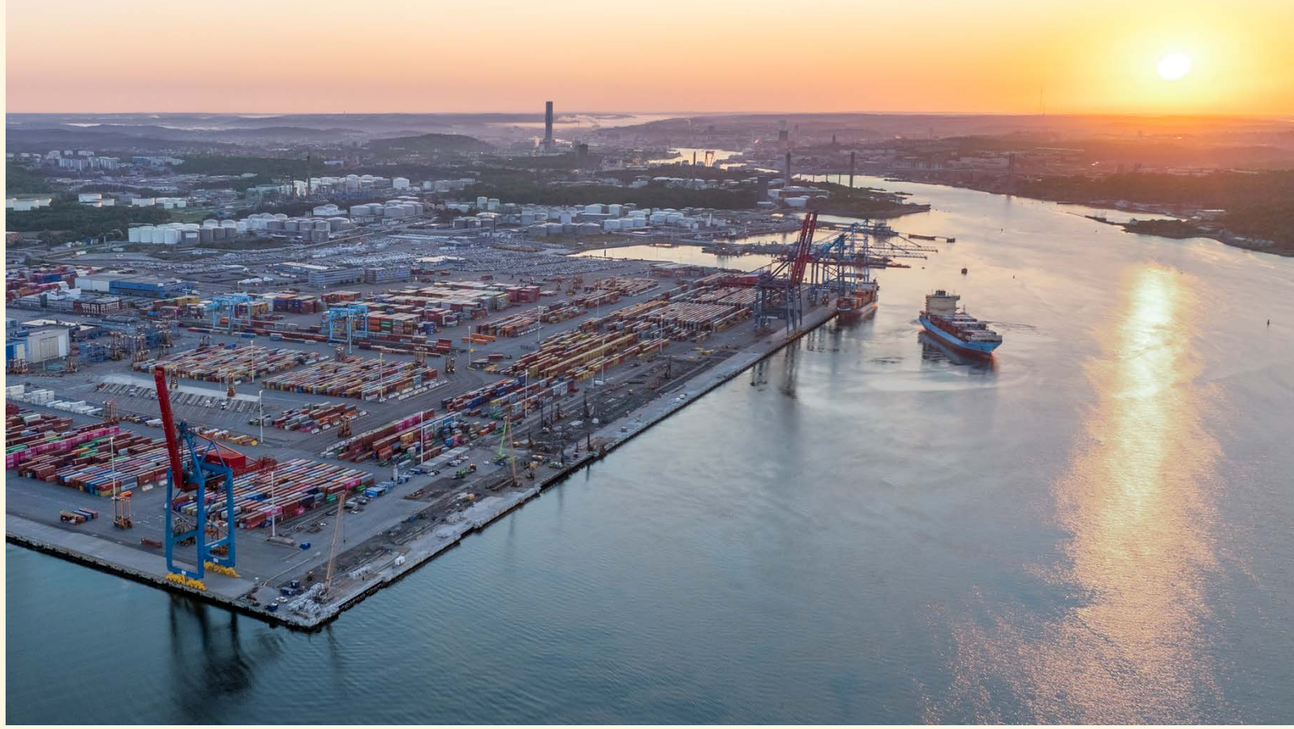
Så, hur minskar projekt Skandiaporten koldioxidutsläppen med en bit över 30 procent till en kostnad som bara utgör någon procent av budgeten? Den absolut viktigaste framgångsfaktorn är en engagerad samverkan mellan Göteborgs Hamn AB och entreprenören NCC där parterna tillsammans ser hur klimatpåverkan kan minskas genom att utvärdera olika arbetsmoment och utformningar.

Ett självklart fokus är det som typiskt påverkar mest, exempelvis betong, stål, asfalt, schaktmassor, bränslen och transporter. Givet att Skandiaporten äger rum vid och i vatten tas också hänsyn till förorenade muddermassor, grumling och undervattensbuller.

Ett annat nyckelord är betalningsvilja. Kristina Bernstén menar att Göteborgs Hamn AB tydligt uttrycker att den finns, men är samtidigt tydlig med att varje åtgärd värderas noga så att effekten av klimatarbetet blir största möjliga.

– Vi utmanar ständigt tankar à la så här har vi alltid gjort. Bland annat kom ett förslag från entreprenören om att man kanske inte behöver fylla stålrörspålarna med betong hela vägen. Det utvärderades och på så vis kom vi fram till att det räcker med sten och grus i vissa delar.

Elin Dörrheide, (GHAB), Ida Alexandersson (NCC), Linus Pålbrink (NCC), Kristina Bernstén (GHAB), Jan Andersson (GHAB) och Christer Carlsson (NCC) firar vinsten i Sweden Green Building Awards.



DET FINNS ALLTID UTRYMME ATT BLI ÄNNU BÄTTRE

Den enskilt viktigaste åtgärden rör stål. Genom aktiva materialval har klimatavtrycket sänkts med 15 procent. Dessutom går all spont på tåg från Luxemburg nästan hela vägen in i hamnen, vilket minimerar lastbilstransporterna.

Många av de stora besluten är redan tagna, men det är inget skäl att nöja sig, enligt Kristina Bernstén.

– Utmaningen är att aldrig luta sig tillbaka. Det dyker hela tiden upp små saker som inte syns i kalkylerna men kan göra Skandiaporten ännu bättre. Det är inga stora poster, men målet är att både entreprenör och vi som beställare hela tiden försöker hitta nya sätt att sänka klimatpåverkan lite till.

EN SEGER FÖR FRAMTIDA GENERATIONER

Det här arbetet har väckt uppmärksamhet och vid Sweden Green Building Awards 2025 belönades Skandiaporten med utmärkelsen för hållbar infrastruktur. Juryns motivering lät så här:

"I en krävande och komplex miljö har årets vinnare visat mod och innovationskraft genom att satsa på klimatoptimerad grundläggning, systematiskt arbete med klimatreducerande åtgärder samt cirkulära lösningar. Resultatet är en nära 40 procentig minskning av klimatpåverkan. Med sitt helhetsperspektiv på hållbarhet visar projektet vägen för hela branschen, och är ett bevis på att hållbarhetsarbete inte bara reducerar klimatpåverkan utan också skapar hög kvalitet och inspiration för framtida projekt".

Jan Andersson, projektledare för Skandiaporten på Göteborgs Hamn AB kommenterade utmärkelsen så här:

– Med 36 procents koldioxidreduktion anser jag att den största vinsten går till framtidens generationer. Genom våra klimatsmarta materialval, innovativa lösningar och ett nära samarbete med NCC har vi visat att det går att bygga koldioxidreducerande även i infrastrukturprojekt av miljardklass.

Exempel på klimatsmarta insatser i Skandiaporten

- återvunnet stål
- optimering av konstruktioner och användning av till exempel betong med lägre klimatpåverkan
- effektivare spont
- HVO100 i alla maskiner
- eldrift när möjligt
- minskade transporter genom samlade beställningar
- cirkulärt byggande
- materialåtervinning
- återbruk
- löpande klimatkalkyler
- inköp med CO_2 som urvalskriterium.

Läs mer om Skandiaporten här.

E2
Föroreningar

Göteborgs Hamn AB påverkar miljön på flera olika sätt i vår värdekedja. Genom att mäta, övervaka och rapportera miljöpåverkan tar bolaget ansvar och kan därigenom vidta relevanta åtgärder för att minimera effekterna. Vår riktning framåt tillsammans med andra aktörer i värdekedjan är minskade föroreningar till luft, mark och vatten, åtgärder för att främja biologisk mångfald samt cirkulär resurshantering.

PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Genom hela värdekedjan belastas miljön på olika sätt. Nedan beskrivs påverkan, risker och möjligheter som i väsentlighetsanalysen har identifierats som mest betydande.

FÖRORENINGAR I LUFT, VATTEN OCH MARK

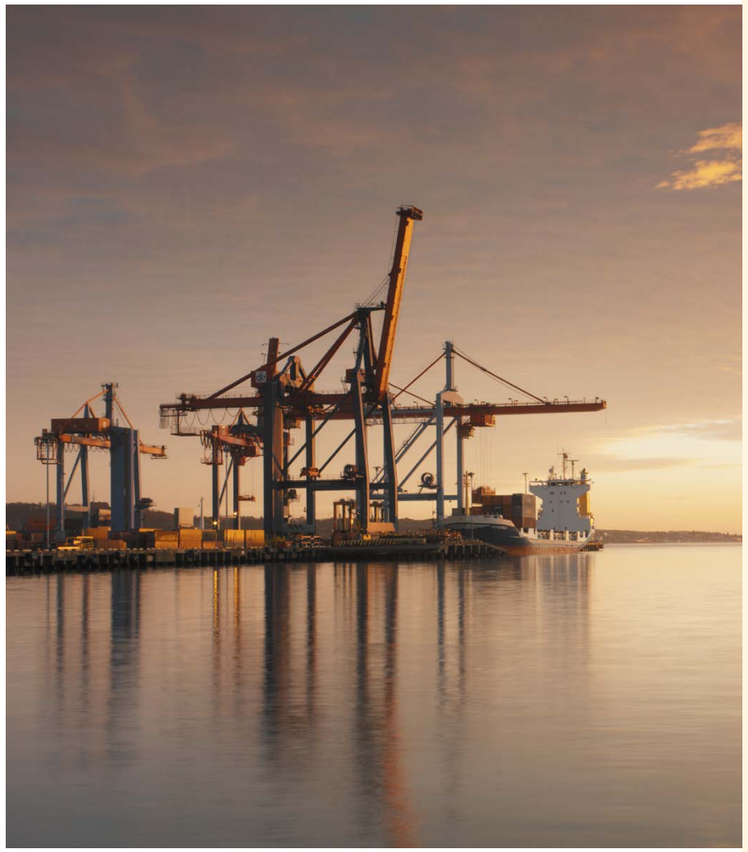
Bolagets egen verksamhet ger upphov till emissioner i den dagliga driften och vid större projekt och entreprenader. Användning av arbetsmaskiner, hantering av dagvatten och underhållsmuddring är exempel på aktiviteter med en påverkan. En stor del av arbetsmaskinerna är idag elektrifierade eller kör på fossilfria alternativ, vilket har minskat emissionerna från vår egen verksamhet. Oavsiktliga spill har identifierats som en risk, men saneringsutrustning, länsor och en manual för produktutsläpp finns på plats för att minska påverkan vid ett spill. Dagvattnet från terminalytor hanteras på olika sätt i olika hamndelar innan det når recipienten. Under året har det i Energihamnen genomförts en större kartläggning av PFAS-förekomst i dag- och grundvatten, för att förbereda för en ändamålsenlig rening av dagvattnet.

Stora delar av hamnområdet består av utfyllnadsmassor som kan innehålla föroreningar och i Energihamnen finns historiska oljeföroreningar. I samband med schaktning vid ombyggnation omhändertas massorna vilket medför att föroreningarna gradvis minskar. Bolaget har ett GIS-baserat system för att dokumentera markföroreningar.

Fartyg- och lastbilstransporterna till och från hamnen genererar förutom utsläpp av koldioxid även utsläpp av svaveldioxider, kvävedioxider, partiklar och kolväten. Årligen beräknas påverkan från sjöfarten. Under 2025 uppgick utsläppen från sjöfarten (från Vinga till kaj) till 40 ton svaveldioxider, 1200 ton kvävedioxider och 29 ton partiklar. Många av de incitament, regelförändringar och tekniska investeringar som beskrivs i kapitlet **Framsteg i sjöfartens omställning** kommer att leda till minskade emissioner av svaveldioxid, kvävedioxider och partiklar. Göteborgs Hamn AB har under många år varit medlemmar i Bohuskustens vattenvårdsförbund, Göta Älvs vattenvårdsförbund samt Luftvårdsförbundet i Göteborgsområdet. Inom ramen för förbunden görs undersökningar och mätningar på den närliggande miljön.

KEMIKALIEHANTERING

I verksamheten används kemiska produkter, främst för arbete inom infrastruktur, anläggning och entreprenad. Information om de kemiska produkternas risker och farliga ämnen finns dokumenterade. Årligen genomförs kemikalieinventeringar och kemiska produkter med PRIO U och PRIO R följs regelbundet upp och ersättningskemikalier utvärderas.



Energihamnen ligger steget före

Energihamnen är avgörande för svensk energiförsörjning. För att ligga i framkant inom hållbarhet sker här ett ständigt förbättringsarbete och två aktuella exempel är kontroll av invallningar samt relining av ledningar.

Oavsett väder, vattennivåer och andra yttre faktorer lossas, lastas och lagras dagligen stora mängder energiprodukter i Energihamnen. Det är en komplex verksamhet som omgärdas av höga krav på arbetsmiljön och säkerheten. Därför är det förebyggande arbetet av yttersta vikt.

SÅ KONTROLLERAS INVALLNINGARNA

Hamnens system för oljeförorenat avlopp (OFA) är ett rörledningssystem som slingrar sig runt Energihamnen. Enkelt uttryckt står cisterner på en invallad OFA-yta och vid droppläckage ska oljan inte nå kringliggande verksamheter. I samband med en periodisk besiktning så frågade Länsstyrelsen hur ofta invallningen under läckagekänslig utrustning kontrollerades. Ett beslut togs av Göteborgs Hamn AB att arbetssättet för detta bör förbättras.

– Då bestämde vi oss för att testa tätheten på OFA-ytorna vilket skedde under 2025, säger Sandra Persson, Project Manager i Energihamnen.

