

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-12-06

Diarienummer 1346/21

Handläggare

Lisa Berlin

Telefon: 031-368 05 09

E-post: lisa.berlin@stadshuset.goteborg.se

Redovisning av uppdrag till Göteborgs Hamn AB att utreda förvärv av kajlägen

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktiges uppdrag i budget 2021 till Göteborgs Hamn AB att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande, förklaras fullgjort.

Sammanfattning

I kommunfullmäktiges budget för 2021 fick Göteborgs Hamn AB (GHAB) i uppdrag att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande.

GHAB:s utredning omfattar alla kajer längs älven innanför Älvsborgsbron som ägs av Göteborgs Stad och förvaltas av park och naturnämnden, trafiknämnden, fastighetsnämnden och Älvstranden Utveckling AB. GHAB:s syfte med utredningen har dels varit att undersöka möjligheterna för fler kajlägen för fartygsrörelser, dels att undersöka samordning av förvaltningen av stadens kajer.

GHAB ser ett visst behov av kajlägen för så kallade ”udda fartygsrörelser” och konstaterar också att staden saknar en paradkaj. Bolaget bedömer att endast några få av de kajer som utretts är möjliga för någon form av sådan fartygsrörelse. Samtliga utredda kajer kräver också omfattande reparationer och stora reinvesteringar för att fungera. GHAB bedömer inte heller att någon av de utredda kajerna är kommersiellt gångbara och konstaterar därmed att ägande och/eller förvaltning av dessa inte ingår i deras uppdrag idag. GHAB ser sammanfattningsvis inget behov av att för egen del förvärva någon av de utredda kajerna. Bolaget pekar istället på att staden har ett behov av en samlad strategi över kajerna och vattenområdet och dess användning.

Stadsledningskontoret gör bedömningen att GHAB genom sin utredning fullgjort kommunfullmäktiges uppdrag. I utredningen belyses även frågan om förvaltning av stadens icke-kommersiella kajer. Stadsledningskontoret bedömer att frågan om förvaltning av kajerna delvis hanteras i och med beslutet om ny nämndorganisation för stadsutveckling. De frågor som återstår vad gäller ägande och förvaltning bör hanteras inom ramen för det uppdrag som kommunfullmäktige gett kommunstyrelsen, GHAB samt berörda nämnder i budget för år 2022 som handlar om att utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvaltarenskap av Göteborgs kajer.

Bedömning ur ekonomisk dimension

GHAB menar att de kajer som kan vara aktuella för någon form av fartygsrörelse inte kommer att vara kommersiellt gångbara. Intäkterna kommer inte att kunna bära kostnaderna för drift, underhåll och avskrivningar. Stadsledningskontoret har ingen anledning att göra någon annan bedömning i den frågan. GHAB skriver vidare i sin utredning att särskilda anslag skulle komma att behövas för att täcka underskottet. Om GHAB får i uppdrag att förvärva icke kommersiella kajer så behöver i så fall frågan om särskilda anslag utredas för att se vad som är förenligt med gällande lagstiftning och vad som kan hanteras inom GHAB.

GHAB påtalar att samtliga kajer behöver underhåll och reinvesteringar i olika omfattning beroende på ändamål. Flera av kajerna ligger i områden som kommer att vara aktuella ur stadsutvecklingssynpunkt och omfattas av stadens långsiktiga planering. Det skapar en osäkerhet kring hur länge kajerna kan användas för fartygsrörelser och därmed även en osäkerhet när det gäller långsiktigheten i underhållsarbetet.

GHAB förespråkar en samlad förvaltning av de icke kommersiella kajerna och ett helhetsgrepp kring de kommunalt ägda kajerna som inte ägs av GHAB i syfte att förbättra effektiviteten och överblicken. Samtidigt påtalar bolaget att en förändring av förvaltningsform i sig inte kommer att innebära att staden gör några besparingar, så länge det stora behovet av underhåll och reinvesteringar kvarstår.

Bedömning ur ekologisk dimension

GHAB har i tidigare utredningar bedömt att ingen av de utredda kajlägena innanför Älvsborgsbron är lämplig för godshantering med undantag för tillfälliga hanteringar. En storskalig hantering av olika godsslag på de utredda kajerna i de centrala delarna av staden riskerar att ge upphov till oönskade ekologiska och miljörelaterade effekter.

Eftersom gods som transporteras via sjöfart i princip alltid ska transporteras vidare landvägen skulle godshantering vid de utredda kajerna ge upphov till ökade tunga transporter på vägnätet i de centrala delarna av staden. Eftersom inga av de utredda kajerna är spåranslutna är inte heller järnvägstransporter ett gångbart alternativ vilket annars är huvudalternativet för transporter till och från Göteborg Hamns nuvarande terminaler och kajer, Bulkhantering i innerhamnarna är inte lämplig med hänsyn till buller, damm och trafik. Bulkhantering kräver dessutom stora landytor för hantering av gods. En stor del av områdena längs älven är avsedda för bostäder och då är inte hantering av bulkvaror eller annat gods lämpligt.

Bedömning ur social dimension

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

Bilaga

Göteborgs Hamn AB:s handlingar 2021-10-22 §12

Ärendet

Ärendet utgör en redovisning av det uppdrag som kommunfullmäktige gav i budget för 2021 till GHAB om att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande.

Beskrivning av ärendet

GHAB har avgränsat sin utredning till att gälla kajer innanför Älvsborgsbron som ägs av Göteborgs Stad och som förvaltas av trafiknämnden, fastighetsnämnden, park och naturnämnden samt Älvstranden utveckling AB. GHAB:s syfte med utredningen är dels att undersöka möjligheterna för fler kajlägen för fartygsrörelser, dels att samordna förvaltningen av stadens kajer.

GHAB:s behov av kajlägen

I utredningen redogör GHAB för de behov av kajlägen som hamnen ser för egen del. GHAB bedömer att det idag saknas kajlägen för fartyg i samband med event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer "udda" fartygsrörelser. GHAB har idag inte möjlighet att i tillräcklig utsträckning möta efterfrågan och erbjuda sådana kajlägen. Bolaget ser också att det saknas en så kallad "paradkaj" i staden.

GHAB lyfter även behovet av en kaj för hantering av bulkklaster. Men frågan om lämpliga kajer för detta ändamål har enligt GHAB utretts tidigare och ingen av stadens kajer har bedömts som lämpliga för bulkhantering med hänsyn till bland annat bärighet och lokalisering i staden.

