

Nr 2/2013

Protokoll fört vid möte med styrelsen för
Stockholms Hamn AB
Måndagen 11 mars 2013 i Magasin 2, Frihamnen.

Justerat

.....
Helena Bonnier

.....
Stefan Hansson

Närvarande:

Ordföranden	Helena Bonnier	
Vice ordföranden	Stefan Hansson	
Övriga ledamöter (eller som ledamöter tjänstgörande suppleanter)	Andrea Femrell Vivianne Gunnarsson Carl Erik Hedlund Birgit Marklund Beijer (för Berit Kruse) Christina Linderholm Inge-Britt Lundin Pontus Walter (för Margarita Pulido)	
Suppleanter	Anders Djerf Arba Kokalari (§§ 5-20) Lars Hansson Lars Jilmstad Anita Lundin	
Personalföreträdare	Björn Borg Lena Fogelberg Anne Wallinder	
Övriga	Karin Brofelth Johan Castwall, VD Rebecka Hansson (§§ 1-7) Kjell Karlsson Staffan Moberg (§§ 1-7)	Per Ling-Vannerus Mats Lundin Gun Rudeberg Camilla Strümpel Henrik Widerståhl



§ 1

Mötets öppnande

Ordföranden förklarade mötet öppnat.

§ 2

Val av protokolljusterare

Att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Stefan Hansson.

§ 3

Godkännande av dagordning

Den utsända dagordningen godkändes.

§ 4

Föregående protokoll

Protokoll nr 1 från mötet den 31 januari 2013 anmäldes.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 5

Anmälan om inkomna skrivelser, protokollsutdrag m.m.

Förteckning över inkomna skrivelser anmäldes.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 6

Anmälan av verkställande direktörens m.fl. beslutade inköp och entreprenader

Förteckning över av verkställande direktörens m.fl. beslutade inköp och entreprenader anmäldes till styrelsen.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 7

Årsredovisning för 2012, inklusive Rapport över revision av årsbokslut samt Granskningspromemoria 2012 m.m.

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 4 mars 2013.

Forts. § 7

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Rebecka Hansson, Ernst & Young, lämnade muntlig redovisning i ärendet och informerade om revision 2012 samt slutsatser av denna.

Staffan Moberg, Stockholms stads revisionskontor, lämnade muntlig redovisning i ärendet och informerade om stadsrevisionens granskning av verksamheten 2012.

Styrelsen beslöt

att godkänna föreliggande förslag till årsredovisning samt framlägga densamma för 2013 års årsstämma för beslut om fastställelse av resultat- och balansräkning.

§ 8

Förslag till budget 2014 och inriktning 2015 och 2016 för Stockholms Hamnar

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 4 mars 2013 samt utdelat protokoll från MBL enligt 11 § den 7 mars 2013.

Johan Castwall, Henrik Widerståhl och Mats Lundin lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att styrelsen godkänner föreliggande förslag till budget 2014 och inriktning 2015 och 2016 samt överlämnar densamma till styrelsen för Stockholms Stadshus AB.

Helena Bonnier, Inge-Britt Lundin, Christina Linderholm, Carl Erik Hedlund och Andrea Femrell samt ej tjänstgörande suppleanterna **Arba Kokalari, Lars Jilmstad, Lars Hansson** och **Anita Lundin** lät till protokollet anteckna följande.

”Stockholms Hamnar är ett mycket välskött bolag som på ett mycket tillfredställande sätt tar det ansvar Stockholms stad ålagt bolaget. Stockholms Hamnar anpassar sig också efter rådande omständigheter som styrs av omvärlden.

Sjöfart och hamnar krävs för fungerande företag och stockholmarnas tillgång till miljövänliga transporter av varor. Utan en hamn skulle Stockholm vara en fattigare plats, både miljömässigt, ekonomiskt och sett till livskvaliteten. Stockholms Hamnar arbetar aktivt långsiktigt och strategiskt för att bidra till att skapa trygga och hållbara transporter. Miljöarbetet är en integrerad och självklar del av den dagliga verksamheten och våra hamnar klassas som Europas ledande inom miljöområdet.

Det är en utmaning att skapa ett långsiktigt och hållbart transportarbete och Stockholms Hamnar arbetar ständigt för att sjöfartens miljöpåverkan ska vara så liten som möjligt.

Under många år har vi aktivt drivit och genomfört en rad satsningar och aktiviteter för att minska miljöpåverkan från verksamheten. Vårt arbete har uppmärksammats såväl nationellt som internationellt och vi ses som ett föredöme inom branschen. För att behålla vår starka position och konkurrenskraft måste vi fortsätta att aktivt arbeta för nya lösningar och system, både inom egen verksamhet och genom att utnyttja vår ledande position i Östersjön. Den innovativa satsning som påbörjats i och med installationen av en av Sveriges största solcellsanläggningar på magasin 6 i Frihamnen bör fortsätta.