Ett arbetssätt togs fram för att testa de betongytor Göteborgs Hamn AB hanterar, vilket är knutpunkter för ventiler, pumpar och liknande. Ytorna vattenfylldes för att upptäcka eventuella läckage. Det här gjorde också att vi fick reda på mycket ytorna rymmer och hur stora läckage de hanterar.

Resultaten var överlag bra, men vissa ytor rymde mindre än förväntat. Åtgärder har vidtagits för att hantera ytor med läckage och dessutom har invallningen höjts på vissa ytor så att de rymmer mer.

– Läckage kan få väldigt stora konsekvenser för vårt grundvatten. Därför går vi i bräschen och visar vad alla behöver göra med sina OFA-ytor, säger Sandra Persson.

En utmaning är att det saknas dimensionering. Det finns också frågor kring hur stora ytor behöver vara och vad de ska hantera. Därför planeras en riskanalys under 2026 där respektive yta bedöms utifrån sunt förnuft. Två exempel är hur närheten till havet påverkar sargens höjd och vad sannolikheten och konsekvensen av ett spill är.

RELINING AV LEDNINGAR

Ett ytterligare exempel på det förebyggande arbetet är relining av rörledningar. Enkelt uttryckt innebär det att förlänga livslängden på exempelvis ledningar för dagvatten- och färskvattenhantering genom att pressa in nya rör i existerande ledningar istället för att gräva upp allting och byta ut rören.

Det finns en dubbel hållbarhetsnytta här. Dels krävs inte nya rör, vilket sparar material. Dels blir ingreppet mindre, vilket sparar tid, kostnader och energi. Men, det finns också en tydlig praktisk nytta givet hur komplex verksamheten är i Energihamnen.

Här pågår en mängd projekt, bland annat ska Göteborgs Energi ersätta hela sitt gamla kablage och Nordion uppföra en ny anläggning. Och när det grävs räcker det inte att göra ledningskoll för egna kablar, ledningar och rör, utan det krävs kontakt med ett flertal aktörer. Att då välja relining istället för att byta ut alla ledningar underlättar för alla inblandade parter.

– Allt som händer här sker på ett pyttelitet område som redan är smockfullt med verksamheter, men det är samtidigt det som är så kul. Vi som är anställda i Energihamnen jobbar nära kunderna hela tiden och vi jobbar väldigt bra ihop. Det gör att vi verkligen har en chans att förbättra saker och ting i Energihamnen, avslutar Sandra Persson.

Sandra Persson och Håkan Ekelund, anställda i Energihamnen.

E3
Vattenförbrukning

Färskvatten är en grundläggande resurs och det är viktigt att hushålla med vatten eftersom både framställning och distribution av färskvattnet kräver energi och kemikalier. Vattenförbrukningen inom bolaget består av vatten vid underhållsarbeten, vatten till brandbekämpningssystem och för personalbehov. Utöver det distribuerar Göteborgs Hamn AB vatten till fartyg och arrendatorer. Hamnens egna rörledningssystem är delvis föråldrat, vilket kan innebära risker för vattenläckor, men det pågår ett kontinuerligt arbete med att byta ut gamla ledningar för att minska läckagerisker.

Under året har installation av nytt brandbekämpningssystem på tre kajer i Energihamnen genomförts. När systemet är i drift kan havsvatten användas för brandbekämpning i stället för färskvatten och en stor del av de löpande testerna av systemet kommer att ske med havsvatten, vilket kommer minska vår färskvattenförbrukning under kommande år.

Tillsammans med Kretslopp och vatten kommer Göteborgs Hamn AB ingå i ett forskningsprojekt om resurseffektiv vattenanvändning i verksamheter med syftet att utforska, utveckla och skala upp nyskapande lösningar.

E4
Biologisk mångfald

Göteborgs Hamn AB har ett ansvar för att den egna verksamheten bedrivs på ett sådant sätt att påverkan på den biologisk mångfald minimeras både på land och i vatten. Vid större projekt där nya land eller vattenområden tas i anspråk eller vid ombyggnation av kajer inleds en miljöprövningsprocess. I samband med ansökan för ett miljötillstånd inventeras djur och växter i området och i vilken omfattning den negativa påverkan kan minimeras alternativt kompenseras för. Göteborgs Hamn AB gör årliga inventeringar av ålgräsängar och musselbankar inom hamnområdet och runt dumpningsplatsen för muddermassor, Nya Vinga, görs diverse inventeringar av mjukbottenfauna. En kompensationsåtgärd som har genomförts i samband med utbyggnad av ett nytt terminalområde är återplantering av ålgräs på olika ställen i Göteborgs skärgård.

FRAMÅTRIKTADE AKTIVITETER

Göteborgs Hamn AB har en ambition är att arbeta förebyggande med att minska förlusten av biologisk mångfald i den egna verksamheter. I värdekedjan finns det möjligheter att tillsammans med andra aktörer arbeta tillsammans med konkreta åtgärder. Göteborgs Hamn AB har gått med i Handslaget för biologisk mångfald, vilket är en avsiktsförklaring för att tillsammans ta krafttag för att gynna biologisk mångfald. Här finns en möjlighet att stärka vårt hållbarhetsarbete.

En konkret åtgärd för att öka biodiversiteten är utplantering av atlantstören i Göta Älv. En art som blev utrotad av överfiske. Genom insatser av bl a Göteborgs Naturhistoriska museum, SLU och Göteborgs Universitet har man kunnat återplantera 163 störar i förhoppning om att återintroducera arten. Göteborgs Hamn AB har donerat ekonomiska medel till projektet.

E5
Resursanvändning och cirkulär ekonomi

För Göteborgs Hamn AB är det viktigt med en ansvarsfull användning av naturresurser. Detta omfattar allt ifrån inköp av material, förvaltning av land och vattenområden till avfallshantering. För avfall som uppkommer i verksamheten och omhändertas från fartygen följs avfallshierarkin, där att förebyggande åtgärder prioriteras först, följt av återanvändning och återvinning.

Muddring och schaktning är en del av verksamheten. Farleden till Göteborgs Hamn behöver underhållsmuddras för att säkerställa rätt sjökortsdjup och muddring sker även vid ombyggnation och expansion. Hur muddermassorna omhändertas är viktigt ur ett resurshushållningshänseende samt ur ett ekonomiskt perspektiv. Åtgärder som vidtas är att utvärdera olika ytors behov av muddring samt att hitta möjligheter att återanvända förorenade muddermassor vid bildande av nya markområden. Det gör flödena mer cirkulära. Vid utbyggnaden av terminalytan i Arendal återanvändes muddermassorna istället för att jungfruligt material användes.

Den egna verksamheten genererar olika typer av avfall, från kontors- och fastighetsavfall till avfall från verkstaden och projekt. Göteborgs Hamn är också skyldig att ta emot avfall från de fartyg som normalt anlöper hamnen. Exempel på avfallskategorier som mottas från fartyg är fast avfall, maskinrumsavfall och tankspolvatten. Det är viktigt att avfallet som genereras och tas emot och sorteras rätt. Källsorteringsanvisningar för fartygen och avfallsrutin finns på plats för att guida rätt.

Ett handslag för ökad biologisk mångfald

I oktober 2025 gick Göteborgs Hamn AB med i Handslaget för biologisk mångfald och ekosystemtjänster i Göteborgsregionen. Ett naturligt steg då hamnbolaget, som dess VD Göran Eriksson uttryckte det under ceremonin, är en del av naturen.

Handslaget för biologisk mångfald och ekosystemtjänster i Göteborgsregionen är en avsiktsförklaring mellan regionala aktörer, näringslivet och akademin. Syftet är att gynna biologisk mångfald och främja ekosystemtjänster, vilket bidrar till en hållbar utveckling som såväl medborgare som näringsliv mår bra av.

Medlemmarna i Handslaget har alla en stor påverkan på den biologiska mångfalden, men också kraften att bidra till förändring genom egna åtgärder, samarbeten inom Handslaget samt kunskapsspridning.

Göteborgs Hamn är medvetna om sitt ansvar och hur det sträcker sig bortom att kompensera för de konsekvenser som uppstår när verksamheten gör anspråk på naturmiljöer. Undertecknandet innebär att bolaget tydligt uttalat att det ska verka för att minska påverkan från sin verksamhet samt stärka den biologiska mångfalden i Göteborgsområdet.

Vid ceremonin där Göteborgs Hamn AB formellt gick med i Handslaget uttryckte Göran Eriksson hur hamnen är en del av naturen och beroende av den:

– Vi vill inte öka belastningen på naturen, men för mig är inte nettonoll tillräckligt. Jag tror att vi måste bidra positivt för att gynna framtida generationer. Därför är det självklart för oss att gå med i Handslaget.

Foto: Isac Lundmark

"Att Göteborgs Hamn gått med i Handslaget är glädjande då Göta älv är ett av våra största och mest underskattade ekosystem."

Viktor Elliot Lektor i företagsekonomi/forskare inom hållbar finans, Handelshögskolan vid Göteborgs

”Handslaget är ett näringsinitiativ som utgår från att alla är beroende av ekosystemtjänster. En försvagad natur innebär en risk, därför gynnar det alla att värna om naturen. Fler behöver förstå att naturen inte är en gratis resurs och att vår påverkan innebär en kostnad för alla.

Samtidigt är biologisk mångfald en affärsmöjlighet om vi tänker till kring naturbaserade lösningar och innovationer. Det är ett område utan konkurrens, vilket gör det lättare att samarbeta och samverka. Dessutom finns affärsmässiga drivkrafter som att förekomma tvingande lagstiftning samt att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare och affärspartner. Det här är frågor där medlemmarna i Handslaget utstrålar inspiration och framtidstro.

Att Göteborgs Hamn gått med i Handslaget är glädjande då Göta älv är ett av våra största och mest underskattade ekosystem. Dessutom har hamnen en nyckelroll både vad gäller sjöfart och landtransporter, med möjlighet att påverka hela värdekedjan i frågan kring biologisk mångfald.”

Skanna QR-koden eller gå till beego.se för att läsa mer om Handslaget för biologisk mångfald.

Social hållbarhet

Introduktion

Som Nordens största hamn har Göteborgs Hamn AB en omfattande påverkan på omkringliggande samhällen. Hamnen är en central del av den regionala och nationella försörjningskedjan och är samhällsnyttig genom att bidra till arbetstillfällen och ekonomisk utveckling. Den egna arbetskraften i Göteborgs Hamn AB:s verksamheter är i detta sammanhang en avgörande resurs och en förutsättning för säker, effektiv och långsiktigt hållbar drift. Samtidigt innebär verksamheten att boende, närliggande stadsdelar och lokala samhällen påverkas av trafik, buller, luftkvalitet och andra faktorer kopplade till hamnens drift och infrastruktur.

Göteborgs Hamns arbete handlar om att säkerställa att samhällspåverkan hanteras systematiskt och ansvarsfullt, att dialog förs med berörda aktörer och att investeringar och initiativ stärker livskvaliteten och tryggheten i de samhällen hamnen verkar i.

S1: Egen arbetskraft	s. 58
S2: Arbetstagare i värdekedjan	s. 63
S3: Berörda samhällen	s. 66

S1

Egen arbetskraft

Den egna arbetskraften är avgörande för Göteborgs Hamn AB:s förmåga att bedriva en säker, effektiv och långsiktigt hållbar hamnverksamhet. Medarbetarnas kompetens, hälsa och engagemang är centrala för att nå de strategiska målen och möta förändringarna som följer av energiomställningen, digitaliseringen och logistiksektorns utveckling.

PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Att säkerställa en positiv inverkan på medarbetarnas hälsa och säkerhet är avgörande för bolagets förmåga att driva en effektiv, säker och hållbar verksamhet. Samtidigt innebär brister här betydande risker för både individen och organisationens operativa stabilitet.

Göteborgs Hamn AB ska vara en inkluderande arbetsgivare där alla behandlas rättvist, respektfullt och likvärdigt. Bolaget värnar om mänskliga rättigheter och erbjuder en trygg, hälsosam och stödjande arbetsmiljö för alla, oavsett funktion eller arbetsplats.

Arbetsmiljörisker kan omfatta både fysisk och psykisk hälsa, särskilt när delar av arbetet sker i miljöer med hög säkerhetsklassning och komplexa operativa moment. Risker kopplat till psykisk hälsa kan exempelvis vara stress och möjlighet till återhämtning. Göteborgs Hamn AB betonar vikten av att samtliga medarbetare ges lika möjligheter till utveckling och karriär – oavsett kön, etnicitet, nationalitet, ålder, sexuell läggning, religion, politisk tillhörighet eller funktionsvariation.

Verksamhetens karaktär innebär också möjlighet till positiv påverkan, exempelvis genom kompetensutveckling, interna karriärvägar, aktivt arbete med jämställdhetsfrågor och goda anställningsvillkor.

RISKER

Göteborgs Hamn verkar i en komplex och säkerhetskritisk verksamhet där medarbetarnas hälsa, arbetsmiljö och kompetens är avgörande för både drift och långsiktig utveckling. Riskbilden omfattar fysiska, organisatoriska och sociala faktorer.

Följande risker har identifierats som särskilt betydande S1-området:

- Fysiska risker uppstår främst i operativa miljöer i samband med anläggnings- och skiftarbeten. Tunga lyft, fordonstrafik, buller och arbete i väderutsatta miljöer ställer höga krav på säkerhetsrutiner.
- Organisatoriska och sociala risker inkluderar hög arbetsbelastning, oregelbundna arbetstider, skiftarbete, stress och utmaningar kopplade till digitalisering och förändrade arbetsprocesser.
- Risk för diskriminering och ojämlika villkor kan uppstå om organisationen inte aktivt arbetar med inkludering, värderingsstyrt ledarskap och transparenta processer inom rekrytering, utveckling och lönesättning. Säkerhetsklassade tjänster kan begränsa möjligheterna att bredda rekryteringen och utveckla mångfalden.
- Kompetensförsörjningsrisker är kopplade till att verksamheten kräver specialiserad kompetens inom bland annat säkerhet, energiomställning, teknikutveckling och sjöfartsnära yrken. Brist på rätt kompetens kan påverka både effektivitet och säkerhet.