Utredningens resultat och bolagets bedömning

Utredningen visar att endast ett fåtal av de utredda kajerna skulle kunna vara aktuella för någon form av fartygsrörelse. Det är samtidigt GHAB:s bedömning att ingen av dessa kajer kommer att vara kommersiellt gångbara på samma sätt som deras nuvarande kajer. GHAB menar vidare att det inte ligger inom bolagets uppdrag att äga och förvalta icke kommersiella kajer, möjligen med undantag för sådana kajer som avses för event, flottbesök och liknande. Ägande och förvaltning av icke kommersiella kajer skulle också väsentligt påverka GHAB:s avkastning negativt och bolaget lyfter i sin utredning att särskilda anslag i så fall skulle behövas för att täcka underskottet.

Det är GHAB:s bedömning att samtliga kajer som ingått i utredningen behöver omfattande underhåll och reinvesteringar i olika grad. GHAB konstaterar att flera av kajerna ligger i områden som kommer att vara aktuella ur stadsutvecklingssynpunkt och omfattas av stadens långsiktiga planering. Detta skapar en osäkerhet när det gäller långsiktigheten i underhållsarbetet.

GHAB har inom ramen för sin utredning också belyst möjligheterna till en samordnad förvaltning av kajerna. Ett antal olika alternativ för ansvar presenteras i utredningen. De icke kommersiella kajerna är i många fall belägna på sådana platser i staden där det pågår långsiktiga planarbeten. Såväl förvaltning av som en effektiv långsiktig planering för kajernas användning är här starkt beroende av antingen ett tätt samarbete mellan samtliga förvaltande bolag och förvaltningar eller en samlad förvaltning av desamma. Bolaget pekar också på att dessa kajer har ett värde för stadens fortsatta utvecklingsmål, som till exempel stadens vilja att binda ihop det offentliga rummet med älvstränderna för att förbättra medborgarnas kontakt med vattenområden, samt målet att ha väl fungerande

kollektivtrafik till sjöss över älven. GHAB landar i sin utredning i bedömningen att staden behöver ha en samlad strategi över kajerna och vattenområdet och dess användning. Bolaget menar att genom att samla förvaltningen och ta ett helhetsgrepp kring de kommunalt ägda kajerna som inte ägs av GHAB så skulle effektiviteten och överblicken förbättras.

Sammanfattningsvis visar GHAB:s utredning att bolaget inte är intresserad av att förvärva någon av de utredda kajlägena.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret konstaterar att GHAB har utrett möjliga kajlägen innanför Älvsborgsbron för sådana fartygsrörelser som bolaget ser ett behov av. Det är stadsledningskontorets bedömning att GHAB genom detta ärende har svarat på uppdraget från kommunfullmäktige om att utreda frågan om förvärv av kajlägen och att det därmed kan förklaras som fullgjort.

GHAB gör bedömningen att det inte är förenligt med deras uppdrag att äga eller förvalta kajer med begränsat kommersiellt nyttjande. Skulle kommunfullmäktige se det som ett angeläget behov för staden som bör tillgodoses genom att GHAB förvärvar någon av kajlägena för detta ändamål kan i så fall ändringar behöva göras i bolagets ägardirektiv.

Stadsledningskontoret menar också att bolagets ståndpunkt att förvärv av en icke kommersiell kaj inte är förenligt med avkastningskraven får vägas mot andra uppdrag i ägardirektivet där det ena uppdraget inte väger tyngre än det andra. Hamnen menar att om de ska förvärva kajer med begränsat kommersiellt nyttjande så krävs särskilda anslag för att hantera underskotten. Det är stadsledningskontorets bedömning att den frågan i så fall särskilt behöver utredas för att se vad som är förenligt med gällande lagstiftning och vad som kan hanteras inom GHAB.

Stadsledningskontoret tar inte ställning till behovet av kajlägen för udda fartygsrörelser eller en paradkaj. Däremot är det stadsledningskontorets bedömning att frågan om tillskapandet av en paradkaj måste ses i ett större perspektiv och hanteras inom ramen för övrig planering vid stadsutvecklingsprojekt. Liksom det poängteras i ärendet *Redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg* dnr 1595/20, så behöver det ske i en samlad analys kring långsiktig användning av hela sträckan från Marieholm till Älvsborgsbron.

Vad gäller den del av hamnens utredning som rör möjligheter till en samlad förvaltning hanteras frågan till stor del i beslutet om ny nämndorganisation för stadsutveckling. De ytor och anläggningar, däribland kajer, som idag förvaltas av trafiknämnden, park- och naturnämnden samt fastighetsnämnden kommer framöver samlas hos nämnden med ansvar för genomförande och förvaltning av mark. Vidare har kommunfullmäktige i 2022 års budget gett kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med GHAB och andra berörda nämnder utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvaltarskap av Göteborgs kajer.

Det är stadsledningskontorets bedömning att frågorna om användning av kajer samt ägande och förvaltning kan tas om hand genom uppdraget i kommunfullmäktiges budget och inom ramen för genomförandet av ny nämndorganisation för stadsutveckling tillsammans.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör



Tid: 13.00 – 16.21

Plats: Amerikaskjulet, Göteborg (Styrelserummet/Digitalt)

Närvarande**Ledamöter**

Cecilia Magnusson	ordförande
Birgitta Ling Fransson	1:e vice ordförande
Ronnie Ljungh	2:e vice ordförande
Lars Johansson	(närvarande digitalt via teams)
Jan Annerback	
Peter Danielsson	
Kristofer André	(ej närvarande § 8)

Suppleanter

Gunne Steen	
Karin Bernmar	
Ingela Berntson	
Marianne Bergman	(ej närvarande § 19)
Alexandra Angelbratt	

Övriga närvarande

Elvir Dzanic	VD	
Malin Collin	Vice VD	
Erik Ahrén	Ekonomichef	(närvarande § 6)
Daniella Fjellman	Hållbarhetsstrateg	(närvarande § 9)
Fredrik Ternström	Senior Manager Port Development	(närvarande § 10)
Jan Andersson	Projektledare Skandiaporten	(närvarande § 11)
Erik Hallgren	Vice President Infrastructure	(närvarande §§ 12–13)
Magnus Nordfelt	Head of Business Area Cargo	(närvarande § 14)
Viktor Allgurén	Head of Innovations	(närvarande § 15)
Linnéa Agnulf Nyström	Praktikant legal	
Johanna Nyström	Bolagsjurist, sekreterare	

Arbetsstagarrepresentanter

Dirk Wallem	SACO
Carl Jansson	Unionen
Roger Sköld	Transport
Fredrik Rauer	Unionen (närvarande §§ 1–5)

Ej närvarande

Eva Olofsson
David Josefsson
Colin Carlfors



Protokoll (nr 7)
Styrelsemöte 2021-10-22

Underskrifter

Sekreterare

Johanna Nyström

Ordförande

Cecilia Magnusson

Justerande

Ronnie Ljungh



§ 12

Beslut – Rekommendation återrapportering Stadens kajer

Erik Hallgren redogör för bolagets förslag till återrapportering på kommunfullmäktiges uppdrag avseende utredning av Stadens kajer.