Med det första stora passagerarfartyget i världen som drivs på LNG, M/S Viking Grace, visar Stockholms Hamn att man tillsammans med rederiet är bered att ta nya initiativ för bättre miljö.

Stockholms Hamn arbetar i samråd med kommunstyrelsen och Stockholms Stadshus AB med att söka möjliga alternativ för oljeverksamheten i Loudden. Det nuvarande arrendeavtalet gäller t.o.m. 2019 varför det är av största vikt att arbetet bedrivs skyndsamt och med en helhetslösning som mål.

Det är viktigt att arbetet med att ta fram en strategi för stadens kajer fortlöper och särskild vikt skall läggas vid att i samarbete med övriga aktörer möjliggöra utökad kollektiv båttrafik. Stockholms Hamn ska aktivt bidra till besöksnäringen och samarbeta med andra aktörer i staden i enlighet med stadens besöksnäringstrategi.

De förändrade förhållanden som råder när det gäller fartygsstorlekar innebär att Stockholms Hamn bör förbereda sig för att möjliggöra mottagande av större och fler kryssningsfartyg i Frihamnspiren.”

Stefan Hansson, Pontus Walter och Birgit Markklund-Beijer lät till protokollet anteckna följande

” Stockholm har i århundraden varit en hamnstad. Varor har alltid kommit till oss via sjövägen. Stockholm skall självklart förbli en hamnstad och Stockholms Hamnar ska vara naturligt ledande i miljö- och utvecklingsfrågor som rör regionens varuförsörjning och sjöfart. Vår region är beroende av en väl fungerande och en ständigt utvecklande hamnverksamhet. Bolagets huvudsakliga uppgift är att säkerställa och utveckla förutsättningarna för regionens varuförsörjning via sjöfarten. Stockholms Hamnar AB är ett välskött bolag med stora ambitioner och framtidsutmaningar. De stora projekten som bolaget står inför att genomföra är tydliga tecken på detta.

Stockholms Hamnar genomgår flera stora och viktiga utvecklingsprojekt som är avgörande för att regionens framtida varuförsörjning ska fungera tillfredsställande. För att

säkerställa framtida logistik till och från Norvik/Nynäshamn måste en utredning till om spårförbindelse för att öka kapaciteten på den sträckan ut till stambanan.

Det var olyckligt att bolaget överlät delar av stuveriverksamheten i Nynäshamn till Gotlands Stuveri. Det har redan satt spår i bolagets budget med en minskning av intäkterna. Dessutom bidrog överlåtelsen till att sära på ett befintligt arbetslag.

Arbetet med avvecklingen av oljehamnen på Loudden ska intensifieras så att denna miljöfarliga och dåliga lokalisering får ett slut. Loudden är viktig för bränsletillförseln i regionen men ett problem för staden eftersom oljehamnen är ett hinder för annan byggnation.

Vattenvägarna måste kunna utnyttjas mer och ses som en möjlighet till att utvecklas för mer persontransporter. Stockholm går att binda samman via vattnet och därmed minska belastningen på andra infartsvägar. Utnyttja stadens vatten-vägar i så stor omfattning som möjligt, med ett nät av färjor och pendelbåtar för passagerare och cyklister, med smidiga omstigningar till kollektivtrafiken på land. Även möjligheten att forsla kollektivtrafikbussar så att dessa slipper ta omvägen genom staden och bidra till en ökad trängsel. Stockholms Hamnar AB ska arbeta aktivt för att förbättra anknypningarna mellan kollektivtrafiken till sjöss och på land samt även främja utvecklingen av kajer för kollektivtrafik på vatten, lokal godstrafik samt för rekreation.

Utöver bolagets arbete med den kommersiella sjöfarten bör bolaget tillsammans med berörda nämnder också arbeta aktivt med att underlätta för dem som vill besöka Stockholm med ”egen” båt. Staden bör utreda möjligheterna att anlägga flytande enheter som inte enbart är för kommersiellt bruk utan också för besökare med fritidsbåtar. Liksom bo-på-båt projektet bör utökas och möjliggöras i hela staden.”

Vivianne Gunnarsson lät till protokollet anteckna följande

”Stockholms hamn AB ska säkerställa och utveckla goda förutsättningar för regionens varuförsörjning och därigenom främja regionens utveckling. Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder och därmed kan sjöfarten spela en viktig roll i Stockholmsregionens klimatomställning. Transporter med sjöfart ska så långt som möjligt samordnas med järnväg för att utgöra stommen i ett trafikslagsövergripande system.