Att förstå och hantera dessa risker är centralt för att säkerställa en trygg arbetsplats och att hamnens verksamhet kan bedrivas robust.

MÖJLIGHETER OCH STRATEGISK BETYDELSE

En god arbetsmiljö med inkluderande kultur skapar möjligheter för bolagets i form av:

- Ökad säkerhet och driftsstabilitet vilka uppnås genom att förebygga incidenter och minimera arbetsrelaterade skador.
- Ökad attraktivitet som arbetsgivare vilket är viktigt i branscher där konkurrensen om kompetensen är stor.
- Högt medarbetarengagemang och låg personalomsättning vilket bidrar till effektivitet och kunskapsbevarande.
- Bättre förmåga att möta framtida förändringar som energiomställning, digitalisering och utvecklingen inom logistik.

Genom att ta tillvara dessa möjligheter kan Göteborgs Hamn AB fortsätta vara en modern och pålitlig arbetsgivare i en föränderlig omvärld.

ARBETSVILLKOR

Samtliga medarbetare i Göteborgs Hamn AB omfattas av kollektivavtal tecknade genom Sveriges Hamnar. Dessa avtal reglerar löner och anställningsvillkor och utgör den normerande lägstanivån på svensk arbetsmarknad. Alla våra anställda har ersättning över kollektivavtalens lägstalöner, vilket innebär att vi uppfyller kravet att ersättningen ska motsvara eller överstiga tillämplig minimilön.

PROCESS FÖR DIALOG OCH ENGAGEMANG MED MEDARBETARNA

På Göteborgs Hamn AB är medarbetarnas återkoppling centrala i arbetet med ständiga förbättringar och lärande. En öppen dialog skapar förutsättningar för ett engagerat och delaktigt medarbetarskap, och bidrar till att såväl arbetsmiljö som verksamhet utvecklas på ett strukturerat sätt.

Under hösten genomfördes den årliga medarbetarundersökning som är utformad av Göteborgs Stad. I denna mäts flera olika områden, bland annat Hållbart Medarbetarengagemang (HME) som innefattar motivation, ledarskap och styrning. Resultatet inkom i november och blev 85. Föregående år var resultatet också 85. Fortsatt analys och aktiviteter planeras in under 2026.

Genom kvartalsmätningar i pulsverktyget Winningtemp följer bolaget HME under året. Varje vecka svarar också medarbetarna på frågor som ger temperaturer inom olika områden. I mindre grupper förs sedan diskussioner om vår arbetsmiljö. Mätningen görs för att följa medarbetarnas trivsel och arbetsmiljö i realtid samt för att bedöma om rätt insatser genomförs för att skapa en så bra arbetsmiljö som möjligt.

ÅTGÄRDER OCH ARBETSSÄTT

Göteborgs Hamn AB arbetar systematiskt och långsiktigt för att stärka medarbetarnas arbetsmiljö, hälsa och engagemang. Det omfattar både främjande och förebyggande insatser genom strukturerade processer för uppföljning och förbättring.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

- Regelbundna riskbedömningar och skyddsronder i hela verksamheten.
- Handlingsplaner som följs upp och justeras löpande.
- Fördjupat fokus på säkerhetskultur och beteendebaserad säkerhet.

Tillsammans syftar dessa insatser till att skapa en trygg, attraktiv och inkluderande arbetsplats där medarbetarna kan utvecklas och bidra till hamnens långsiktiga mål.

Hälsofrämjande arbete

- Uppföljning av sjukfrånvaro och arbetsmiljörisker med analys av bakomliggande orsaker.
- Hälsoprofilsbedömningar och riktade insatser för medarbetare i riskgrupper.
- Program och aktiviteter för fysisk och psykisk hälsa, bland annat via SHIP-gruppen (Samverkan, Hållbarhet, Innovation och Pålitlighet).

Kompetens och ledarskap

- Satsningar på ledarskapsutveckling, bland annat genom Chefoskopet vilket är en metod för att kartlägga chefers organisatoriska förutsättningar.
- Utbildningar inom exempelvis arbetsmiljö, självledarskap, inre personlig utveckling med hjälp av IDG-ramverket.
- För att möta framtidens behov krävs ett strategiskt arbete med att attrahera, utveckla och behålla rätt kompetens. Detta innebär att kontinuerligt anpassa kompetensstrukturen efter verksamhetens krav för en effektiv organisation som stödjer bolagets långsiktiga mål.

Dialog och delaktighet

- Arbetsplatsträffar, chefsforum och stormöten som regelbundna forum för informationsutbyte.
- Strukturerade processer för att hantera synpunkter och upplevda risker – både formella och informella.
- Hälsofrämjande insatser genom SHIP-gruppen, som också arbetar med att stärka bolagskulturen utifrån kärnvärdena Samverkan, Hållbarhet, Innovation och Pålitlighet.

Tillsammans syftar dessa insatser till att skapa en trygg, attraktiv och inkluderande arbetsplats där medarbetarna kan utvecklas och bidra till hamnens långsiktiga mål.

AVVIKELSEHANTERING

Göteborgs Hamn AB har etablerade mekanismer för klagomålshantering för den egna arbetskraften. Medarbetare kan rapportera klagomål och misstänkta missförhållanden via linjeorganisation, HR, skyddsombud och visselblåsarfunktion. Ärenden kopplade till arbetsmiljö, tillbud och avvikelser registreras och följs upp i systemet TRIA, och arbetsmiljörelaterade frågor fångas även upp genom regelbundna medarbetarundersökningar i Winningtemp. Klagomålshanteringen omfattar frågor om arbetsmiljö, likabehandling och mänskliga rättigheter och sker i enlighet med gällande lagstiftning och kommunala styrdokument.

MÅL

Göteborgs Hamn AB arbetar mot följande mål kopplade till S1-området: HME-resultat 85–90.

FRAMÅTBLICKANDE ARBETE 2026

Under kommande år kommer Göteborgs Hamn AB att intensifiera och vidareutveckla arbetet inom S1 genom att:

- Implementera nya mål om noll olycksfall.
- Fortsätta minska arbetsrelaterade skador via förstärkt säkerhetskultur och förebyggande insatser.
- Förstärka organisationen genom att fortsätta med Chefoskopet som metod för att utveckla och kartlägga chefernas organisatoriska förutsättningar.
- Skala upp arbetet med inre utveckling genom att fortsätta med påbörjat arbete för både chefer och medarbetare.
- Fördjupa arbetet med jämställdhet och inkludering.
- Utöka arbetsmiljöutbildningar för chefer med fokus på både fysisk och organisatorisk arbetsmiljö.
- Revidera och förbättra vår jämställdhets och likabehandlingsstrategi samt Code of conduct med syfte att göra den mer aktuell samt genomföra kunskapshöjande åtgärder.

Så får vi grönt ljus för vår hållbarhetskommunikation

För att motverka greenwashing har EU tagit fram Green Claims Directive (GCD). En oönskad effekt av det är att framsteg inom miljö och klimat inte kommuniceras på grund av en rädsla att göra fel. Därför har Göteborgs Hamn AB implementerat en playbook för sin hållbarhetskommunikation.

Göteborgs Hamn AB lägger stort fokus på kompetensutveckling. Ett exempel på det är att Cecilia Lööf, Head of Marketing & Communications, Göteborgs Hamn AB, nyligen slutfört en tvåårig MBA i företagsledning. där hon skrev ett examensarbete med Niklas Lindberg, kring GCD:s påverkan på företags hållbarhetskommunikation.

I grunden är GCD utmärkt då det motverkar greenwashing, vilket är när företag säger saker de inte gör och drar nytta av det i sina affärer. I och med GCD kan det nu bestraffas med straffavgifter på upp till 4% på årsomsättningen.

– Baksidan är att vi istället får något som kallas greenhushing. Hellre än att säga fel väljer bolag som gör bra saker inom hållbarhet att inte prata alls, säger Cecilia Lööf.

Hon lyfter hur det är viktigt att kommunicera hållbarhetsinitiativen. Det driver på omställningen och ökar kunskapen genom att lyfta olika exempel på det som faktiskt görs och vad det innebär. Och här är transparens viktig så att såväl framgångar som bakslag lyfts fram.

Tillsammans med Niklas Lindberg tog hon fram en playbook för hållbar kommunikation som nu implementeras i hamnbolagets verksamhet. En viktig del i playbooken är vikten att jobba tvärfunktionellt. När något inom hållbarhet ska kommuniceras krävs ett team med kompetens inom juridik, hållbarhet och kommunikation. Deltagarna handplockas utifrån ämnet som ska talas om, och det finns all anledning för Göteborgs Hamn AB att ta bladet från munnen.

– Vi gör många bra saker och när vi vågar kommunicera våra hållbarhetsinitiativ kommer vi att ligga ett steg före och vinna såväl affärs- som trovärdighetsmässigt, konstaterar Cecilia Lööf.

Cecilia Lööf
Head of Marketing & Communications, Göteborgs Hamn AB

Playbook för hållbar kommunikation

1. Bygg tydliga ramar för intern kommunikation. Skapa enkla rutiner för hur ni följer upp era mål och resultat. Koppla kommunikation till konkreta data och delmål så att alla kan se utvecklingen över tid. Ta fram tydliga regler och riktlinjer.

2. Använd ett sant och framåtblickande språk. Säg till exempel “Vi arbetar för...” eller “Nästa steg är...” istället för “Vi kommer att nå...”. Det håller ambitionen levande utan att lova mer än ni kan hålla.

3. Granska budskap innan de publiceras. Sätt ihop ett team med personer från juridik, hållbarhet och kommunikation. Låt dem läsa igenom viktiga texter, upptäcka riskabla formuleringar och bilder och se till att allt följer regler och riktlinjer.

4. Visa öppenhet som en styrka. Berätta även om det ni inte vet än eller det ni testar. Kalla satsningar “pilotprojekt” eller “testfaser” när det passar – det visar ärlighet och bygger förtroende.

5. Hantera hållbarhetskommunikation som ett riskområde. Var medveten om att varje uttalande kan påverka både varumärket och skapa juridiska och ekonomiska risker. Involvera därför juridisk kompetens tidigt i planeringen.

6. Följ upp och lär av er hållbarhetskommunikation. Skapa rutiner för att följa upp hur era budskap tas emot, både internt och externt. Använd resultaten för att justera strategi och ton framåt.

7. Uppmuntra öppenhet – var modig! Uppmuntra medarbetare att prata om osäkerheter och utmaningar, inte bara framgångar. Använd formuleringar som “vi undersöker möjligheterna att...” för att beskriva framtidsmål. Skapa regler internt som ger trygghet för dem som kommunicerar hållbarhet, så att ingen är rädd för att trampa fel.

8. Paradox: reglering kan tysta pionjärer. Våga kommunicera även under press. Regler och granskning kan göra att många tystnar kring hållbarhetskommunikation. Men tystnad bromsar utvecklingen. Fortsätt prata om era initiativ, försiktigt och öppet är bättre än inte alls.

Inre styrka föder yttre förändring

Göteborgs Hamn AB har tagit initiativet att erbjuda alla medarbetare personlig och inre utveckling genom det forskningsbaserade ramverket Inner Development Goals (IDG). Samtidigt som medarbetarnas inre kompetenser utvecklas bidrar det till att stärka bolagets kollektiva förmåga att leverera affärsnytta i en föränderlig värld.

I arbetsgruppen bakom initiativet ingår Martin Adeteg, Vice President Corporate Governance; Lena Lilienberg, Business Area Manager Energy och Fredrik Sundberg, Head of HR. De pekar på att syftet är att bygga en stabil, flexibel och hållbar organisation som står stadigt i förändring och möter framtidens krav. För det krävs att arbetssätt och ledning genomsyras av långsiktig hållbarhet som skapar värde för kunder, samhälle och medarbetare. Här bidrar IDG genom att främja en positiv och utvecklande arbetsmiljö, vilket intygas av två av deltagarna, Carl Jansson, Port Officer i Energihamnen och Erik Hallgren, Vice President Infrastructure.

– Du är aldrig färdigutvecklad och det här ger mig en chans att lära mig nya saker om mig själv och de jag jobbar med, säger Erik Hallgren. Han pekar på hur alla har samma mindset, vilket gjort det enklare att öppna sig mot de han inte känner så väl.

– Ju mer kunskap du får, desto mer inser du hur lite du kan, säger Carl Jansson och nämner hur han fått såväl aha-upplevelser som nya verktyg att hantera privata och professionella situationer.

Carl Janssons jobb i Energihamnen omgärdas av en mängd regler och rutiner. Det kan tyckas stå i motsats till inre utveckling, men han menar att det snarare visar hur viktig människan är. Han upplever att han nu kan ställa frågor på bättre sätt, vilket gör det lättare att föra svåra samtal med kunder och personal.

Olikt många kurser som utlovar snabb förändring pågår modulerna i den här satsningen under hundra dagar. Något som borgar för att skapa verklig förändring. En annan viktig garant för det, enligt Carl Jansson, är att bolagets VD, Göran Eriksson, deltog fullt ut vid första tillfället. Det skickade en signal om att det här är något bolaget brinner för.