Beslut

Styrelsen beslutar

1. **att** styrelsen i Göteborgs Hamn AB lämnar föreliggande handling som svar på uppdrag från kommunfullmäktige, om att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande.
2. **att** styrelsen i Göteborgs Hamn AB föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget som fullgjort mot bakgrund av innehållet i denna handling; samt
3. **att** styrelsen överlämnar ärendet till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.



Göteborgs
Stad

Detta dokument är elektroniskt signerat.

Signed by: JOHANNA NYSTRÖM

Date: 2021-11-03 09:42:19

BankID refno: 95d1a62f-7170-4e4e-8bbc-2758e0c2ae3d



Styrelsesekreterare: Johanna Nyström

Signed by: RONNIE LJUNGH

Date: 2021-11-04 11:13:45

BankID refno: 5cbb08bd-cf5d-4d44-815d-b116603f3dca



Andre vice ordförande: Ronnie Ljungh

Signed by: Gun Cecilia Marianne Magnusson

Date: 2021-11-03 11:48:22

BankID refno: 27bb8be5-5fb3-43fa-902d-52994b1841b9



Ordförande: Cecilia Magnusson



Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-10-22

Handläggare Erik Hallgren
Telefon: 031-3687580
E-post: erik.hallgren@portgot.se

Utredning – kajlägen i Göteborgs Stads innerhamn

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

1. Styrelsen i Göteborgs Hamn AB lämnar föreliggande handling som svar på uppdrag från kommunfullmäktige, om att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande.
2. Styrelsen i Göteborgs Hamn AB föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget som fullgjort mot bakgrund av innehållet i denna handling.
3. Styrelsen överlämnar ärendet till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

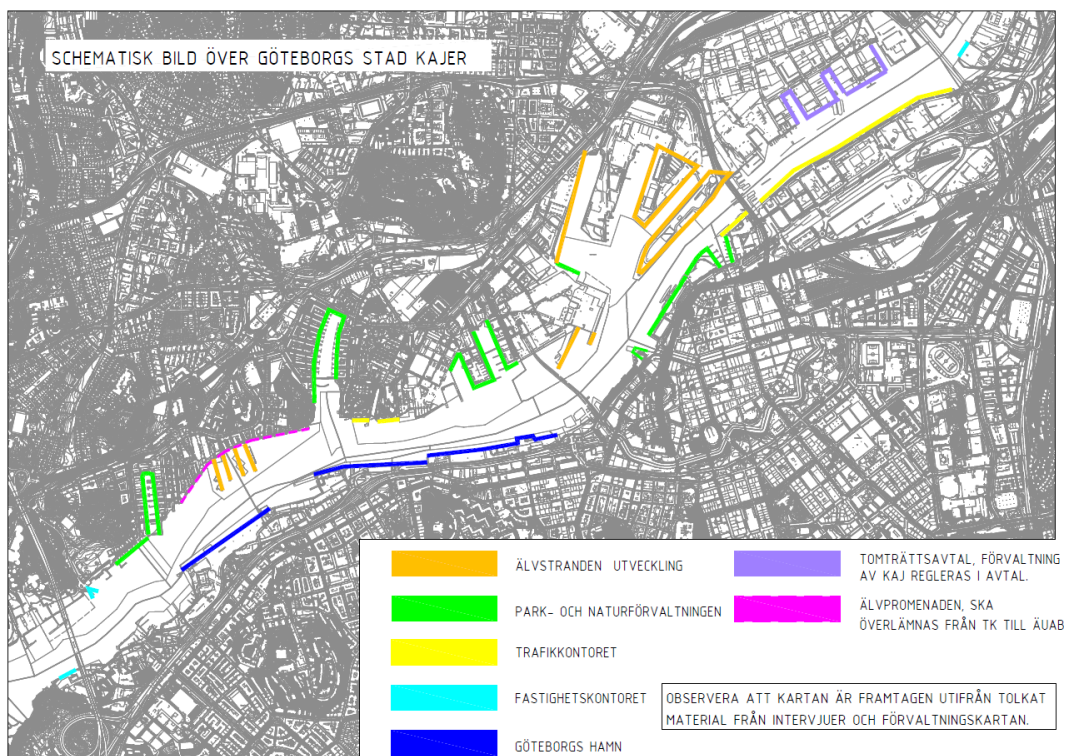
Sammanfattning

I kommunfullmäktiges budget för 2021 fick Göteborgs Hamn AB (GHAB) i uppdrag att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande.

I utredningen har GHAB fokuserat på alla kajer längs älven innan för Älvsborgsbron (fortsättningsvis kallad Innerhamnen) som ägs av Göteborgs Stad. Kajer som förvaltas av Park och Naturförvaltningen, Trafikkontoret, Fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling AB omfattas av utredningen. Syftet med utredningen är dels att undersöka möjligheterna för fler kajlägen för fartygsrörelser, dels att samordna förvaltningen av stadens kajer.

Följande upplägg har valts för utredningen:

- Intervjuer med nuvarande kommunala kajförvaltare; Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen, Fastighetskontoret samt Älvstranden Utveckling AB. Intervjuerna har varit av översiktlig karaktär.
- Intervju med Stadsbyggnadskontoret, planavdelningen.
- Genomgång av dokumentation gällande teknisk beskaffenhet av kajer.
- Okulär besiktning av utvalda kajer.
- Intervju med Stockholms Hamnar.
- Genomgång av olika alternativ för ansvar.
- Genomgång med Harbour Master över möjliga kajer för fartygstrafik.
- Rekommendation för fortsatt arbete.



Bedömning ur ekonomisk dimension

Idag saknas det kajlägen för fartyg i samband med event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer ”udda” fartygsrörelser. GHAB har idag små möjligheter att erbjuda sådana kajlägen. Den kaj som i första hand finns för detta ändamål är kryssningskajen utanför Amerikaskjulet vid Stigbergskajen. Eftersom besöken av typen av fartyg som nämns ovan ofta sammanfaller med kryssningssäsongen så är utrymmet inte tillräckligt för att möta den efterfrågan som finns. Det saknas idag en ”paradkaj” i staden.

GHAB saknar idag en kaj för hantering av bulklaster. Frågan om lämpliga kajer för detta i Staden har utretts och ingen av Stadens kajer är lämpliga för bulkhantering med hänsyn till bl. a. bärighet och lokalisering i Staden.

De kajer som kan vara aktuella för någon form av fartygsrörelse kommer inte att vara kommersiellt gångbara på samma sätt som GHAB:s nuvarande kajer. Intäkterna kommer inte att kunna bära kostnaderna för drift, underhåll och avskrivningar. Särskilda anslag kommer att behövas för att täcka underskottet. Självkostnadsprincipen gäller för icke kommersiella kajer. Underhåll och investeringar finansieras via särskilda anslag. Marknadsmässig avkastning gäller för kommersiella kajer.