Bolaget ska prioritera medverkan i utbyggnaden av järnvägens infrastruktur och logistiklösningar. Det gods som i framtiden kommer att gå via Värtan bör transporteras med tåg. Bolaget ska arbeta för förbättrade anknypningar mellan kollektivtrafik till sjöss och på land samt även främja utvecklingen av tilläggsplatser för kollektivtrafik på vatten, och lokal godstrafik. Sådan trafik på vatten kan ge nya resmönster och samtidigt minska

vägtransporter. En spårlösning till Kapellskärs hamn, med koppling till stambanan, bör utredas.

Planerna på en ny hamn i Norviks Udde bör nu definitivt skrinläggas. Hamnen är onödig och i stället bör samverkan ske med övriga hamnar längs ostkusten kring en gemensam utvecklingsstrategi.

Det är positivt om transporter till sjöss ökar, förutsatt att infrastrukturen på land anpassas till detta. Det bör vara självklart för moderna hamnar att bygga ut elanslutning av fartyg och i övrigt hantera all den miljöpåverkan som uppkommer genom hamnverksamheten och fartygstrafiken. En utbyggnad bör ske snarast för att kunna ta hand om mer avfall och svart/gråvatten i syfte att hålla Östersjön så ren som möjligt samt delta i stadens insamling av biologiskt avfall. Ytterligare avgifter bör kunna diskuteras i detta sammanhang. Samarbetet med övriga hamnar i dessa frågor bör intensifieras.

Planerna på utbyggnad av Värtapiren bör ses över utifrån förväntade förändringar av frakter och kryssningstrafik. Piren bör inte byggas om andra åtgärder gör det möjligt att upprätthålla trafiken på ett bra sätt. I alla investeringsberäkningar ska införande av landström räknas in. Placeringen av fartyg som har kort inliggande tid och därför inte kan koppla landström bör ses över i förhållande till buller och bostäder. Om Värtapiren byggs om bör den göras tillgänglig för äldre och handikappade. Gångar bör förses med rullband.

Hamnverksamheten är känslig och sårbar för effekter av klimatförändringarna. En s.k. 100-årsnivå på vattenståndet är den högsta nivå som med all sannolikhet inträffar under ett 100-årsintervall. En sådan nivå kan inträffa när som helst under 100 år, alltså redan i morgon. Styrelsen bör få en redogörelse för hur hamnverksamheten påverkas av ett högt vattenstånd som därefter drar sig tillbaka samt av ett vattenstånd som höjs successivt och förblir vid förhöjd nivå. Förvaltningen bör ges i uppdrag att göra en sårbarhets- och säkerhetsutredning om effekterna för hamnverksamheten och hamnens ansvarsområde av en 100-årsnivå på vattenståndet i Östersjön och Mälaren. Detta inbegriper även att beskriva effekterna på slussar och samtliga kajer inom Stockholms hamnans ansvarsområde.

Stockholms hamn AB ska arbeta för att Stockholms inre kajer i högre grad ska kunna användas som tilläggsplatser och för rekreation. Möjligheterna att bo på båtar ska utvecklas och stadens infrastruktur, bland annat vatten och avlopp, anpassas så att detta kan ske i större utsträckning.”

Anders Djerf, ej tjänstgörande suppleant, lät till protokollet anteckna följande

”Skrivningarna i ägardirektiven om kajstrategi och angående Louddens oljehamns avveckling är för svaga:

- När det gäller gemensam kajstrategi inom Stockholms stad *bör* det utredas hur de olika aktörerna kan samverka bättre, - inte *om*.
- När det gäller Louddens oljehamns avveckling bör skrivningen ”*söka möjlig alternativ lokalisering för*” skärpas till ”*snarast utlokalisera oljeverksambeten*”.

Det är olyckligt att lokalisera ”studentfartyget” till Frihamnsbassängen.

När det står om Stockholms Hamnars finansiering av stadens medverkan i ÅF Offshore Race, står bara ”fortsatt medverkan” utan begränsning i tiden.

När det gäller bränslereglererna fr.o.m. 2015 bör begreppet ”Svaveldirektivet” användas så blir det tydligare att det är detta IMO-/EU-direktivet som avses.

Efterlyses tydligare redovisning av vilka byggnader längs Södra Hamnvägen som avses rivas, bland annat för att den nya spårvägen ska kunna dras fram.