Som chef för infrastrukturavdelningen möter Erik Hallgren mängder av människor han behöver interagera på bästa sätt med. Att få fler verktyg för det är en stor del av vinsten med utbildningen och han har givit sig själv en tidig läxa.

– Jag ska ge positiv feedback till kollegor och medarbetare varje dag, säger Erik Hallgren.

Den första gruppen är tänkt att verka som ambassadörer. Och Carl Jansson märker av intresset från kollegorna. Det finns ett behov och en nyfikenhet att jobba med frågor som skärskådar och stärker ens inre styrkor.

Carl Jansson och Erik Hallgren.

Målet är att alla anställda ska erbjudas utbildningen så att Göteborgs Hamn AB, trots utmärkta resultat i medarbetarindex, blir en ännu bättre arbetsplats. Det sker genom att utveckla ledarskapet och att ge medarbetarna en chans att bli självledare genom stärkta kognitiva förmågor. Något som sammantaget gör Göteborgs Hamn AB och medarbetarna bättre på att hantera utmaningar inom såväl hållbarhet som andra områden.

S2

Arbetstagare i värdekedjan

ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN

Göteborgs Hamn AB ingår i en global värdekedja där inköp, entreprenader och affärsrelationer påverkar arbetstagare i flera led. Som kommunalt bolag finns ett uttalat ansvar att säkerställa goda arbetsvillkor, motverka osund konkurrens och verka för ett mer jämlikt samhälle. Genom kravställan, uppföljning och långsiktiga relationer kan bolaget bidra till förbättrade villkor, stärkt säkerhet och ökad social hållbarhet i leverantörsledet.

VÄSENTLIGA INVERKNINGAR, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Den dubbla väsentlighetsanalysen visar att de mest betydande sociala riskerna i Göteborgs Hamn AB:s värdekedja är kopplade till bygg- och anläggningsentreprenader, teknikintensiva leveranser och transportrelaterade tjänster då detta är majoriteten av inköpen. Entreprenadarbeten innebär ofta omfattande arbetsmiljö- och säkerhetsrisker, bland annat genom användning av tunga arbetsmaskiner och komplext arbete i en utsatt hamnmiljö. Vidare förekommer risker kopplade till arbetsrättsliga överträdelser såsom arbetskraftsexploatering, felaktiga löner eller bristande registrering av personal.

Osund konkurrens och välfärdsbrottslighet är särskilt prioriterade risker, då oseriösa aktörer kan förekomma inom vissa entreprenadsegment.

Göteborgs Hamn AB:s processer för upphandling medför möjligheter att påverka hela värdekedjan. Tydliga krav på exempelvis sund konkurrens, dialog och systematiskt uppföljningsarbete bidrar till förbättrade arbetsförhållanden och ökar transparensen. Utöver det skapar social hänsyn förutsättningar för stärkt inkludering och minskat utanförskap, även om Göteborgs Hamn AB:s säkerhetskrav stundtals begränsar möjligheten till anställning.

STYRNING, KRAV OCH ARBETSSÄTT

Göteborgs Hamn AB kräver vid köp av varor att leverantörer följer ILO:s kärnkonventioner, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Leverantörer ska motverka korruption och säkerställa hälsa, säkerhet och goda arbetsvillkor. Kraven är integrerade i stadens riktlinjer, lagen om offentlig upphandling (LOU) och hamnbolagets interna styrdokument. Vid tjänsteavtal, som exempelvis entreprenader, ingår särskilda föreskrifter avseende arbetsmiljö, medbestämmande, antidiskriminering och sund konkurrens.

Ett pågående utvecklingsområde är att föra in hållbarhetsfrågor tidigare i investeringsprocessen, då avgörande design- och materialval ofta fastställs innan upphandlingen inleds. Göteborgs Hamn AB strävar även efter kortare och mer transparenta leverantörskedjor och uttrycker att fler än två led inte är önskvärt utan särskild redovisning.

KONTROLL OCH UPPFÖLJNING

Uppföljning sker genom ekonomiska kontroller, juridiska kontroller, arbetsplatsbesök och egenkontroller. I samverkan med Göteborgs Stads kontrollfunktion genomförs riktade arbetsplatskontroller med fokus på arbetsrättsliga villkor, identifikation, tillstånd och säkerhet. Under 2025 genomfördes exempelvis en större kontroll vid projekt Skandiaporten där över hundra personer kontrollerades med mycket gott resultat. Arbetet fortsatte under året med utökad uppföljning i andra och tredje leverantörsled.

Leverantörer kan uteslutas vid allvarliga brister eller brott mot avtal. Detta gäller exempelvis vid konstaterad osund konkurrens, brister i arbetsmiljöarbetet eller brott mot mänskliga rättigheter.

MILJÖKRAV I UPPHANDLINGAR

I entreprenadupphandlingar tillämpas de reviderade **Gemensamma miljökraven (2024)** framtagna av Trafikverket, Stockholms stad och Malmö stad, samt Göteborgs Stads kompletterande krav. Dessa avser material som betong, asfalt och stål, utsläppskrav för arbetsmaskiner, användning av förnybara bränslen samt krav på kompetens inom arbetsmiljö och miljöledning. Dessa krav bidrar till minskad klimatpåverkan och förbättrade arbetsmiljö genom mer professionella och säkerhetsorienterade arbetsmetoder.

SOCIAL HÄNSYN I UPPHANDLING

Göteborgs Hamn AB har under mer än tio år tillämpat social hänsyn vid upphandling. Genom dialogkrav ska entreprenörer föra samtal med arbetsmarknads- och vuxenutbildningsaktörer för att utreda möjligheten till praktik eller arbete för personer långt från arbetsmarknaden. Möjligheterna varierar beroende på säkerhetskrav, men modellen används där det är möjligt och är fortsatt ett viktigt verktyg för att skapa samhällsnytta.

SAMMANFATTNING

Göteborgs Hamn AB arbetar systematiskt för att säkerställa goda arbetsvillkor, sund konkurrens och hög integritet i hela värdekedjan. Arbetet präglas av tydliga krav, omfattande uppföljning och långsiktig samverkan. De risker och möjligheter som identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen ligger till grund för det fortsatta utvecklingsarbetet.

Nu växlar ProTrain upp hållbarhetsarbetet

De drygt 3 700 tåg som årligen trafikerar Göteborgs Hamn hanterar runt 40% av det totala godset i hamnen. Samtidigt utgör utsläppen från tågen bara en bråkdel av utsläppen från lastbilar – och redan nästa år kan tågens koldioxidutsläpp sänkas med uppemot 90%, inom Göteborgs Hamns mätområde, tack vare nya växellok.

ProTrain sköter all växling av tåg i Göteborgs Hamn. Under 2025 innebar det drygt 23 000 växlingar för att hantera fler än 3 700 godståg. Dessutom sköter de all dialog med Trafikverket kring det som sker utanför hamnens grindar.

Uppdraget är tidspressat. När tåg kommer till ankomstspår ska de växlas och snabbt nå terminalerna. Och detsamma gäller i andra riktningen. En utmaning är att ibland kan ProTrain köra in hela tåg, ibland krävs att de bygger ihop dem. Det ska ske snabbt, på spår med begränsad kapacitet, vilket kräver en effektiv planering samt nära samarbete med alla parter.

NYA MILJÖKLASSADE LOK DRAR DET TUNGA LASSET

Nyligen har ProTrain investerat i nya, miljöklassade lok som får gå på HVO100.

– Vi kommer att ha två sådana lok i drift i Göteborg, vilket gör att vi skapar en fossilfri linje för det stora godsflödet till AMP Terminals, säger Niclas Brahm.

De nya loken innebär en enorm minskning av koldioxidutsläppen. Under 2025 uppgick ProTrains utsläpp till drygt 626 ton, med HVO100 kan den siffran sjunka med 80–90%, vilket kan innebära en besparing på drygt 560 000 kg. I tillägg är loken starkare, mer energieffektiva och drar mer vikt, vilket ytterligare stärker miljöprestandan. De uppfyller också kraven enligt Euro6 vilket innebär att de släpper ut mindre luftföroreningar än befintliga tåg.

Valet av HVO100 är i nuläget det bästa för att sänka utsläppen samtidigt som kapaciteten garanteras. Elektrifiering är i dagsläget inte möjlig utanför grindarna, då vägpassager omöjliggör luftledningar. Vätgas fanns också på förslag, där bedömdes tekniken inte vara mogen och mindre kostnadseffektiv.

Niclas Brahm
Platschef,
Protrain
Skandiahamnen
Göteborg

EN KLART BÄTTRE ARBETSMILJÖ

För personalen innebär det också stora arbetsmiljövinster. Luftföroreningarna minskar kraftigt och jämfört med äldre lok har bullret minskat kraftigt. Dessutom är ergonomin klart bättre, med bland annat lägre fotsteg.

HVO är alltjämt dyrare än diesel, men Niclas Brahm noterar att hela marknadens efterfrågan går i en mer hållbar riktning och att betalningsviljan blir starkare. Han ser också hur kraven blir allt tydligare på ProTrain och hur exempelvis Göteborgs Hamn AB har en tydliga klimatmål som de förväntas bidra till.

Redan innan de nya loken var tågens miljöpåverkan långt mindre än den från lastbilar. Nu kan den potentiellt sjunka till 60 ton för att hantera runt 40% av hamnens gods, medan det gods som körs med lastbil medför utsläpp i storleken 15–17 000 ton inom mätområdet för hamnklustret.

– Tåg är viktiga då de inte bara minskar utsläppen i hamnen utan även i Norrland. Därför är det bästa vi kan göra att välja järnväg. Men det kräver ökade satsningar som dubbelspår och möjlighet att köra längre tåg, säger Niclas Brahm och avslutar:

– Vårt samarbete med Göteborgs Hamn fungerar jättesmidigt. Det är kul med en uppdragsgivare som förstår vilka utmaningarna är och vill samma sak som vi.

En logistikbyggnad med höga hållbarhetsambitioner

I direkt anslutning till Göteborgs Hamn växer Halvorsäng Logistikpark fram. Första etappen, OneMeds logistikanläggning på 45 000 kvadratmeter, byggs nu med inflyttning planerad under 2026. När hela området står färdigt kommer över 500 personer arbeta i logistikparkens sex anläggningar. Och redan den första anläggningen har guld i sikte.

– Jag kan inte hitta några andra lagerbyggnader i landet som nått upp till alla de hållbarhetskrav som krävs för den högsta nivån inom miljöcertifiering för byggnader, säger Mats Niklasson, affärsutvecklare på Castellum.

Han arbetar med logistikområdet på Halvorsäng som är en lyckad joint venture med Göteborgs Hamn AB.

– Nyckeln är att välja rätt partner när man går in i ett projekt, och det tycker jag att Göteborgs Hamn gjorde när de valde oss. Som ett förvaltande fastighetsbolag tänker vi långsiktigt och det tror jag spelade in för Göteborgs Hamn. Vi har båda höga hållbarhetsambitioner och respekterar verkligen varandra, säger Mats Niklasson.

Målet är att skapa ett hållbart logistiknav för framtidens eldrivna transportflöden och redan från start integreras solceller, batterilagring, laddinfrastruktur och smart energistyrning i byggnaderna. De ambitionerna delas även med de första hyresgästerna, OneMed.

Med hög grad av återvunnet stål och cement med iblandat kisel sänker vi klimatavtrycket avsevärt.

– OneMed:s VD, Peter Nilsson, var på mig som en hök om Miljöbyggnad v4.0 Guld, i samband med att de signade. 'Varför är det bara silver?' Och jag sa, det är jättesvårt att gå upp till guld. Men så räknade vi på det och bestämde oss, vi kör, säger Mats Niklasson.

Att följa EU-taxonomins samtliga sex miljömål och uppnå Miljöbyggnad v4.0 Guld är så svårt att inga motsvarande projekt lyckats ännu. Några av de positiva följderna av certifieringen är att i den 270 000 kvadratmeter stora logistikparken ska 15% vara grönområde och främja biologisk mångfald, bland annat i form av en damm i mitten som hanterar dagvattenrening.

– Man får poäng beroende på vad som odlas, en ängsbedd som blir hem åt bin och massa andra djur har högre värde än en gräsmatta, säger Mats Niklasson.

Området är anpassat för eldrivna transporter, är åtminstone delvis självförsörjande med el och även byggnaden har ett kraftigt reducerat klimatavtryck.

– De stora miljövinsterna får vi av två material som normalt är riktiga bovar: betong och stål. Med hög grad av återvunnet stål och cement med iblandat kisel sänker vi klimatavtrycket avsevärt, säger Mats Niklasson.

Samägandet av Halvorsäng med Göteborgs Hamn AB har präglats av samsyn, långsiktighet och gemensamma målbilder snarare än hård kravställning och tuffa tag, vilket Mats Niklasson sammanfattar så här:

– Jag upplever att vi arbetar konstruktivt och stöttande. Mycket hejarop och bra snack i alla led faktiskt och det har ändå lett till positiva förändringar. Det kan vi väl vara stolta över?

S3

Berörda samhällen

STYRNING OCH POLICY

Göteborgs Hamn AB har flera policyer och styrande riktlinjer som syftar till att skydda och stärka de samhällen som påverkas av hamnens verksamhet. Bolagets policyer omfattar bland annat luftkvalitet, buller, social hållbarhet, mark- och vattenanvändning, trafiksäkerhet och samverkan med staden. Policyramverket bygger på bolagets åtagande att minimera negativ påverkan och skapa positiv samhällsnytta.