Flera av kajerna ligger i områden som kommer att vara aktuella ur stadsutvecklingssynpunkt och omfattas av Staden långsiktiga planering, vilket skapar en osäkerhet när det gäller långsiktigheten i underhållsarbetet.

Genom att samla förvaltningen och ta ett helhetsgrepp kring de kommunalt ägda kajerna som inte ägs av GHAB skulle effektiviteten och överblicken förbättras. Man behöver ta ett gemensamt grepp över dokumentation, tillståndsbedömningar, underhållsplaner, säkerhet mm. Även maritima frågor skulle kunna hanteras effektivare om Hamnmyndigheten, som ansvarar för den maritima samordningen och innehar

myndighetsansvaret i GHAB, skulle ha en enda förvaltare i Staden att kommunicera med. Samtliga kajer behöver underhåll och reinvesteringar i olika omfattning beroende på ändamål. Så länge det stora behovet av underhåll och reinvesteringar kvarstår kommer dock inte förvaltningen att bli billigare än tidigare.

Bedömning ur ekologisk dimension

Storskalig hantering av olika godsslag på de utredda kajerna i de centrala delarna av staden riskerar att ge upphov till oönskade ekologiska och miljörelaterade effekter. Detta gäller både gällande fartygstrafik och tillhörande landtransporter. Eftersom gods som transporteras via sjöfart i princip alltid skall transporteras vidare landvägen skulle godshantering vid de utredda kajerna ge upphov till ökade tunga transporter på vägnätet i de centrala delarna av staden. Eftersom inga av de utredda kajerna är spåranslutna är inte heller järnvägstransporter ett gångbart alternativ vilket annars är huvudalternativet för transporter till och från Göteborg Hamns nuvarande terminaler och kajer, Bulkhantering i innerhamnarna är inte lämplig med hänsyn till buller, damm och trafik. Bulkhantering kräver dessutom stora landtytor för hantering av gods. En stor del av områdena längs älven är avsedda för bostäder och då är inte hantering av bulkvaror eller annat gods lämpligt.

Bedömning ur social dimension

En stor del av områdena längs älven är avsedda för bostäder och då är inte hantering av bulkvaror eller annat gods lämpligt. Utöver själva kajen kräver godshantering bakomliggande ytor för godshantering i form av uppställningsplacering, omlastningsterminaler mm. Större ytor än enbart kajerna skulle följaktligen behöva tas i anspråk vilket skulle ta ytor i anspråk som i dagsläget är avsedda för medborgarna. Allmänhetens tillgänglighet till kajerna och vattnet begränsas vid en godshantering i Innerhamnen.

Samverkan

Intervjuer har gjorts med nuvarande kommunala kajförvaltare; Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen, Fastighetskontoret samt Älvstranden Utveckling AB. Intervjuerna har varit av översiktlig karaktär. Samtal har även ägt rum med Stadsbyggnadskontoret.

Bilagor

1. Noteringar från intervjuer med Stadens förvaltningar och bolag samt Stockholms Hamn

Ärendet

GHAB har fått i uppdrag att utreda förvärv av kajlägen innanför Älvsborgsbron som andra kommunala bolag eller kommunens förvaltningar äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande. Syftet med utredningen är dels att undersöka möjligheterna för fler kajlägen för fartygsrörelser dels samordna förvaltningen av Stadens kajer.

Beskrivning av ärendet

Genomförande av utredningen

Följande upplägg har valts för utredningen:

- Intervjuer med nuvarande kommunala kajförvaltare; Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen, Fastighetskontoret samt Älvstranden Utveckling AB. Intervjuerna har varit av översiktlig karaktär.
- Intervju med Stadsbyggnadskontoret, planavdelningen.
- Intervju med Stockholms Hamnar.
- Genomgång av olika alternativ för ansvar.
- Genomgång med Harbour Master över möjliga kajer för fartygstrafik.
- Rekommendation för fortsatt arbete.

Lärdomar/samlad kunskap efter samverkan med nuvarande kajförvaltare

Intervjuer med kajförvaltare inom de kommunala organisationerna gjorde i mars 2021. Syftet med intervjuerna var att få information om vilka kajsträckor respektive förvaltning/bolag äger, vad man har för organisation för förvaltningen, hur kajerna är dokumenterade tekniskt samt översiktlig information över kajernas tekniska status.

Nedan följer en översiktlig beskrivning av vad som framkom under dessa intervjuer. Närmare beskrivningar gällande varje kajstråk finns Bilaga 1. De generella slutsatser som kan dras av nedanstående intervjuer är att det endast finns ett fåtal kajförvaltare och ett relativt stort konsultberoende. Den tekniska dokumentationen varierar stort. Många kajer har ett stort underhållsbehov, och flera kajsträckor är avstängda. Osäkerheten när det gäller planarbetet för flera områden innebär svårigheter att bedriva en långsiktig förvaltning. Flera förvaltningar upplever en brist på medel för att utföra underhåll och reinvesteringar.

1. Trafikkontoret (TK)

TK förvaltar Gullbergsvass, Älvpromenaden, Slottsberget, Dockepromenaden och Stapelbädden. En förvaltare ansvarar för kajer och även för avtal och Södra Skärgården. En inhyrd konsult arbetar med planering av inspektioner och åtgärder. TK ansvarar för konstruktioner, Park och Naturförvaltningen ansvarar för ytskikt efter överlämnande från Älvstranden Utveckling AB. När det gäller Dockepromenaden och Stapelbädden är skicket sådant att dessa kajer är under renovering/ ska rivras och ersättas.

2. Fastighetskontoret (FK)

FK är markägare och förvaltar kvartersmark, hamn och vattenområde. FK förvaltar kajer som finns i områden som inte omfattas av Trafikkontoret eller Park och Naturförvaltningen, tex i avvaktan på detaljplanearbete, eller som ligger ”fel” i

planerna. FK äger Ringön, varpå det finns bl.a. tomträtter med nyttjanderätt till kajer. Gällande Norra Älvstranden, Älvpromenaden har FK del i flera gemensamhetsanläggningar. Älvstranden Utveckling AB fått i uppdrag av kommunfullmäktige att rusta upp kajer längs Älvpromenaden och därefter lämna över förvaltning till Trafikkontoret med ansvar för konstruktion och till Park och Naturförvaltningen med ansvar för ytskikt.

Det finns ingen specifik förvaltare för kajerna utan ansvar ligger på markförvaltaren. Den samlade bedömningen är att det generellt sett finns ett stort underhållsbehov av kajerna.

