

Nr 8/2017

Protokoll fört vid möte med styrelsen för
Stockholms Hamn AB
Tisdagen den 17 oktober 2017 i Magasin 2.

Justerat

.....
Jonas Nilsson

.....
Ulla Sjöbergh

Närvarande:

Vice ordföranden	Jonas Nilsson
Övriga ledamöter	Anders Djerf
(eller som ledamöter	Christina Linderholm (för Lars Jilmstad)
tjänstgörande suppleanter)	Anton Lindqvist
	Göran Oljeqvist (för Ida Karlbom)
	Pontus Piazzolla (för Stefan Hansson)
	Ulla Richter (för Sebastian Panzar)
	Ulla Sjöbergh
	Ann-Katrin Åslund

Suppleanter	Hans Andersson
	Anna Cederschiöld (§§ 6 – 11)
	Celeste Perez Montano (§§ 6 – 11)
	Maria Mustonen

Personalföreträdare	Anne Wallinder	Helge Yrjas
---------------------	----------------	-------------

Övriga	Susanne Bengtsson	Gun Rudeberg
	Johan Castwall, VD	Camilla Strümpel
	Sandra Gegerfeldt	Henrik Widerståhl
	Anders Nordlund	

§ 1

Mötets öppnande

Ordföranden förklarade mötet öppnat.

§ 2

Val av protokolljusterare

Att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Ulla Sjöbergh.

§ 3

Godkännande av dagordning

Den utsända dagordningen godkändes.

§ 4

Föregående protokoll

Protokoll nr 7 från mötet den 26 september 2017 anmälades.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 5

Anmälan om inkomna skrivelser, protokollsutdrag m.m.

Förteckning över inkomna skrivelser anmälades.

VD förklarade beträffande Samrådsremiss Granskning Haninge stad stadsutvecklingsplan att han bedömt att remissen inte kommer att besvaras.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 6

Remiss av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 5 oktober 2017.

Johan Castwall och Sandra Gegerfeldt lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att godkänna och överlämna bifogat yttrande som svar på remissen.

Pontus Piazzolla, Ulla Richter och Ulla Sjöbergh lät till protokollet anteckna följande

”Vi instämmer med bolagets svar och bedömningar och vill därutöver anföra följande: Stockholms hamnar är en del av EUs stamnät TEN-T och är en utpekad core-hamn. EU visar att det finns en strategisk plan för bra transporter inom EU. Trafikverket borde tydligare lyfta detta i denna nationella plan. Det är miljövänligare att ta gods via sjövägen till mälardalsregionen än på land från antingen en annan hamn eller via vägnätet från andra delar av Europa. Sjövägen bör användas mer och främjas jämte mer transport på vägnätet genom Sverige.

Stockholm är en gammal stad med lång historia av att vara en sjöfartsstad. I och med bygget av hamnen Stockholm Norvik så förändras förutsättningarna för vår stad. Flöden kommer förändras, bland annat kommer gods inte längre att fraktas sjövägen ända in till våra centrala kajer. Det är inte självklart att behovet av Horstensleden, med Louddens avveckling, den rörliga gångbryggan i Nynäshamn och bygget av Stockholm Norvik hamn, ser ut på samma sätt som tidigare. Det bör tas i beaktande i den nationella planen.

Det råder idag en stark obalans mellan Stockholms läns södra och norra delar. I den södra halvan bor cirka hälften av befolkningen men där finns endast en tredjedel av arbetsplatserna. Fler arbetsplatser gör det möjligt att både bygga fler bostäder och utveckla en mer socialt och miljömässigt hållbar regiondel. För att kunna få fler bostäder och högre tillgänglighet i nya bostadsområden är Tvärförbindelse Södertörn en faktor. Den bidrar i praktiken till minskad arbetslöshet och minskat utanförskap, även om en rad andra regionala insatser också är viktiga, som exempelvis en bättre kollektivtrafik. Och som framgår av bolagets svar blir också godstransporterna till och från den nya hamnen i Norvik ohållbara om inte Tvärförbindelsen byggs. Dagens omfattande tunga trafik på väg 225 är redan problematisk vilket kommer att kraftigt förvärras när Norvik färdigställs. Tvärförbindelsen kommer skapa ökad kapacitet som ger förutsättningar för klara de viktiga och omfattande godstransporterna som försörjer hela Stockholmsområdet. Projektet har legat i två tidigare nationella planer och nu i den tredje, utan att helt kunna finansieras. Det är oacceptabelt, det är nu hög tid för staten att prioritera detta viktiga vägprojekt som är så viktigt både för södertörnskommunerna och regionens varuförsörjning via Norviks hamn.”

Ann-Katrin Åslund, Jonas Nilsson, Christina Linderholm och Göran Oljeqvist samt ej tjänstgörande suppleanten **Anna Cederschiöld** lät till protokollet anteckna följande

”Vi ansluter till hamnens oro gällande förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2019. Stockholm Norvik är ett av de viktigaste infrastrukturprojekten för Stockholm och den kommer att resultera i följande logistiska verksamheter som alla kräver en välfungerande anslutande infrastruktur. På sikt kommer Stockholm Norvik med största sannolikhet att ha behov av utbyggt järnvägssystem och öka trafiken både lokalt

och regionalt. Att det inte reflekteras över den aspekten i förslaget till nationell plan för transportsystemet är djupt oroande.”