Göteborgs Hamn AB:s policyer fokuserar på att reducera utsläpp, säkerställa transparens och dialog, samt bidra till trygghet och social inkludering. Bolaget har identifierat att de mest väsentliga samhällseffekterna uppstår genom luftföroreningar, buller, trafikflöden samt genom det sociala och ekonomiska avtryck hamnen skapar. Dessa frågor hanteras genom exempelvis miljö- och klimatprogrammet samt genom rutiner för dialog och samverkan med berörda samhällen.

RUTINER FÖR SAMVERKAN

Göteborgs Hamn AB har etablerade rutiner för kontinuerlig och strukturerad kontakt med de invånare som påverkas av hamnverksamheten. Detta sker genom samrådsmöten, boendedialoger, stadsutvecklingsprocesser, höranden, informationsinitiativ, remissförfaranden samt direkt kontakt via kundtjänst och digitala kanaler.

Dialogerna är särskilt viktiga i stadsdelar som gränsar till hamnen, där frågor om luftkvalitet, buller och trafik ofta lyfts. Genom partnerskap med Göteborgs Stad, civilsamhället och lokala föreningar säkerställs att synpunkter fångas upp och att berörda samhällen ges inflytande. Denna återkoppling används som beslutsunderlag när investeringar, planering och åtgärder utformas.

VÄSENTLLIG PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETHER

Den dubbla väsentlighetsanalysen visar att påverkan på berörda samhällen är en betydande hållbarhetsfråga för Göteborgs Hamn AB.

Hamnen har betydande faktisk negativ påverkan i form av utsläpp av kväveoxider, partiklar och lukt från fartyg och transporter. Detta kan påverka hälsa, trivsel och livskvalitet för boende i närliggande områden och längs viktiga trafikleder. Buller från terminaler och logistikflöden är en återkommande fråga i dialoger med boende. Trafiken till och från hamnen påverkar också säkerhet, framkomlighet och miljö i samhällen längs transportsträckor.

Samtidigt har Göteborgs Hamn en betydande faktisk positiv påverkan genom att skapa sysselsättning, stärka samhällsekonomin och genomförandet av sociala insatser för att minska utanförskap. Genom att vara en central del av Sveriges infrastruktur möjliggör Göteborgs Hamn samhällsviktiga varuflöden, regional tillväxt och stabilitet i logistiksystemen.

Riskerna handlar främst om ökade utsläpp och ökad trafikbelastning. Möjligheterna finns i att genom elektrifiering, innovation, sociala satsningar och samverkan skapa renare, tryggare och mer inkluderande samhällen.

ÅTGÄRDER FÖR ATT HANTERA PÅVERKAN OCH STÄRKA SAMHÄLLSNYTTA

Göteborgs Hamn AB har vidtagit en rad åtgärder för att minska negativ påverkan och stärka de positiva effekterna i berörda samhällen. En av dessa är investeringar i landanslutning för fartyg för att minska utsläpp och buller från fartyg. En annan är elektrifiering av terminalmaskiner och fordon för att minska miljöpåverkan i drift.

På det sociala området har Göteborgs Hamn AB stärkt samarbetet med organisationer som Räddningsmissionen för att stötta lokalt samhällsengagemang. Medarbetare erbjuds också att utföra volontärarbete åtta timmar per år som en förmån där de bland annat kan välja att hjälpa till på räddningsmissionens frukostkaffe.

Vidare arbetar bolaget även med att förbättra trafiksäkerheten genom samverkan med myndigheter och att järnvägstransporter och elektrifierade logistiklösningar prioriteras. Samrådsprocesser, regelbundna bullermätningar och dialogmöten med boende används för att utforma bulleråtgärder, trafiklösningar och andra insatser som svar på lokala behov. Dessa åtgärder bidrar till bättre miljö och högre livskvalitet i samhällen som påverkas av hamnens verksamhet.

Alla stadens verksamheter ska informera, uppmärksamma och reagera vid oro om våldsutsatthet. Under 2025 har Göteborgs Hamn AB genomfört kunskapshöjande åtgärder för personalen. I oktober höll Socialcentrum en frukostföreläsning på ämnet Våld i nära relationer. Därefter genomförde alla medarbetare en webbutbildning med åtta korta lektioner i ämnet. Ämnet var också ett obligatoriskt moment i novembers APT-material. Den 25 november uppmärksammades Orange Day, och samtliga medarbetare har dessutom fått kontaktuppgifter och information så att de kan agera vid oro om våldsutsatthet. Bolaget har även delat ut material som hjälper medarbetarna att uppmärksamma misstänkta tecken och agera på ett tryggt och respektfullt sätt. När oro uppstår följs Göteborgs Stads rutin för arbetsgivarens arbete mot våld i nära relationer.

Utbyte genom forskning och akademi

Göteborgs Hamn AB samarbetar aktivt med olika intressenter, inklusive olika samhällsaktörer, och ser det som viktigt att dela med sig av tid och kunskap. Vidare deltar bolaget i forskningsprojekt med målet att förbättra verksamheten och öka förståelsen för framtida innovationer som identifierats genom forskning. Samarbetet sträcker sig från Göteborgs universitet och Chalmers Tekniska Högskola till andra hamnar och forskningsinstitut. Syftet är att gemensamt hitta lösningar på de utmaningar som kontinuerligt identifieras inom hamnens verksamhet och sjöfartsbranschen. Under året pågick bland annat ett treårigt forskningsprojekt tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och SMHI om klimatanpassning och hamnens förmåga att stå emot och anpassa sig till ett förändrat klimat med extrema väderhändelser.

Samverkan med skola och arbetsliv

För att säkra kompetens för framtiden genom att attrahera och rekrytera nya medarbetare samarbetar Göteborgs Hamn AB med landets olika lärosäten. Bland annat genom att delta på studentmässor och lunchträffar med studenter samt annonsering i karriärtidningar. Dessutom syns Göteborgs Hamn AB:s egenproducerade rekryteringsfilm på flera universitets skärmar, bland annat Chalmers, Kungliga Tekniska Högskolan, Högskolan Väst i Trollhättan och Högskolan i Halmstad. Bolaget deltar även vid stora arbetsgivarmässor som CHARM, Sjölog och VARM på Chalmers. Vidare erbjuds ungdomar och vuxna en möjlighet att komma ut i arbetslivet genom praktikplatser, sommarjobb och examensarbeten. Syftet är att bidra till en positiv inställning till Göteborgs Hamn AB som potentiell arbetsplats, erbjuda arbetslivserfarenhet samt ge en inblick i vad det innebär att arbeta. I gengäld förses verksamheten med nya perspektiv. Utöver vanliga praktikplatser deltar bolaget i Tekniksprånget, vilket är ett praktikprogram där Sveriges arbetsgivare tillsammans med regeringen satsar på att säkra Sveriges framtida kompetensförsörjning genom att locka fler ungdomar till högre tekniska utbildningar. Projektet drivs av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA).

LÅNGSIKTIG AMBITION

Hamnens långsiktiga ambition är att fortsatt vara en positiv kraft i Göteborgs Stad utveckling genom att bidra till ökad hälsa, trygghet, ekonomisk stabilitet och social inkludering – samtidigt som den negativa påverkan minskas i takt med att verksamheten moderniseras och utsläppen av luftföroreningar minskar.

Bland fullriggare och glassbåtar

Under 2025 anlöpte närmare 6 000 fartyg Göteborg. Ett av dem, fullriggaren Sörlandet, kom med ett brådskande, men samtidigt kraftfullt budskap: det finns hopp för våra kust- och havsområden om vi agerar i tid.

Den 17 juni fylldes Stigbergskajen av förväntansfulla vuxna och barn. De fick upptäcka marina innovationer, prata med forskare och lyssna på föredrag. Dessutom anordnades det poängpromenader och filmvisningar. Och förutom kaffe och glassbåtar (det gick åt drygt 500) kunde besökarna skapa eget salt med smak av sockertång och provsmaka tångkaviar. I centrum för evenemanget – den imponerande fullriggaren Sörlandet.

EN FULLRIGGARE MED FULLT HÅLLBARHETSFOKUS

Ytterst handlade evenemanget om att öka förståelsen för havets roll i klimatfrågor, matförsörjning och framtidens sjöfart. Stoppet i Göteborg var ett av sex som Sörlandet gjorde under en två veckor lång seglats. Ombord fanns forskare och studenter från Sverige, Norge och Danmark. Deras mål var att inspirera till handling och samarbete för att säkra en hållbar framtid för Skagerrak och havet som helhet.

På kajen modererade Cecilia Lööf, Head of Marketing & Communications, Göteborgs Hamn AB tal från Lars Johansson, styrelseordförande Göteborgs Hamn AB; naturfilmaren Martin Falklind; riksdagsledamoten Emma Nohrén samt Max Petzold, vicerektor vid Göteborgs universitet.

VAR GOD STÖR

Pierre De Wit, forskare på Göteborgs universitet, konstaterade inför besöket att många havsmiljöer ska bli strikt skyddade senast 2030, vilket innebär totalt fiskeförbud. Han sade också att det är viktigt att skapa nätverk av skyddade områden för att bidra till ökad biodiversitet. En viktig del i det är att få tillbaka stor fisk i haven för att få fungerande näringsvävar.

Det var precis vad som skedde under ett uppskattat inslag den här dagen. Ett antal störar släpptes ut i Göta älv, som en del av programmet Störens återkomst. Syftet är att återetablera atlantstören eftersom dess aktivitet på havsbottnen syresätter sedimentet, vilket gynnar tillväxten och förekomsten av smådjur där. Dessutom kan en stor stör fungera som värdfisk för andra hotade arter, exempelvis havsnejonöga.

Göteborgs Hamn AB är med och stöttar projektet, vilket är ett fint exempel på hur hamnbolaget gör det som forskarna på Sörlandet efterlyste en solig dag på Amerikakajen – praktisk handling som ger hopp om en bättre framtid för våra hav.

Den imponerande fullriggaren Sörlandet, vid Stigbergskajen, Amerikaskjulet.

Ahmed Hanic från Göteborgs Hamn AB höll ett inspirerande och bejublat tal under kvällen.

En kväll på Operan för unga göteborgare

En torsdagskväll i oktober gör Miss Saigon succé för en ny publik som törstar efter upplevelser och sammanhang de vanligtvis inte tar del av. Göteborgs Hamn AB är stolt sponsor av detta event som syftar till att öppna dörrar till kulturlivet för unga.

– Jag räknar med ett minne för livet, faktiskt, säger Muhamed Kadoas. Han är 16 år gammal och pluggar teknikprogrammet på LBS-gymnasiet. Det är första gången han besöker en opera.

Över tusen unga från alla stadsdelar i Göteborg har bjudits in till en föreställning av musikalen Miss Saigon. Föreställningen föregås av en stor förfest i foajén och är tänkt att inspirera fler unga till att ha kultur som en meningsfull del av fritiden.

Ahmed Hanic, Social Media & Content Manager på Göteborgs Hamn AB, minns hur han själv satt i publiken för 18 år sedan på ett liknande event.

– Jag är uppväxt i Biskopsgården, hade aldrig satt min fot på någon opera men jag hade hört att det var en rock-opera så då var jag pepp. Det som i längden betydde något var att få se hur annorlunda världen kunde se ut, säger Ahmed Hanic.

För honom sluts cirkeln från föreställningen för 18 år sedan när han den här kvällen håller ett bejublat tal på scen innan Miss Saigon.

– Under min uppväxt var det oftast en negativ bild av Biskopsgården som visades i media. Det har inte ändrats. Att unga får se någon från Biskop prata offentligt i ett positivt sammanhang kan vara inspirerande. Hoppas jag. Det handlar om att bli inkluderad i en värld som man kanske inte har tillgång till när man både är tonåring och från ett område där det är inte så vanligt att gå på Operan, säger Ahmed Hanic.

Niusha Hashemi och Shiloh Lly läser Språkintroduktion på Hvitfeldska gymnasiet och ser fram emot musikalen.

– Vår lärare sa att Miss Saigon är sorglig och att vi kanske kommer gråta. Haha, jag är så taggad, säger Niusha Hashemi och Shiloh Lly fyller i:

– Hela klassen har längtat efter detta i flera veckor, det ska bli så spännande med musiken och scenografin! Och själva lokalerna.

Muhamed Kadoas får frågan om varför han är på Operan.

– Varför inte ta chansen att gå, tänkte jag? Once in a life time experience! Jag vill lära mig om gamla instrument, den musiken och så. Musikhistorien är så viktig fortfarande, jag tror inte att jag skulle kunna leva utan musik.

Styrning

Introduktion

Göteborgs Hamn AB verkar i en samhällsbärande sektor där hög integritet, affärsetik och effektiv intern kontroll är grundläggande för verksamhetens legitimitet. Som kommunalt bolag styrs vi av ägardirektiv, kommunala policyer, lagstiftning så som offentlig upphandling och internationella riktlinjer. Hållbarhetsarbetet är integrerat i våra strategiska styrdokument, affärsplan, våra verksamhetsplaner och den löpande rapporteringen till styrelse och ägare.

G1:
Ansvarsfullt företagande s. 72

G1

Ansvarsfullt företagande

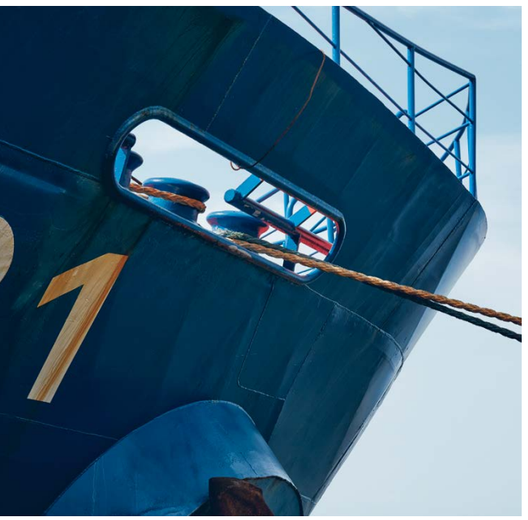
Göteborgs Hamn AB bedriver en samhällskritik verksamhet som präglas av en mängd åtgärder för att säkerställa högsta möjliga integritet och affärsetik samt att såväl nationella som internationella regelverk efterföljs.