3. **Park och Naturförvaltningen**

Park och Naturförvaltningen förvaltar ett stort antal kajer; Packhuskajen, Stenpiren, Lilla Bommen, Södra delen av Gullbergsvass, Lundbystrandskajen, SVT-huset, Lindholmspiren, Diagonalen utanför Chalmers Lindholmen, Sannegården, Eriksbergsdockan, Pölsebokajen samt Västra Färjenäskajen. Förvaltningen har en egen förvaltare för dessa kajer, samt en inhyrd konsult som arbetar med planering av åtgärder. Packhuskajen undergår för närvarande ombyggnationer, vidare finns ett underhållsbehov på tex. Lundbystrandskajen.

4. **Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden)**

Älvstranden förvaltar själva eller genom dotterbolag Älvpromenaden, Lindholmen, Sannegården, 4 pirar vid Eriksberg med pålade konstruktioner, Skeppsbron (förvaltaransvar), samt Lundbyvassen. Koncernen har ingen har ingen kajförvaltare eller utpekad ansvarig för underhåll. Projektledare finns för utvecklingsområdena.

Övriga aspekter som har/kan ha påverkan på fördelning av förvaltningsformen för kajerna

Under arbetet med utredningen har, utöver det som framkommit i intervjuerna ovan konstaterats flera olika faktorer som har betydelse för vilka lösningar gällande förvaltning av kajerna som är lämpliga. Bl.a. måste hänsyn tas till GHAB:s uppdrag, ägardirektiv och avkastningskrav. Att utföra förvaltning av kajer som ägs av en annan förvaltning ingår inte i GHAB:s nuvarande uppdrag. Flera av Stadens kajer saknar tillstånd för hamnverksamhet. Ägande och förvaltning av icke kommersiella kajer skulle väsentligt påverka GHAB:s avkastning.

Rådighet över kajerna är ytterligare en viktig aspekt. Flera kajer, t ex Frihamnen och Gullbergskajen, ligger i områden där planarbete pågår eller skall starta. Osäkerheter över framtida utformning och användande medför att man avvaktar med större underhållsarbeten och reinvesteringar. Vid kajerna på Ringön finns det tomträtter, arrendeavtal och servitut. Flera kajer på Norra Älvstranden har ett delat ansvarsförhållande mellan två förvaltningar när det gäller förvaltningsansvar.

Det finns en uttalad vilja från Staden att binda ihop det offentliga rummet med älvstränderna för att förbättra medborgarnas kontakt med vattenområden. Staden har även en tydlig målsättning att ha en väl fungerande kollektivtrafik till sjöss över älven. Flera fasta tunnel- och broförbindelser planeras över älven. Staden planerar också för olika åtgärder för högvattenskydd med hänsyn till framtida höjning av havsvattennivån.

Flera av kajerna har ett begränsat djup i vattenområdet. Kajer som används till fartygstrafik kräver att rätt djup upprätthålls i angörande farled och vid kajområdet. Kostnaderna för muddringsarbeten, framför allt när det gäller förorenade muddermassor, har ökat väsentligt i takt med att miljökraven har skärpts.

Olika alternativ för ansvar

Fyra olika scenarion för framtida förvaltningsformer för Stadens kajer har studerats:

1. GHAB äger (direkt eller genom dotterbolag) och förvaltar de kajer vid vilka det bedrivs någon form av fartygsrörelse.
2. Kajer fortsätter ägas av nuvarande ägare, GHAB ansvarar för förvaltning mot betalning.
3. En kombination av Scenario 1 och 2.
4. Kajer fortsätter att ägas av nuvarande förvaltare, GHAB bibehåller nuvarande förvaltningsansvar (ingen förändring av ansvar).

Scenario 1 – GHAB disponerar ett antal kajer

GHAB har identifierat ett antal kajer som kan vara aktuella att studera närmare vid en mer fördjupad översyn.

Idag saknas det kajlägen för fartyg i samband med event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer ”udda” fartygsrörelser. GHAB har idag små möjligheter att erbjuda sådana kajlägen. Det saknas idag en ”paradkaj” i Staden.

GHAB saknar idag en kaj för hantering av bulklaster. Frågan om lämpliga kajer för detta i Staden har utretts och ingen av Stadens kajer är lämpliga för bulkhantering med hänsyn till bl. a. bärighet och lokalisering i Staden.

De kajer som kan vara aktuella för någon form av fartygsrörelse (se fördjupning nedan på sid 9) kommer inte att vara kommersiellt gångbara på samma sätt som GHAB:s nuvarande kajer. Intäkterna kommer inte att kunna bära kostnaderna för drift, underhåll och avskrivningar. Särskilda anslag kommer att behövas för att täcka underskottet.

Flera av kajerna ligger i områden som kommer att vara aktuella ur stadsutvecklingssynpunkt, vilket skapar en osäkerhet när det gäller långsiktigheten i underhållsarbetet.

Kajerna är svåra att värdera ekonomiskt vid en eventuell överlåtelse.

Scenariot innebär sannolikt att GHAB:s organisation behöver en förstärkning.

Scenario 2 – GHAB förvaltar kajer på uppdrag av annan förvaltning/bolag

Sannolikt blir förvaltningen effektivare än idag, men inte billigare eftersom många kajer idag har en lågprioriterad förvaltning. Detta scenario kommer inte kortsiktigt att innebära någon kostnadsbesparing totalt sett för Staden. Scenariot förutsätter att GHAB minst får full kostnadstäckning för utfört arbete.

Idag finns en organisation inom GHAB för förvaltning av GHAB:s befintliga kajer. Om avsikten med en förändrad förvaltning av kajerna från Stadens sida ska vara att dess tekniska skick också förbättras, kommer GHAB:s organisation i detta scenario att behöva

en omfattande förstärkning, och det innebär också en påverkan inom de ägande förvaltningarnas organisationer.

Pågående och aviserade planarbeten för flera områden kommer att innebära svårigheter att bedriva en långsiktig förvaltning. I och med Stadens facknämndsöversyn bör förvaltningen av kajer bli mer samordnad även om GHAB inte tar över förvaltningen på uppdrag.

Scenario 3 – en kombination av scenario 1 och 2

En kombination av scenarierna enligt ovan.

Scenario 4 – ingen förändring mot nuläget

I och med Stadens facknämndsöversyn kommer sannolikt förvaltningen av kajer att bli mer samordnad även om GHAB inte tar över förvaltningen på uppdrag.

Detta scenario innebär att GHAB:s nuvarande avsaknad av kajer för ”övriga” fartygsrörelser kvarstår.