Det var olyckligt att Destination Gotlands ”Gotlands Stuveri” fick överta gotlandstrafikens stuveriverksamhet i Nynäshamn – och nu ser vi en av följderna: *Minskning av stuveriintäkterna* i Stockholms Hamnars budget.

Nya Slussen

Det nämns ingenting om *Slussens ombyggnad* i budget eller inriktning för 2015-16, men den ombyggnaden kommer att i väsentligt påverka fartygspassager i det gränssnittet, i synnerhet under vissa perioder av ombyggnaden, men också permanent om vi inte är på vakt: Det gäller i den seglingsfria höjden, som vid Karl Johans-slussens invigning 1935 var 5,5 m, numer är 4,4 m men av någon anledning anges till 3,8 meter!

Det är viktigt både för fritids- och yrkessjöfarten att den seglingsfria höjden 5,5 meter återställs, i synnerhet med tanke på den befarade 100-årsnivån på över + 1 m höjning av havsnivån.

Med en starkt begränsad seglingsfri höjd i Karl Johans-slussen kommer också många motorbåtar att tvingas till slussning i Hammarbyslussen, och där trängas större handelsfartyg och många segelbåtar.”

§ 9

Förslag till jämställdhets- och mångfaldsplan för Stockholms Hamnar 2013-2015

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 20 februari 2013 samt utdelat protokoll från MBL enligt 11 § den 7 mars 2013.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att godkänna föreliggande förslag till Jämställdhets- och mångfaldsplan för Stockholms Hamnar.

§ 10

Förslag till plan för funktionshinderfrågor i Stockholms Hamnar 2013

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 20 februari 2013 samt utdelat protokoll från MBL enligt 11 § den 7 mars 2013.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att godkänna föreliggande förslag till Plan för funktionshinderfrågor i Stockholms Hamnar

§ 11

Remiss (samråd) av Arbetsprogram med tidtabell och översikt av väsentliga frågor inför arbetet med förvaltningsplan 2015-2021 samt Behovsbedömning, omfattning och detaljeringsgrad av miljökonsekvensbeskrivningen för Norra Östersjöns vattendistrikt med anledning av miljöbedömning av åtgärdsprogram 2015-2021

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 22 februari 2013.

Johan Castwall och Gun Rudeberg lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

att omedelbart justera ärendet

Stefan Hansson, Pontus Walter, Birgit Marklund-Beijer och Vivianne Gunnarsson samt ej tjänstgörande suppleanten **Anders Djerf** lät till protokollet anteckna följande.

”Det har hittills inte varit brist på förslag kring åtgärder och förvaltning avseende vattenområdena i vattendistriktet. Det finns sedan länge en stor samstämmighet kring att Mälaren måste skyddas som vattentäkt och att Östersjön är gravt förorenad av övergödning. Det är också välkänt vilka orsakerna är. Att man inte hunnit längre med åtgärder har sin främsta orsak i att det inte funnits tillräcklig enighet om vem som ska betala staten eller kommunerna. Därför har resurser både i form av pengar och som kunnig personal varit alldeles för blygsamma, särskilt under de senaste åren, för att kunna nå målen i programmen.

Det är viktigt att Stockholms Hamnar utvecklar och intensifierar det viktiga arbetet med att få samsyn kring miljöpåverkan av sjöfarten och i hamnarna.”

§ 12

Remiss av Handlingsplan för ökad insamling av matavfall i Stockholms stad för biologisk behandling

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 22 februari 2013.

Johan Castwall, Karin Brofelth och Gun Rudeberg lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

att omedelbart justera ärendet

Stefan Hansson, Pontus Walter, Birgit Marklund-Beijer och Vivianne Gunnarsson samt ej tjänstgörande suppleanten **Anders Djerf** lät till protokollet anteckna följande

”Förslaget innehåller åtta punkter för att nå målet om insamling av biologiskt avfall till 50 % i Stockholm. Den åttonde punkten som handlar om att taxan för avfallsinsamling måste ökas p.g.a. att man även samlar in organiskt avfall är oklar. Om det organiska avfallet ska användas i framställning av biogas är det inte rimligt att hela insamlingskostnaden överförs på kunden genom en ökad taxa. I så fall betalar innevanarna råvaran till biogasen och prissättningen blir därmed skev. Därför bör klargöras vilken andel av insamlingskostnaderna som ska hänföras till kunderna och vilken andel som ska ses som råvarukostnad och transportkostnad för råvara i biogasframställningen. Med en sådan inriktning skulle även kostnaderna för att lämna biologiskt avfall från fartygen minska.

En sluttidpunkt bör införas för den utredning som hamnen avser att göra angående möjligheten för rederierna att lämna matavfall.”