VÄSENTLIG INVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Bolaget är verksamt i en sektor med risk för mutor och korruption, särskilt vid inköp och entreprenadupphandlingar. Trots kravställning, uppföljning och kontroller kan risken inte helt elimineras, vilket kan påverka arbetstagare, konkurrensförhållanden och förtroendet för verksamheten. Genom goda rutiner och arbetssätt som beskrivs i detta kapitel bedöms Göteborgs Hamn AB en positiv påverkan.

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD

Göteborgs Hamn AB har nolltolerans mot korruption, mutor, otillbörlig påverkan, oegentligheter och intressekonflikter. Bolagets uppförandekod, anger hur vi ska agera i frågor som rör etik, representation, bisysslor, jäv och informationshantering. Nyanställda introduceras i koden och nyckelfunktioner utbildas i offentlig upphandling, lagefterlevnad och riskhantering.



Göteborgs Hamn AB arbetar proaktivt med riskanalyser, intern kontroll och följer Göteborgs Stads riktlinjer för lagefterlevnad. Affärsetik och korruptionsrisker behandlas löpande i chefsgrupper, utbildningsprogram och interna forum.

LEVERANTÖRSSTYRNING OCH KRAV

En stor del av vår påverkan sker genom leverantörer och entreprenörer. Samtliga leverantörer ska följa ILO:s kärnkonventioner, respektera mänskliga rättigheter och säkerställa hälsa, säkerhet och sunda arbetsmetoder. De ska agera utan korruption eller osund konkurrens och uppfylla lagstadgade krav avseende skatt, ekonomi och tillstånd. Leverantörer lämnar egenförsäkran om efterlevnad av krav under hela avtalstiden.

UPPFÖLJNING, KONTROLL OCH TRANSPARENS

Göteborgs Hamn AB genomför bakgrundskontroller, ekonomiska kontroller och granskning av arbetsmiljöplaner, samt platskontroller i entreprenader. Sekretess- och jävsdeklarationer används internt i alla upphandlingsprocesser och rutiner finns för att hantera jävsrisker, exempelvis genom justerade arbetsgrupper eller uteslutning från utvärdering. Interna kontrollmoment, såsom fyra-ögon-principen vid attest och fakturahantering, bidrar till stärkt transparens och minskad risk för oegentligheter.

Vid allvarliga brister kan avtal avbrytas eller leverantörer uteslutas för att säkerställa att våra krav och förväntningar upprätthålls.

VISSELBLÅSNING OCH RAPPORTERING

Göteborgs Hamn AB omfattas av Göteborgs Stads visselblåsarfunktion som uppfyller kraven enligt EU:s visselblåsardirektiv. Funktionen är öppen för medarbetare, leverantörer, entreprenörer och externa aktörer. Den möjliggör anonym rapportering av allvarliga missförhållanden och hanteras på ett rättssäkert och konfidentiellt sätt.

POLITISKT INFLYTANDE OCH LOBBYVERKSAMHET

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag som verkar inom en samhällsbärande och reglerad sektor. Bolaget bedriver ingen partipolitisk verksamhet och lämnar inga ekonomiska bidrag till politiska partier, politiska kandidater eller valkampanjer.

Bolagets kontakter med politiska beslutsfattare, myndigheter och offentliga aktörer syftar till att bidra med saklig information, analyser och erfarenheter i frågor som påverkar hamnverksamhetens långsiktiga utveckling.

Påverkansarbete sker öppet, transparent och i linje med bolagets affärsplan, hållbarhetsstrategi och ägardirektiv. Göteborgs Hamns Public Affairs-arbete fokuserar på politiska beslut och regelverk där bolaget saknar full rådighet men där utformningen har stor betydelse för möjligheten att nå uppsatta mål, särskilt inom klimat, energiomställning, transporter, infrastruktur och beredskap. Dialogen sker på lokal, regional, nationell, europeisk och internationell nivå, bland annat genom remissvar, strukturerade möten, samråd samt deltagande i bransch- och samverkansorganisationer.

Internationellt deltar Göteborgs Hamn i globala och europeiska forum för hamnar och sjöfart, där bolaget bidrar till utvecklingen av gemensamma positioner och regelverk kopplade till sjöfartens klimat- och miljöpåverkan. Detta arbete syftar till att skapa långsiktiga, förutsägbara och konkurrensneutrala förutsättningar för omställning av transportsektorn.

All dialog och eventuell intressepåverkan sker i enlighet med Göteborgs Stads riktlinjer för representation, kommunikation och regelefterlevnad samt bolagets uppförandekod. Medarbetare som företräder bolaget i kontakter med beslutsfattare ska agera professionellt, sakligt och utan otillbörlig påverkan. Kontakter dokumenteras vid behov och sker med tydliga mandat och ansvarsfördelning.

Genom detta arbetssätt säkerställer Göteborgs Hamn AB att politiskt inflytande, där det förekommer, utövas ansvarsfullt, transparent och i linje med principerna för god bolagsstyrning, affärsetik och hållbar verksamhetsutveckling.

SAMMANFATTNING

Göteborgs Hamn AB har en robust och transparent styrmodell som bygger på kommunala krav, nationell lagstiftning och internationella principer. Arbetet med affärsetik, leverantörsansvar och intern kontroll är centralt för vårt långsiktiga värdeskapande och vår förmåga att verka som en ansvarstagande aktör i en samhällskritisk verksamhet.

Medlemskap i organisationer

- Aleforsstiftelsen
- Bohuskustens vattenvårdsförbund
- Clean Shipping Index
- Cruise Baltic
- Cruise Europe
- CSR Västsverige
- Environmental Ship Index
- European Onshore Power Supply Association (Eopsa)
- European Seaports Organisation
- Göta älvs vattenvårdsförbund
- Hafen Hamburg Marketing e.V.
- International Association of Ports and Harbors, IAPH
- World Ports Climate Declaration
- IDG Göteborg Business Hub Sweden
- International Harbour Masters' Association
- Intertanko, Logistik & Transport
- Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen
- Maritimt Forum
- Marknadsföreningen i Göteborg
- Maersk Mc-Kinney Möller Center for Zero Carbon Shipping (MMMCZCS)
- Network Logistics
- Näringslivsgruppen
- Nässjö näringsliv
- Nätverket för Transporter och Miljö
- Sweden China Trade Council
- Sweden-India Business Council
- Swedish Chamber of Commerce in Hong Kong
- Svenskt Näringsliv
- Sveriges Hamnar / Svensk Energihamnsforum
- Sveriges kommunikatörer
- The Association of European Vehicle Logistics
- The European Freight and lLogistics Leaders Forum
- The Society for Gas as a Marine Fuel
- The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
- Västsvenska Handelskammaren
- Västsvenska Miljörättsföreningen
- The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC)

Raka spåret mot hållbara landtransporter

Via Railport Scandinavia går direkttåg mellan Göteborgs Hamn och 26 inlandsterminaler. Det förenklar företagens logistik, gör transporterna snabbare och säkrare – samtidigt som klimatavtrycket sänks drastiskt.

Direkttåg från terminalerna i Göteborgs Hamn till inlandsterminaler runtom i hela Sverige innebär en enorm miljövinst jämfört med att välja lastbil. En container på tåg mellan Eskilstuna och Göteborg medför utsläpp på 0,011 kg koldioxidekvivalenter jämfört med 151 kg koldioxidekvivalenter om den gått på väg. Givet att det går några tusen godståg till och från Göteborgs Hamn varje år – och att varje tåg har upp till 44 vagnar – blir reduktionen av koldioxid enorm.

Samtidigt är det kombinationen av miljöeffekten och att Railport Scandinavia är en bra affär för kunderna som gör att den växer från år till år.

– Jämfört med att köra på lastbil blir flödet jämnare från en terminal. Dessutom är tåget mer pålitligt och ökar vår leveranssprecision. Direkttågen till Göteborgs Hamn är en nyckel till att vi har den här stabiliteten i flödet, säger Niklas Båtelsson, VD Bergkvist Siljan. Han menar också att sjötransporterna som når Asien utan omlastning är ytterligare en garant för att hållbarhet kan kombineras med pålitlighet och möjlighet att beräkna leveransdatum.

VÄRLDEN KOMMER NÄRMARE MED GÖTEBORGS HAMN

Att knyta världen närmare är avgörande för Pär Svensson, logistiskutvecklare på Eskilstuna Logistik och Etablering AB. I Mälardalen finns över fyra miljoner konsumenter och ett stort antal exportföretag. Regionen växer och det råder inget tvivel om vart han riktar blicken för att kunna möta efterfrågan.

– Närmaste hamn är inte alltid bästa hamn. Det gäller att se hur flödena går och där har Göteborg en stor styrka.

Han tror vidare att flytten av Stenas Ropax-trafik ut till ytterhamnen i Arendal kommer att göra Göteborg än mer attraktivt för järnvägen och kombitrafiken. Och frågar du honom så är det bästa som kan hända Sverige att Göteborgs hamn får fler direktanlöp, vilket skulle innebära mer gods på tåg till Mälardalen.

GODSTÅGEN GÅR SOM TÅGET

En vanlig kritik mot tåget är förseningar, men de är en icke-fråga för många i Railport Scandinavia. Tvärtom menar såväl kunder som operatörer att tågen till och från Göteborgs Hamn hör till de mest pålitliga. Till skillnad från lastbilar fastnar inte tåg i trafikstockningar, de påverkas inte av väder och vind och slutligen kör godståg när de flesta av oss sover och det är mer plats på rälsen.

Det som efterfrågas för att fortsätta utvecklingen är fler spår, möjligheter att köra längre tåg och att tågfrakterna ges ekonomiska incitament som ökar dess konkurrenskraft.

Det är frågor som Railport Scandinavia jobbar aktivt med och utöver de självklara miljöskälen finns det två praktiska skäl till att satsa på järnvägen. Dels kan inte vägarna hantera den trafikökning det skulle innebära om mer gods gick på lastbil, dels finns inte chaufförer nog för uppdraget.

Vidare är det en enorm vinst ur trafiksäkerhetssynpunkt om tunga transporter flyttar från vägarna. Enligt en beräkning från Trafikverket medför enbart flytten av Dania Connects transporter från väg till järnväg socioekonomiska besparingar på runt 100–120 miljoner kronor per år givet färre olyckor – och det är bara ett av många exempel.

Flexibilitet och smidighet är två andra fördelar. Om ett fartyg anlöper Göteborg på kvällen kan godset nå slutdestinationen redan nästa morgon. Där lagras det på kombiterminaler till dess att kunden behöver det, vilket gör kundens hantering enklare, effektiviserar flödet, sänker kostnaderna och optimerar transporterna sista milen. Något som också är bra ur hållbarhetssynpunkt.

Närmaste hamn är inte alltid bästa hamn. Det gäller att se hur flödena går och där har Göteborg en stor styrka.

GÖTEBORGS HAMN ÄR ÖVERALLT

Railport Scandinavia har blivit en förlängning av Göteborgs Hamn enligt Lennart Karlsson, VD på Jula Logistics. Han poängterar att effektiviteten, hållbarheten och de låga kostnaderna gör att intresset växer för tåget. Dagens två avgångar hade lätt kunnat bli tre, menar han.
Det hörs liknande tongångar från Medi Raci, terminalchef PGF Terminals i Vaggeryd.

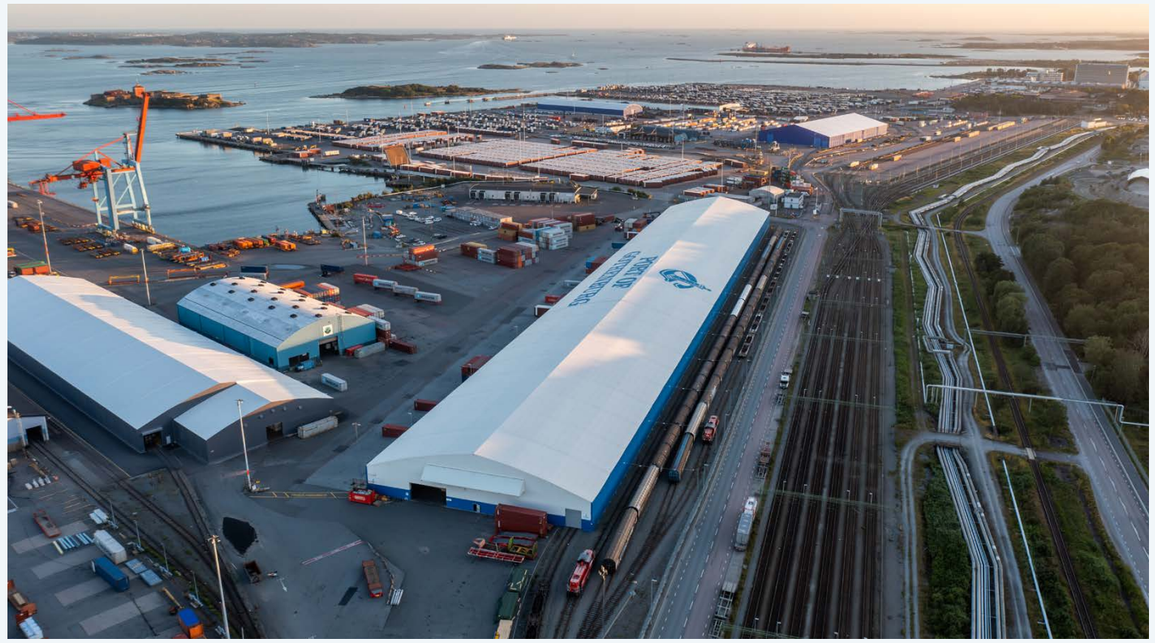
– Våra kunder måste nå världsmarknaden snabbt, kostnadseffektivt och hållbart. Utan direkttåg skulle det vara omöjligt. För många varuägare är det kopplingen mellan inland och hamn som avgör om de kan konkurrera globalt. Det är inte en lyx att ha en terminal här, det är en nödvändighet för framtiden.