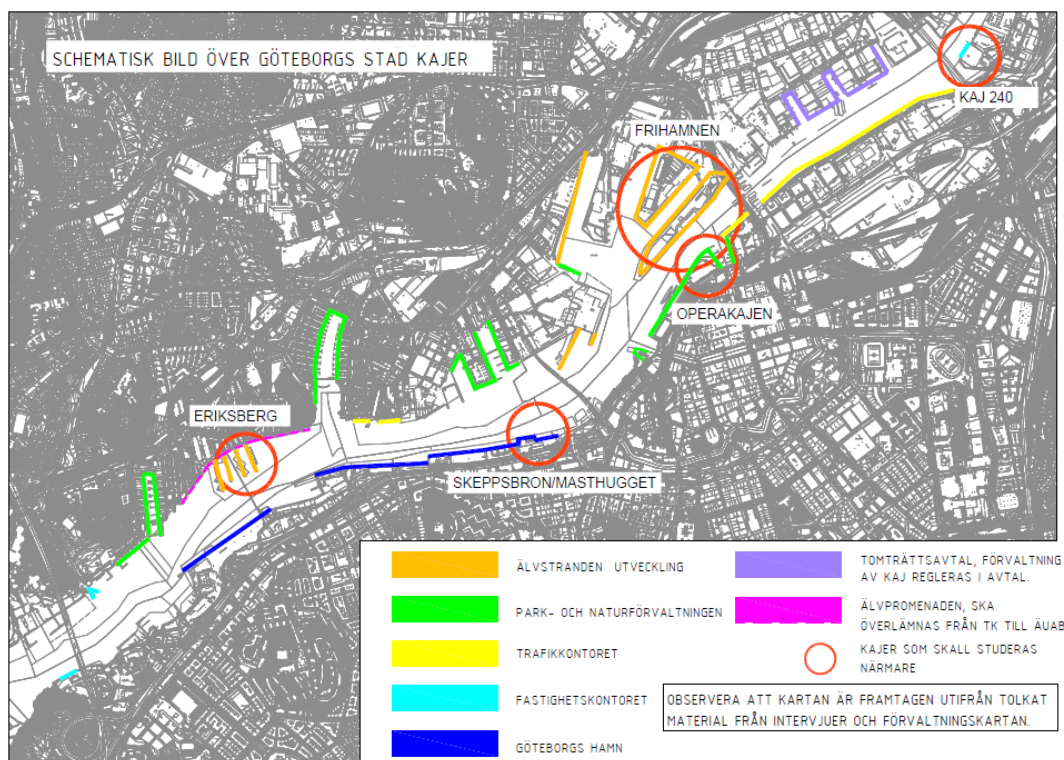
Samlade reflektioner avseende scenario 1 och 2 (GHAB disponerar kajer/ GHAB förvaltar kajer på uppdrag)

I båda de ovanstående scenarierna behöver hänsyn tas till såväl det bolagsrättsliga perspektivet för GHAB, som Staden-perspektivet. Som beskrivits ovan kan frågan ställas vilket uppdrag GHAB har och ska ha. Att utföra förvaltning av kajer som ägs av en annan förvaltning ingår inte i GHAB:s nuvarande uppdrag. Ägande och förvaltning av icke kommersiella kajer skulle väsentligt påverka GHAB:s avkastning.

GHAB:s uppdrag idag omfattar inte förvaltning av gångstråk utan innehåller ett tydligt uppdrag att verka för att utveckla hållbara infrastruktur- och logistiklösningar på järnväg och sjö i syfte att skapa förutsättningar för god tillgänglighet till hamnområdet. Bolaget ska ur ett långsiktigt perspektiv förvalta och utveckla mark- och vattenområden för hamnverksamhetens eget behov. GHAB ska vidare tillhandahålla kajplatser för kryssningsfartyg och verka för färjeverksamhet i Göteborg. GHAB:s ägardirektiv innehåller således ett tydligt kommersiellt uppdrag för GHAB, i den mån det inte innefattar rollen som hamnmyndighet, där GHAB ska utöva tillsyn och trafikkoordinering inom hamnområdet och tillse att fartygstrafiken följer regler om säkerhet och ordning inom farleder och hamnområde.

Eventuellt möjliga kajer för fartygstrafik

Följande kajer har studerats ur ett nautiskt perspektiv för eventuella fartygsrörelser. Här följer en översiktlig redogörelse. Det kan konstateras att ingen av Stadens kajer innanför Älvsborgsbron är lämpliga för någon kontinuerlig godshantering.



Frihamnen

De kajer som ingår i Frihamnen är Kaj 107, 112/113, 107–109 samt 102–105 (gamla Bananpiren). Hela Frihamnsområdet är tänkt som ett framtida område för bostäder och park. Planarbetet pågår, vilket medför en osäkerhet om kajerna är lämpliga att använda för fartygstrafik. Frihamnens läge i Staden gör att någon form av kontinuerlig godshantering inte är lämplig även om bärigheten skulle tillåta det.

Om kajerna vid Frihamnen skall användas mer än idag krävs troligtvis nytt miljötillstånd alternativt någon form av dispens.

Kaj 112/113 fungerar nautiskt för tjänstefartyg, yacht, skutor, event m samt för vissa tillfälliga lastnings- och lossningsverksamheter.

Hamnplanen vid Kaj 107–109 (vid den gamla kryssningsterminalen) har en begränsad bärighet och klarar inte större laster än persontrafik till fots utan omfattande förstärkningsåtgärder. Själva kajen vid 107–109 behöver undersökas närmare.

Kaj 102–105 (f d Bananpiren) behöver undersökas närmare. Området kan vara det sista som exploateras inom Frihamnsområdet.

Masthuggskajen

Kajen har en bärighet BK1 med reinvesteringar på ca 20 mkr. Den kan användas idag för mindre arbetsfartyg och lättare fartyg såsom yachter, mindre flottfartyg etc. Användning är endast möjlig fram till dess att området exploateras. Enligt Stenas underhållsplan från 2020 kan kajen hållas vid liv till max 2035 för samma verksamhet som i dag och BK1 last på kajen med reparationer för 20 mkr. Dock är det mycket osäkert i vilket skick kajen kommer att vara mellan 2027–2035.

Kajer uppströms Göta Älv

Kaj 240, som är belägen på fastlandssidan strax uppströms Tingstadstunneln, används inte idag. Kajen har mycket begränsad bärighet och markytorna på landsidan är privatägda med begränsad tillgänglighet.

Kaj 262 är en kaj som ligger långt uppströms på fastlandssidan, nästan i höjd med Stigs Center. Kajen är privatägd och ägaren vill avveckla kajen. Bärigheten är inte känd.

Två pirar vid Eriksberg

De två ostligaste pirarna vid Eriksberg används idag som kulturbåtshamn. Pirarna kan troligtvis användas för yachter, flottbesök etc. Bärigheten och renoveringsbehovet behöver undersökas närmare. Troligtvis behöver man göra reinvesteringar.