§ 13

Remiss av förslag till plan för införande av ERTMS på järnvägskorridor B (Stockholm-Neapel) i Sverige

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 22 februari 2013.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

att omedelbart justera ärendet

§ 14

Remiss av förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 22 februari 2013.

Johan Castwall och Henrik Widerståhl lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

att omedelbart justera ärendet

Stefan Hansson, Pontus Walter, Birgit Marklund-Beijer och Vivianne Gunnarsson samt ej tjänstgörande suppleanten **Anders Djerf** lät till protokollet anteckna följande.

”Det är viktigt att betona att LNG som andra fossila bränslen också har en klimatpåverkan om än i något mindre grad. Den är också något bättre p.g.a. lägre partikelhalt. LNG är dock som alla fossilbränslen ändligt och en utbyggd infrastruktur byggd på LNG kommer inte att vara i evighet. Möjligen kan en viss infrastruktur upprätthållas med en liknande gas, biogas. Det är också skillnaden i förhållande till el. El kan ju framställas på väldigt många olika sätt och kommer knappast att bli helt utan användning. Det är därför grannlaga vilken infrastruktur som bäst uppfyller klimatmålen och samtidigt är mest kostnadseffektiv. Att undanta några alternativa bränslen är idag inte tillrådligt då troligen alla vägar måste prövas i sjöfarten såsom har varit fallet och fortfarande är fallet när det gäller landtransporter.

Forts. § 14

Förslaget bör få bakläxa när det gäller vilka bränslen som man avser men också såsom förvaltningen poängterar när det gäller ansvaret för utbyggnaden och dess kostnader.”

§ 15

Remiss av förslag till genomförande av Open Stockholm Award 2014

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 22 februari 2013.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

§ 16

Ändring av bolagsordning

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 27 februari 2013.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att godkänna förslag till ändrad bolagsordning för Stockholms Hamn AB, Nynäshamns Hamn AB och Kapellskärs Hamn AB.

att uppdra åt ombudet att vid kommande årsstämmor i Nynäshamn Hamn AB respektive Kapellskärs Hamn AB rösta för ändring av bolagsordning i enlighet med upprättade förslag.

§ 17

Årsstämmor 2013

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 22 februari 2013.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att ordföranden eller i dennas förhinder vice ordföranden, verkställande direktören eller vice verkställande direktören utses till Stockholms Hamn AB:s ombud i enlighet med upprättat tjänsteutlåtande vid årsstämmor och extra bolagsstämmor i Kapellskärs Hamn AB, Nynäshamns Mark AB samt Nynäshamns Hamn AB för tiden fram till årsstämmorna 2014.

§ 18

Rapporter

a) **Finansrapport**

Mats Lundin redovisade den utdelade finansrapporten.

Styrelsen beslöt

att **godkänna den redovisade rapporten**

b) **Muntlig redovisning rörande nuläget i stora projekt**

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet och informerade bl.a. om

- att Mark- och miljööverdomstolen den 7 mars 2013 meddelat att dess beslut den 28 januari 2013 om att inte meddela prövningstillstånd, för mark- och miljödomstolens dom rörande provotidsredovisning samt ändringstillstånd för hamnverksamhet i Kapellskärs hamn, vunnit laga kraft.
- att ”första spadtaget” för ombyggnation av Värtahamnen planeras till juni 2013.
- att arbetet med villkorsprövningen för byggnation och drift av Stockholm Norvik fortsätter.

c) **Muntlig redovisning rörande nuläget i pågående tillståndsprövningar enligt miljöbalken**

Gun Rudeberg lämnade muntlig redovisning i ärendet och informerade bl.a. om innehållet i Miljöprövningsdelegationens beslut 2013-02-08 rörande tillstånd till hamnverksamhet för Skeppsbron-Statsgården.

d) **Muntlig lägesredovisning**

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning rörande pågående arbeten och uppdrag och informerade bl.a. om att Gotlands Stuveri AB från och med den 15 februari 2013 tagit över stuveriverksamheten för Gotlandstrafiken från Nynäshamns Hamn.

§ 19

Övriga frågor

- a) **Styrelsekonferens:** torsdagen den 14 mars-fredagen den 15 mars 2013 (lunch-lunch).
- b) **Extra styrelsemöte:** torsdagen den 11 april 2013 klockan 9.00 för behandling av ärende rörande *Om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn; Genomförandebeslut.*
- c) **Nästa ordinarie möte:** tisdagen den 21 maj klockan 13.00.

§ 20

Mötets avslutande

Ordföranden förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Gun Rudeberg