Ett bra exempel på det är en av hans kunder, Waggeryds Cell. Deras val att gå på järnväg har minskat vägtransporterna med 4 000 lastbilar. Dessutom är logistikflödet enklare när godset bara behöver gå tre kilometer på lastbil innan tåget tar containrarna raka spåret till Göteborgs Hamn och ett fartyg som tar det till Asien utan omlastning.

Liknande historier hörs gång på gång om du skulle prata med varuägare som valt Railport Scandinavia. Och kanske finns nyckeln till att ännu fler varuägare kommer att upptäcka detsamma i Pär Svenssons uppmaning:

– Göteborgs Hamn behöver bli bättre på att säga att Göteborg är bäst, logistiskt sett.

Railport Scandinavia är ett järnvägsnätverk som förbinder Göteborgs Hamn med 26 inlandsterminaler i Sverige. Genom samverkan med varuägare, regioner, kommuner samt tåg- och terminaloperatörer leder det till klimatsmarta, snabba, säkra och kostnadseffektiva direkttransporter för näringslivet.



Nyckeltal och upplysningar

Introduktion

I följande sammanställning redovisas de upplysningar som Göteborgs Hamn AB bedömt som relevanta utifrån våra väsentliga frågor, som nyckeltal och annan information. 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 samt tillhörande kommentar återfinns i högerkolumnen. Åren som redovisas är 2021–2025. 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	s. 2, 6, 8–15, 18–32, 35–39, 71–73, 78–84
Miljö	s. 7, 12–17, 19, 24,25, 32, 35, 38, 40–55, 78–84
Sociala förhållanden	s. 17, 19, 32, 35, 39, 56–69, 72, 73, 78–84
Personal	s. 7, 24–25, 32, 35, 39, 58–62, 72, 78–84
Respekt för mänskliga rättigheter	s. 19, 32, 39, 63, 72
Motverkande av korruption	s. 32, 39, 63, 72, 78–84

Ekonomi

Ekonomiska nyckeltal, investerings- och underhållsnivåer samt linjeutbud.

EKONOMISKA NYCKELTAL	2025	2024	2023	2022	2021	MÄT- OCH BERÄKNINGSMETOD / KOMMENTAR
Nettoomsättning, Mkr	1036	1018	979	879	813	
Rörelsekostnader, Mkr	-703	-685	-685	-625	-533	
Rörelseresultat, Mkr	377	397	310	272	291	
Resultat efter finansiella poster, Mkr	312	407	267	249	267	
Balansomslutning, Mkr	5974	5327	4378	4121	3632	
Eget kapital, Mkr	2192	2079	1930	1858	1755	
Skulder, Mkr	3782	3248	2448	2264	1877	
Soliditet, %	42	45	50	52	56	
Avkastning på eget kapital, %	12,8	17,1	12,1	11,9	13,6	
Avkastning på totalt kapital, %	6,4	8,8	7,2	6,6	8,1	
Avkastning på anläggningstillgångar, %	6,6	9,3	7,5	7,1	8,5	
Kassaflöde från löpande verksamhet, Mkr	471	537	511	385	376	
Investeringar, Mkr	781	662	492	701	319	
Ekonomiskt stöd från offentliga organ, Mkr	1,45	35	115	0	2,3	
Skapat ekonomiskt värde, Mkr:						Ekonomiskt värde i tabellen visar effekten av relevanta resultatförda poster i bolaget. Värdena inkluderar därför inte bokföringsmässiga avskrivningar, momseffekter och dylikt.
Kunder	1079	1082	995	897	824	
Distribuerat ekonomiskt värde, Mkr:						
Leverantörer	-341	-324	-313	-256	-220	
Anställda	-124	-117	-110	-100	-96	
Långivare	-69	-61	-47	-25	-25	
Staten (kostnadsförd skatt och sociala avgifter)	-56	-62	-65	-49	-42	
Aktieägare	-242	-170	-240	-124	-133	
Behållet ekonomiskt värde, Mkr	248	348	220	342	308	
PRODUKTION						
Planerat underhåll, Mkr	236	138	112	121	157	
LINJEUTBUD						
Antal direktanlöp till andra världsdelar, bil och container	5	5	4	4	3	Information kring trafikslingor från rederierna som anlöper Göteborgs Hamn (hemsidor).
Antal rederier som anlöper hamnen i linjetrafik	18	17	16	14	14	Information över anlöp från terminalerna som redovisas varje månad. Exkluderar tankers och kryssningsfartyg.
Antal destinationer (för gods inom torrlast)	69	68	72	68	70	
Antal järnvägsoperatörer i Railport Scandinavia	9	9	8	8	8	Information från terminalerna kring järnvägsoperatörer som redovisas varje månad.
Antal kryssningsanlöp	63	57	81	81	66	Information hämtas från anlöpssystemet.
Antal anlöp	5500	5800	5700	5800	5300	Fartygsanlöp defineras som fartyg som gör fartygsanmälan och erhåller anlöpsnummer. Detta innebär att passerande, fartyg på redden och förhalningar är exkluderde.

Ekonomi

Godsvolymer, kundnöjdhet och data om affärsetik.

VOLYMER	2025	2024	2023	2022	2021	MÄT- OCH BERÄKNINGSMETOD / KOMMENTAR
Container, TEU*	934100	902000	909000	885000	828000	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.
Miljoner ton gods totalt	38,7	40	36,3	40,5	36,9	Se ovan.
Ro/Ro (rullande gods), enheter	525000	524000	540000	561000	566000	Se ovan.
Nya bilar, antal	251000	257000	267000	238000	256000	Se ovan.
Energi, miljoner ton	20,7	21,8	18,4	22,3	19,1	Se ovan.
Passagerare, miljoner	1,4	1,4	1,5	1,3	0,7	Se ovan.
Container på järnväg, TEU	528800	505000	473000	517000	458000	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 containrar via järnväg, %	60	60	56	64	62	Containergods på järnväg i förhållande till hanterade containrar på containerfartyg. Justerade siffror jämfört med tidigare hållbarhetsredovisningar på grund av uppdaterad beräkningsmetod för nyckeltalet.
Andel import / export totalt, fulla containrar, %	46/54	44/56	40/60	47/53	47/53	Officiella siffror för Göteborgs Hamn som baseras på inlämnade uppgifter från terminalerna.
Svensk marknadsandel container, %	56	55	57	53	50	Baseras på uppgifter januari – september. Göteborgs Hamn baseras på officiella siffror från Hamnbolaget. Information kring resterande hamnar baseras på uppgifter från Sveriges Hamnar.
Svensk marknadsandel Ro/Ro, %	18	18	18	18	18	Se ovan.
Svensk marknadsandel bil, %	39	39	34	35	34	Se ovan.
NÖJDA KUNDER						
Våra kunders helhetsomdöme om Göteborgs Hamn AB, %	i.u.	72	i.u.	i.u.	71	Underlaget kommer från kundundersökningen Nöjd Kund Index (NKI). För 2022, 2023, 2025 genomfördes inga undersökningar.
HÖG AFFÄRSETIK						
Kommunikation och utbildning i policys och rutiner avseende antikorruption, antal anställda	46	0	0	0	0	Under 2025 har 29 medarbetare genomgått beställarutbildning där organisationens rutiner för att förebygga och motverka korruption ingår. Därutöver får samtliga 16 nyanställda utbildning i organisationens Code of Conduct, som inkluderar riktlinjer för god affärsetik, antikorruption och förväntat beteende.
Bekräftade fall av korruption, antal	0	0	0	0	0	

* TEU = omräknat till 20-fotsenheter.

Miljö

UTSLÄPP	2025	2024	2023	2022	2021	MÄT- OCH BERÄKNINGSMETOD/KOMMENTAR
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – direkta, ton koldioxidekvivalenter	35	34	127	137	184	Avser rapportering av Scope 1 enligt GHG-protokollet. Omfattar arbetsfartyg, produktionsfordon och uppvärmning av byggnader samt brandpumpar i Torshamnen. Sammanställningen sker utifrån förbrukningsunderlag och emissionsfaktorer för drivmedel och gasuppvärmning, vilka hämtas hos leverantörerna. Beräkningarna utgår från emissionsfaktorer från 2025 som tillhandahålls av respektive leverantör. Utsläpp från basår 2010 var 590 ton.
Göteborgs Hamn AB:s totala utsläpp av växthusgaser – indirekt energi, ton koldioxidekvivalenter	179	215	160	80	83	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 Energi Sverige samt Göteborg Energi. Beräkningarna utgår från emissionsfaktorer från 2024. Utsläpp från basår 2010 var 150 ton. Förbrukning av el och fjärrvärme har ökat till följd av utökat fastighetsbestånd.
Göteborgs Hamns utsläpp av växthusgaser – andra indirekta, totalt, ton koldioxidekvivalenter	205 000*	207 000	198 000	211 000	190 000	Avser rapportering av Scope 3 enligt GHG-protokollet. Innefattar bolagets tjänsteresor om 176 ton för 2025 och underlaget tillhandahålls av bolagets resebyrå, Hogia och Lingmerhs. 2021 och 2023 köptes bioflygbränsle från Swedavia. Fördelningen av övriga utsläpp redovisas nedan. IVL:s beräkningsmodell för sjöfarten är uppdaterad 2025 med förbättrad metodik och bättre kvalité i indata, där 2021–2024 har beräknats om för jämförbarhet. För 2025 ingår för första gången utsläpp från infrastrukturprojekten, utan dessa uppgår utsläppen till 197 000 ton.
VARAV: Terminaler	5 701*	5 969	6 479	7 174	6 500	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	159 000*	165 000	163 000	175 000	157 000	Omfattar kommersiella sjöfarten från Vinga till hamnområdet. Utsläppen beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik. IVL:s beräkningsmodell för sjöfarten är uppdaterad 2025 med förbättrad metodik och bättre kvalité i indata, där 2021–2024 har beräknats om för jämförbarhet. Utsläppen redovisas i koldioxid-ekvivalenter WTW (CO_2-e).
Vägtrafik	31 500*	34 000	27 000	28 500	28 600	Omfattar vägtrafik till och från Göteborgs Hamn inom 031-området. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om lastbilstyper, sträckor och statistik från terminaloperatörerna. Utsläppen redovisas framåt i koldioxidekvivalenter WTW (CO_2-e).
Tågtrafik	950*	920	880	900	1 070	Omfattar tågtrafik till och från Göteborgs Hamn inom 031-området. Utsläppen beräknas av IVL utifrån en modell med underlag om frekvens, sträckor, godsvolymer och statistik från växlingsoperatörerna. Utsläppen redovisas i koldioxidekvivalenter WTW (CO_2-e).
Bygg- och anläggningsprojekt	7704*					För projekt > 50 miljoner utförs fullständiga klimatkalkyler (Trafikverkets klimatkalkyl 7.0) och för övriga projekt och underhåll används GHABs enklare CO_2-beräkningsverktyg för mängder betong, stål, asfalt och schaktmassor samt bränsle. För 2025 står Skandiaporten för ca 5260 ton CO_2-ekv, Kaj 710 för ca 2 000 ton CO_2-ekv och övriga projekt ca 460 ton CO_2-ekv. Enhet ton CO_2-ekv.

*Dessa siffror uppdateras under februari–mars 2026, då slutgiltigt underlag inkommer.