De västliga pirarna vid Eriksberg används idag för fritidsbåtar.

Operakajen

Läget är utmärkt i staden för en paradkaj, men både sjökortsdjup och bärighet är mycket begränsat. Kajen är i mycket dåligt skick bärighetsmässigt och riskerar att stängas av helt.

GHAB:s bedömning

Staden behöver ha en samlad strategi över kajerna och vattenområdet och dess användning. Genom att samla förvaltningen och ta ett helhetsgrepp kring de kommunalt ägda kajerna som inte ägs av GHAB skulle effektiviteten och överblicken förbättras. Man behöver ta ett gemensamt grepp över dokumentation, tillståndsbedömningar, underhållsplaner m m. Det skulle även underlätta för Hamnmyndigheten att, förutom Göteborgs Hamn AB, ha en kommunal förvaltare att vända sig till. Göteborgs Hamn AB kan bistå med sakkunskap i ett uppbyggnadsskede av en samlad förvaltning.

Samtliga kajer behöver underhåll och reinvesteringar i olika omfattning beroende på ändamål, och GHAB:s bedömning är att en förändring av förvaltningsform inte i sig kommer att innebära att Staden gör några besparingar, så länge det stora behovet av underhåll och reinvesteringar kvarstår.

Ingen av kajerna innanför Älvsborgsbron är lämplig för godshantering med undantag för tillfälliga hanteringar. Ingen av kajerna innanför Älvsborgsbron bedömer GHAB som kommersiellt hållbara. Det finns ett visst behov av fler kajlägen i innerhamnen för event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer ”udda” fartygsrörelser.

Det ligger inte inom GHAB:s uppdrag att förvalta icke kommersiella kajer, möjligen med undantag för sådana kajer som avses ovan för event, flottbesök och liknande. Ägande och förvaltning av icke kommersiella kajer skulle väsentligt påverka GHAB:s avkastning negativt.

De icke kommersiella kajerna är i många fall belägna på sådana platser i Staden där det pågår långsiktiga planarbeten, och såväl förvaltning av och en effektiv långsiktig planering för kajernas användning är starkt beroende av antingen ett tätt samarbete mellan samtliga förvaltande bolag/förvaltningar eller en samlad förvaltning av desamma. Dessa kajer har ett värde för Stadens fortsatta utvecklingsmål, som tex. Stadens vilja att binda ihop det offentliga rummet med älvstränderna för att förbättra medborgarnas kontakt med

vattenområden, samt målet att ha väl fungerande kollektivtrafik till sjöss över älven – särskilt i arbete med planläggning.

GHAB:s rekommendation är därför att förvaltningen av icke kommersiella kajer samlas i en organisation, ett arbete som lämpligen görs i samband med facknämndsöversynen. En samlad förvaltning skulle sannolikt bidra till ett mer effektivt arbete i att hålla ihop de olika frågor som beskrivits ovan, samt underlätta hantering av frågor kring rådighet och juridiska aspekter med avseende på gemensamhetsanläggningar, arrendeavtal, servitut, säkerhet mm.

GHAB skulle vid ett fortsatt arbete kring utvecklingen och förvaltningen kunna delta och bistå med vår kunskap för att få till stånd ett ändamålsenligt och samlat ägande och förvaltning av Stadens kajer i innerhamnsområdet.



Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-10-22

Handläggare Erik Hallgren

Telefon: 031-3687580
E-post: erik.hallgren@portgot.se

Utredning – kajlägen i Göteborgs Stads innerhamn

Bilaga 1

Noteringar från intervjuer med Stadens förvaltningar och bolag samt Stockholms Hamn

Intervjuer med nuvarande kommunala kajförvaltare

Intervjuer med kajförvaltare inom de kommunala organisationerna gjordes i mars 2021. Syftet med intervjuerna var att få information om vilka kajsträckor respektive förvaltning/bolag äger, vad man har för organisation för förvaltningen, hur kajerna är dokumenterade tekniskt samt översiktlig information över kajernas tekniska status.

Trafikkontoret

Organisation

En förvaltare ansvarar för kajer och även för avtal och Södra Skärgården. En inhyrd konsult arbetar med planering av inspektioner och åtgärder.

Kajsträckor

Gullbergsvass: Man avvaktar åtgärder i väntan på kommande planarbete.

Älvpromenaden: Trafikkontoret ansvarar för konstruktioner, Park och Naturförvaltningen ansvarar för ytskikt efter överlämnande från Älvstranden Utveckling AB.

Slottsberget, Dockepromenaden, Stapelbädden

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns samlad i systemet BatMan, som är Trafikverkets förvaltningssystem för byggnadsverk såsom broar, tunnlar och kajer. Huvudinspektioner görs vart 6:e år, man ligger dock lite efter när det gäller kajerna.

Skick/status

Gullbergsvass: Ett större underhållsbehov föreligger.

Älvpromenaden: Fastställs i samband med överlämning från Älvstranden till Trafikkontoret.

Slottsberget

Dockepromenaden: Renovering pågår.

Stapelbädden: Skall rivas och ersättas.

Fastighetskontoret

Organisation

Markförvaltaren ansvarar för förvaltningen, man har ingen specifik förvaltare för kajerna.

Kajsträckor

Fastighetskontoret är markägare och förvaltar kvartersmark, hamn och vattenområde. Man förvaltar kajer som finns i områden som inte omfattas av Trafikkontoret eller Park och Naturförvaltningen, tex i avvaktan på detaljplanearbete, eller som ligger ”fel” i planerna.

Ringön: Fastighetskontoret är markägare. Här finns bl a tomträtter med nyttjanderätt till utanförliggande kaj och arrendeavtal där Fastighetskontoret ansvarar för konstruktion och arrendatorn för ytskikt.

Norra Älvstranden, Älvpromenaden: Fastighetskontoret har del i flera gemensamhetsanläggningar. Enligt beslut i Kommunfullmäktige skall Älvstranden Utveckling AB rusta upp kajer längs Älvpromenaden och därefter lämna över förvaltning till Trafikkontoret med ansvar för konstruktion och till Park och Naturförvaltningen med ansvar för ytskikt. Detta är inte genomfört ännu.

Färjenäs och Röda Sten: Här har Fastighetskontoret en aktiv förvaltning (Gäller även Fiskebäck, som inte omfattas av denna utredning).

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns inte samlad.

Man gör inte några systematiska inspektioner av kajerna.

Skick/status

Skick och status är inte fastställt utöver Röda sten och Färjenäs, där stort underhållsbehov finns.

Fastighetskontorets bedömning är att det generellt finns stort underhållsbehov.

Park och Naturförvaltningen

Organisation

En förvaltare ansvarar för kajer. Förvaltaren ansvarar även för Park och Naturförvaltningens andra anläggningar. En inhyrd konsult arbetar med planering av åtgärder.