Miljö

UTSLÄPP FORTS.	2025	2024	2023	2022	2021	
Svaveldioxid, ton	40*	52	47	48	53	Omfattar utsläpp från sjöfarten och beräknas av IVL utifrån anlöpsstatistik.
Kvävedioxider, ton	1200	1300	1300	1400	1300	Se ovan.
Partiklar, ton	29	30	30	32	29	Se ovan.
Kolväten, ton	61	62	61	66	59	Se ovan.
VOC-utsläpp i Energihamnen, ton	1084	1159	1289	1462	1300	Mätningar genomförs av FluxSense AB i Energihamnen och innefattar läcksökning samt bestämning av emissionerna utifrån identifierade läckor.
Andel fartygsanlöp som får miljörabatt på hamntaxan, %	54	49	44	49	48	Andelen är framtagen genom utdrag ur ekonomisystemet med anlöp som fått miljörabatt.
Andel fartygsanlöp som har möjlighet att elansluta vid kaj, %	34	36	31	46	31	Andelen är framtagen genom anlöpsstatistik för fartyg som är utrustade för att elansluta vid kaj och som anlöper kaj där elanslutning finns.
ENERGI						
El, MWh	8698	7600	7400	3200	3700	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Elen var Bra Miljöval för samtliga år fram till 2023. Under 2023 har det skett en förändring av leverantören till Energi Sverige och nu kommer elektriciteten från en förnyelsebar energimix. För 2025 bestod elen till 100% av vattenkraft. Redovisad elförbrukningen har ökat på grund av förvärvet av fastigheter under 2023 samt ändring av systemgräns för datainsamling.
Fjärrvärme, MWh	2595	2500	1303	902	1000	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Den redovisade fjärrvärmen har ökat till följd av fastighetsförvärv under 2023 samt justeringar av systemgränser. För byggnaderna Amerikaskjulet och Kusten är fjärrvärmen märkt Bra Miljöval.
Följevärme, MWh	2217	2220	2200	2200	2300	Omfattar indirekt energianvändning per primär energikälla. Följevärmen har inblandning av biogas i värmeproduktionen samt levereras av Göteborg Energi.
Gasuppvärmning byggnader, MWh	852	636	1100	950	1300	Omfattar direkt energianvändning per premiär energikälla. Gasen utgörs av biogas och levereras av Göteborg Energi.
Energiförbrukning, andel förnybara energikällor, %	89	88	92	100	100	Omfattar energikällor som anges ovan. Räknat utifrån den andel som utgörs av förnyelsebara energikällor, dvs Bra miljöval fjärrvärme, fossilfri vattenkraft och / eller biobaserat.
Drivmedel, liter	28 320	24 235	32 400	39 690	41 300	Omfattar diesel, HVO och bensin till produktionsfordon, arbetsfartyg samt brandpumpar. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från våra leverantörer: Gasefuels, Preem / GLC och OKQ8.
Drivmedel, kg	262	1584	2700	3 304	3900	Omfattar fordonsgas till produktionsfordon och utgörs av biogas. Sammanställning sker utifrån leveransunderlag från vår leverantör Gasefuels. Då gasbilar ersätts av elbilar har denna post minskat under 2025.
Drivmedelsförbrukning, andel förnybara drivmedel, %	94	87	49	35	13	Omfattar drivmedel som anges ovan, räknat utifrån den andel som utgörs av HVO och biogas. Förbrukning av el i fordon inkluderas i energisiffrorna ovan.

*Dessa siffror uppdateras under februari–mars 2026, då slutgiltigt underlag inkommer.

Miljö

AVFALL	2025	2024	2023	2022	2021	MÄT- OCH BERÄKNINGSMETOD/KOMMENTAR
Farligt avfall, ton	4915	5124	6115	6945	5100	Omfattar avfall från främst sjöfarten inklusive sludge, men även Göteborgs Hamn AB:s verksamhet, hyresgäster och entreprenörer. Inkluderar farligt avfall från 34 fraktioner, 2025. Mängder per sorteringsfraktion redovisas i detalj för samtliga år i verksamhetens miljörapporter. För 2025 var 4854 ton omhändertagna av Stena Recycling och 17 ton av Renova och 44 ton omhändertogs av övriga mottagare. Nedan redovisas fördelning av behandlingsmetoder för avfallet från Stena Recycling.
Materialåtervinning, % Energiåtervinning, % Deponi, %	94 6 0	98 2 0	94 6 0	95 5 0	97 3 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%. Utfallet för 2022–2020 är justerat jämfört med tidigare hållbarhetsredovisning, till följd av ändring i beräkningsmetodik.
Förorenade massor, ton	34791	18590	11300	664	8200	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.
Sludge, ton	4571	4807	5715	6545	4800	Omfattar sludge från fartygen, till samtliga hamndelar. Avfallsmängder tillhandahålls av Stena Recycling.
Övrigt avfall, ton	646	709	772	484	710	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, trä samt rest- och blandat avfall. Brännbara verksamhetsavfallet var 360 ton under 2025, 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.
Energiåtervinning, % Materialåtervinning, % Sortering, % Biologisk behandling, %	58 22 19 1	61 18 21 1	61 19 20 1	40 30 19 2	45 23 31 1	Anger den procentuella andelen av mängden övrigt avfall redovisat ovan som energiåtervinns, materialåtervinns, sorteras och biologiskt behandlas.
Antal spill till mark utanför säkerhetssystemen samt till omgivande vatten	8	9	6	5	10	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 mer information finns dokumenterat i avvikelsehanteringssystemet. Två rapporterade spill för 2025 var signifikant i omfattning, alltså över 100l.
Kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen, antal	73	73	52	46	41	Antal produkter med utfasningsämnen som finns registrerade i bolagets kemikalieregister. Från 2024 inkluderas även produkter i projekt som innehåller utfasningsämnen.
BIOLOGISK 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	122	121	121	121	104	Åtgärder har genomförts för att främja biologiska mångfalden och olika djurarter, exempelvis 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 2025 har bolaget slutrapporterat återplanering av ca 1 hektar ålgräsängar inom Göteborgs kommun.

Socialt

ANSTÄLLNING	2025	2024	2023	2022	2021	MÄT- OCH BERÄKNINGSMETOD/KOMMENTAR
Totalt antal anställda därav män därav kvinnor	184 128 56	174 120 54	173 121 52	167 112 55	158 106 52	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Antal tillsvidareanställda därav män därav kvinnor	179 123 56	172 118 54	169 117 52	157 105 52	152 102 50	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace. Bolaget erbjuder endast heltidsanställningar. De som eventuellt har deltidsanställning har det på grund av eget önskemål eller av nödvändighet.
Antal visstidsanställda därav män därav kvinnor	5 5 0	2 2 0	1 1 0	10 7 3	6 4 2	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Antal tillfälligt anställda genom bemanningsföretag	3					Bemanningsanställda på heltid för att ersätta långtidsfrånvaro tex föräldraledighet.
Antal praktikanter därav män därav kvinnor	11 7 4	8 3 5	6 1 5	7 1 6		Praktikanter från Högskolor, Universitet samt Tekniksprånget.
Totalt antal som börjat därav män därav kvinnor	16 11 5	20 14 6	20 17 3	24 17 7	19 14 5	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Totalt antal som slutat därav män därav kvinnor	10 8 2	17 12 5	16 11 5	15 11 4	12 9 3	Underlag hämtat från personalsystemet, Heartpace.
Personalomsättning, %	6,30	9,9	11,9	9,3	7,7	Räknas fram genom att underlag från personalsystemet, Heartpace. 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 visstids/timanställda 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, 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.
Medarbetarförmåner, friskvård och hälsa, antal medarbetare som nyttjat förmånen: Hälsoprofilbedömning Friskvårdsbidrag Sponsring startavgifter Subventionerat Västtrafikkort	 0 145 10 44	 90 139 15 41	 0 120 5 26	 0 102 2 21	 75 96 1 21	Via företagshälsovården erbjuds våra anställda att kolla kondition och hälsa genom en hälsoprofilsbedömning. De anställda har möjlighet att använda 3000 kronor per år för friskvårdsrelaterade aktiviteter. Två startavgifter på upp till 700 kr per gång subventioneras årligen av arbetsgivaren. Denna hälsoprofilsbedömning har medarbetarna möjlighet att genomföra ca vartannat år. För friskvårdsbidrag, sponsring startavgifter och subventionerat Västtrafikkort anges antal personer som nyttjat förmånen.
Hållbart Medarbetar Engagemang Index	86	86	87	88	86	Mäts som ett index mellan styrning, motivation och ledarskap. Tas fram genom Göteborgs stads gemensamma mätning och genom bolagets egna mätning.

Socialt

ANSTÄLLNING FORTS.	2025	2024	2023	2022	2021	MÄT- OCH BERÄKNINGSMETOD/KOMMENTAR
eNPS (employee Net Promoter Score)	45	41	47	42	35	Beskriver i vilken grad medarbetarna är ambassadörer för organisationen. Skalan som mäts går från minus 100 till plus 100. Mäts via temperaturmätning var 6:e vecka. Mätningen påbörjades Q4 2020, men sammanställt resultat finns först för 2021.
Volontärarbete	23					Nytt nyckeltal från 2025. Antal personer som nyttjat förmånen att vara volontär på betald arbetstid.
Den procentuella löneskillnaden mellan kvinnliga och manliga anställda, %	99,97					Nytt nyckeltal från 2025. Kvinnor tjänar 99,97 % av männens medianlön. Beräknat utifrån gruppernas medianlön.
Andelen anställda som omfattas av kollektivavtal, %	100					Nytt nyckeltal från 2025. Läs mer i kapitel S1 Egen arbetskraft – Arbetsvillkor på sidan 59.
Har företaget bekräftade incidenter inom sin egen arbetskraft som rör i. barnarbete (JA/NEJ), ii. tvångsarbete (JA/NEJ), iii. människohandel (JA/NEJ), iv. diskriminering (JA/NEJ), eller v. annat? (JA/NEJ – om ja, precisera).	Nej					Nytt nyckeltal från 2025. Inga bekräftade incidenter rapporterade.
ANSTÄLLDAS HÄLSA OCH SÄKERHET						
Total sjukfrånvaro, %	3,3	2,7	2,4	2,6	2,9	Könsfördelningen 2024: män var 2,8 %, kvinnor var 2,3 %. Sjukfrånvaro mäts i timmar och räknas i % av ordinarie arbetstid. Underlaget hämtas från lönesystemet Hogia lön plus.
Antalet dödsfall som har orsakats av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa.	0					Nytt nyckeltal från 2025.
MÅNGFALD OCH JÄMSTÄLLDHET						
Mångfaldsindikatorer medarbetare, ledning och styrelse:						
Kvinnor / män, %	31 / 69	31 / 69	31 / 69	33 / 67	33 / 67	Åldersfördelning 2025; Kvinnor: 2 % var under 30 år, 55% var 30-50 år och 43% var över 50 år. Män: 3 % var under 30 år, 55% var 30-50 år och 42 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur personalsystemet Heartpace och beräknas på totalt antal anställda.
Kvinnor / män chefer, %	42 / 58	36 / 64	34 / 66	42 / 58	43 / 57	Åldersfördelning 2025; Kvinnor: 0 % var under 30 år, 18 % var 30-50 år och 82 % var över 50 år. Män: 0 % var under 30 år, 40 % var 30-50 år och 60 % var över 50 år. Underlaget hämtas ur personalsystemet Heartpace
Kvinnor / män ledningsgrupp, %	43 / 57	33 / 76	29 / 71	43 / 57	37,5 / 62,5	Underlaget hämtas ur personalsystemet Heartpace
Kvinnor / män styrelse, %	47 / 53	47 / 53	47 / 53	47 / 53	41 / 59	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 2015–2025.
BERÖRDA SAMHÄLLEN						
Antal deltagare i våra donations- och sponsringsprogram	1800					Nytt nyckeltal från 2025. Sörlandet: cirka 800 deltagare Miss Saigon med förfest: 1 000 unga Seglarskola, simskola, sommarjobbare och läger : 33 barn och unga

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 2 februari 2026

Lars Johansson Styrelsens ordförande
Karin Bernmar Vice ordförande
Cecilia Magnusson Vice ordförande
Jan Annerback
Eva Olofsson
Thore Hagman
Helena Holmberg
Thomas Larsson
Anders Edström
Göran Eriksson Verkställande direktör

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 2025 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

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, 2 februari 2026
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
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive. Ett EU-direktiv kring hållbarhets-redovisningar som syftar till öka transparensen och ansvarstagandet.
ESRS	European Sustainability Reporting Standards.
FAR	Branschorganisation för revisorer.
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.
HVO100	Hydrogenated Vegetable Oil 100. Förnybart, fossilfritt dieselbränsle som består av 100 procent HVO.
IAPH	International Association of Ports and Harbors. En global allians med 189 hamnmyndigheter och 162 hamnrelaterade företag.
IMO	International Maritime Organization.
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code.
IVL	Svenska miljöinstitutet.
Just in time	En digital kölapp som gör att fartyg kan anpassa farten från föregående hamn och gå direkt till kaj istället för att jaga en bra slot-tid.
Koldioxidekvivalenter CO_2e	Ett mått på utsläpp av växthusgaser som tar hänsyn till att olika gaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten.
KPI	Key Performance Index. Ett mätbart värde som följer en verksamhets effektivitet inom olika områden.
LNG	Liquefied Natural Gas är naturgas som omvandlats till flytande form.
NKI	Nöjd Kund Index. Index som mäter kundnöjdhet.
PCTC	Pure Car and Truck Carrier.
PFSO	Port Facility Security Officer.
Ro/Ro-fartyg	Ro/Ro-fartyg har gods, exempelvis i form av trailrar, som körs av och på fartyget.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit, tjugofotscontainer.
TTW	Emissionerna som uppkommer vid förbränning i motorer brukar kallas tank-till-hjul utsläpp, på engelska tank-to-wheel.
VOC-utsläpp	Volatile Organic Compounds, flyktiga organiska föreningar.
WTW	Well-to-wheel/propeller vilket är summan av WTT och TTW vilket innebär att emissioner som uppstår i produktion och vid förbränning inkluderas.

GÖTEBORGS HAMN AB – EN DEL AV GÖTEBORGS STAD

Göteborgs Stad

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

SVANENMÄRKET
Miljömärkt trycksak
3041 0196

Februari 2026. Tryckt på EU Ecolabel-papper.

Du kan bidra till att göra Göteborgs Hamn mer hållbar

När du läser vår hållbarhetsredovisning får du kanske idéer och har synpunkter på vad vi kan förbättra, både när det gäller vårt hållbarhetsarbete och innehållet. Hör gärna av dig till oss via miljo@portgot.se och berätta.

PORT OF GOTHENBURG

TAKING YOU FURTHER

Göteborgs Hamn AB, 414 51 Göteborg. Telefon 031-368 75 00. www.goteborgshamn.se