Kajsträckor

Packhuskajen, Stenpiren, Lilla Bommen, Södra delen av Gullbergsvass, Lundbystrandskajen, SVT-huset, Lindholmsspiren, Diagonalen utanför Chalmers Lindholmen, Sannegården,

Eriksbergsdockan, Pölsebokajen, Västra Färjenäskajen.

Älvpromenaden: Park och Naturförvaltningen ansvarar för ytskikt efter överlämnande från Älvstranden Utveckling AB.

Ringön: Man äger två bryggor där stora båtar läggs till utan tillstånd.

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns samlad i systemet BatMan.

Inspektioner är genomförda på alla kajer en gång sedan 2016, två sträckor genomförs 2021.

Status/skick

Packhuskajen: En omfattande ombyggnad pågår.

Lundbystrandskajen: Behöver underhållas.

Älvstranden Utveckling AB

Organisation

Man har ingen kajförvaltare eller utpekad ansvarig för underhåll. Projektledare finns för utvecklingsområdena.

Kajsträckor

Älvpromenaden: Skall lämnas över till Trafikkontoret och Park och Naturförvaltningen efter renovering.

Älvstranden Utveckling AB: Lindholmen, Sannegården, 4 pirar vid Eriksberg med pålade konstruktioner, Skeppsbron (förvaltaransvar)

Eriksbergs Förvaltning AB: Sannegården

Fastighetsaktiebolaget Fribordet: Lundbyvassen

Göteborgs Frihamns AB: Lundbyvassen

Teknisk dokumentation

Teknisk dokumentation finns inte samlad och är inte upplagt i systemet BatMan.

Dokumentation finns i enskilda projekt.

Inspektioner sker inte systematiskt, men det genomförs i samband med projekt.

Inspektioner initieras av när man får en fråga om användning, tex Volvo Ocean Race.

Status/skick

Flera kajsträckor är avstängda.

Älvpromenaden skall renoveras innan överlämnande till Trafikkontoret och Park och Naturförvaltningen efter renovering.

Intervju med Stadsbyggnadskontoret

Kortfattade noteringar från möte med Maria Lejon och Gunnel Johnsson 2021-06-23:

Generellt

Staden vill ha attraktiva kajstråk.

Man håller på och studerar husbåtslägen.

Det finns vissa lokaliseringsproblem med en del fartyg, t ex Betel-skeppet.

Det finns en del tankar om teknisk försörjning via båtar. Det kan möjligen vara intressant med försörjning av avfallshantering, vissa transporter för bygglogistik m. Kollektivtrafiken på vattnet är viktig för staden och är prioriterad.

Lindholmen

Programarbete för kontor och bostäder pågår. Marken vid gamla Götaverken är förorenad. Planer finns på en gång/cykelbro över älven.

Frihamnen

Lundbyhamnen kommer på sikt att fyllas ut helt och hållet, vattenområdet kommer att minskas. Man väntar på beslut i Kommunfullmäktige om åtgärdsplan.

Ringön

Området skall utvecklas av egen kraft och organiskt.

Gullbergsvass

Planeringen ligger längre fram i tiden. Man kommer att göra ett litet fördjupat planarbete kring kajstråket. En genomgång med Trafikkontoret skall göras om en eventuell upprustning.

Skeppsbron och Östra Masthuggskajen

Områdena är i genomförandefas, det kommer att bli kontor och bostäder.

Packhusplatsen

Man kommer att starta ett programarbete för gång/cykelbron mellan Lindholmen och Packhuskajen.

Masthugget/Stenaterminalen

Planarbetet ligger längre fram i tiden.

Fiskhamnen

Programarbete pågår.

Majnabbe

Hela Majnabbe är under diskussion.
Troligtvis blir det bostäder väster om Majnabbe-terminalen.

Husbåtar

Stadsledningskontoret har fått i uppdrag att utreda frågan.
Sannegården har diskuterats, men det finns en del tveksamheter kring det.
Även Marieholm och Grefabs hamnar har diskuterats.

Älvkantskydd

Det kommer att lösas på olika sätt i olika områden. Möjliga åtgärder är höjning av mark vid vissa områden och barriärer vid andra områden. Det kommer att innebära att en del hamnbassänger krymper.

Intervju med Stockholms Hamn AB

Noteringar från intervju 2021-03-19 med Mattias Sandell, utvecklingsstrateg inom Stockholms Hamnar samt utdrag från översänd presentation.

Allmänt

Hamnen ansvarar för kajer där det förekommer någon form av kommersiell trafik. Andra kajer förvaltas av Trafikkontoret. Staden äger all mark via Exploateringsnämnden och upplåter mark till andra kommunala och privata aktörer.

Bakgrund till gällande mark- och driftavtal

Staden upplåter mark till Hamnen genom exploateringsnämnden, Hamnen betalar en årlig nyttjanderättsavgift. Detta regleras i ”Markavtalet”.

Hamnen ges i uppdrag att ansvara för drift och underhåll av kajer, bryggor, slussar, rörliga broar, strandrensning, snötippningsplatser mm av trafiknämnden som betalar en ersättning till Hamnen. Detta regleras i ”Driftavtalet”.

Hamnens kärnverksamhet bekostar inte innerstadskajerna. Hamnen betalar sina egna kostnader och arrenderar marken i god ordning.

Markavtalets innehåll

Nyttjanderättsupplåtelsen gäller en tioårsperiod.

Parterna ska ta hänsyn till varandras planer och verksamheter.

Staden äger marken och upplåter med nyttjanderätt enligt kartor, hamnen äger byggnader och anläggningar. Hamnen kan upplåta nyttjanderätt i andra hand.

Hamnen betalar en årlig arrendeavgift till Staden.

Upplåtelser av allmän mark hanteras av Staden och upplåtelser av kajplatser hanteras av Hamnen. Hamnen ansvarar för alla sjöfartsfrågor.

Hamnen ansvarar för drift, underhåll av ledverk, pollare och dykdalber vid Stadens broar och ansvarar för järnvägsspår på ”sin” mark. Hamnen söker sina egna miljötillstånd.

Driftavtalets innehåll

Avtalets giltighetstid gäller en tioårsperiod.

Hamnen svarar för drift, underhåll och förnyelse av kajer, bryggor och alla ytor enligt kartor. Detta skall göras i samråd med Trafikkontoret.

Staden svarar för barmarksrenhållning och vinterväghållning på Norr- och Söder Mälarstrand, del av Strandvägen, Norra Hammarby och Munkbron. Hamnen svarar för renhållning av vattenytor och strandlinjer. Hamnen svarar för drift av Slussen och Hammarbyslussen.

Staden ersätter Hamnen årligen.