Anders Djerf, Anton Lindqvist samt ej tjänstgörande suppleanterna **Hans Andersson, Celeste Perez Montano** och **Maria Mustonen** lät till protokollet anteckna följande

”Vi delar helt och fullt hamnens åsikt om att öppnandet av nya godshamnen Stockholm Norvik 2020 måste tas betydligt mer i beaktande i den Nationella planen för transportsystemet. Transporterna inom lokalområdet kommer att öka, och både väg 225 och 259 är suboptimala för godstransporter med lastbil, och Nynäsbana är ännu inte dubbelspårig fullt ut eller helt anpassad för gods. Som hamnen skriver är det absolut viktigaste att Trafikverket har ett systemtänk i att ta hand om de ökande transporterna i området.

Tvärförbindelse Södertörn tas upp som en viktig lösning. Även om detta skulle innebära en minskning av trafiken på väg 225, som inte alls bör ta tung trafik, är detta ett kortsiktigt resonemang. Den nya tvärförbindelsen skulle öka bilanvändandet betydligt i regionen, något som är dåligt för både trängsel och miljö. De 10 miljarder som vägen skulle kosta kan istället användas till mycket konkret utveckling av alternativa transportformer, med tyngdpunkt på att flytta över godset till sjö- och järnvägstransporter. Sådana satsningar, och en välutänkt strategi kring styrmedel och smartare transportlogistiska system skapar långsiktiga förutsättningar för bättre transporter in i, ut ur, och inom regionen.

När det gäller den Östliga förbindelsen tycker vi återigen att det är viktigt att påpeka att även om ökad rörlighet inom vår stad är något bra, leder mer vägar inte till mer framkomlighet utan till mer bilanvändande och trängsel i staden, samt gör det omöjligt att uppnå våra gemensamma klimatmål och en sämre lokal miljö. För godstransporternas väl vore det mer fördelaktigt att genom andra åtgärder flytta persontransporter från vägarna till mer effektiva transportlösningar.

Även Horstensleden ser vi som en satsning med lite nytta och betydande miljökonsekvenser. Förutsättningarna för den har ändrats. Om arbetet med leden skulle inledas idag skulle den vara färdig lagom till att mycket av den tunga fartygstrafiken på Stockholms Hamnar flyttar till andra hamnar: 2019 flyttar oljan från Loudden och 2020 flyttar container och en hel del av ro-ro-trafiken till Stockholm Norvik. Kvar blir i huvudsak färjorna på Finland och Baltikum, skärgårdstrafiken och kryssningsfartygen. För de sistnämnda har Nynäshamn dessutom blivit en mycket mer attraktivt alternativ sedan vi kunde inviga Sea-Walk 2016. Befintliga farleder in till Stockholm kommer att vara tillfyllest för den trafik som återstår efter 2020. Vi anser att det relativt orörda området i skärgården där Horstensleden är planerad kan och ska fredas från ökad sjötrafik.”

§ 7

Remiss av Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 5 oktober 2017.

Styrelsen beslöt

att godkänna och överlämna bifogat yttrande som svar på remissen.

Anders Djerf, Anton Lindqvist samt ej tjänstgörande suppleanterna **Hans Andersson, Celeste Perez Montano** och **Maria Mustonen** lät till protokollet anteckna följande

”Vi tycker precis som Stockholms hamns ledning att det är viktigt med ett systemtänk och helhetsbegrepp kring godstransporter i Stockholms län. Stockholm Norvik hamn står för en förbättring då det möjliggör förflyttning at transporter från landsvägar till sjö. De ökade godsflödena måste tas i beaktande. En optimering av Nynäsbanan är viktig, och även om det inte är fördelaktigt att gods reser med lastbilar på 225 så är det nödvändigt att se till att den trafik som likt väl kommer att ta den vägen sker på ett säkert sätt.

Dock tas Tvärförbindelse Södertörn upp som en viktig lösning. Även om detta skulle innebära en minskning av trafiken på väg 225, som inte alls bör ta tung trafik, är detta ett kortsiktigt resonemang. Den nya tvärförbindelsen skulle öka bilanvändandet betydligt i regionen, något som är dåligt för både trängsel och miljö. De 10 miljarder som vägen skulle kosta kan istället användas till mycket konkret utveckling av alternativa transportformer, med tyngdpunkt på att flytta över godset till sjö- och järnvägstransporter. Sådana satsningar, och en välutänkt strategi kring styrmedel och smartare transportlogistiska system skapar långsiktiga förutsättningar för bättre transporter in i, ut ur, och inom regionen.”

§ 8

Remiss av ändring av Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 12 oktober 2017.

Styrelsen beslöt

att godkänna och överlämna bifogat yttrande som svar på remissen.

Anders Djerf, Anton Lindqvist, Pontus Piazzolla, Ulla Richter och Ulla Sjöbergh samt ej tjänstgörande suppleanterna **Hans Andersson, Celeste Perez Montano** och **Maria Mustonen** lät till protokollet anteckna följande

”Vi instämmer med bolagets svar och vill därutöver anför följande:

Med en redan hårt belastad infrastruktur i Stockholmsregionen är vattenvägarna nödvändiga för person- och godstrafik. Inte bara att sjövägen är avlastande, den är mer miljömässigt hållbar än både väg- och flygtrafik, och kan utan stora satsningar svälja både ett ökande behov av transporter och avlasta befintliga. Sjöfarten är mycket ekonomiskt effektiv, det kan därför inte vara rätt tillvägagångssätt att ytterligare höja farledsavgifterna. Framförallt inte när det huvudsakliga syftet verkar vara att finansiera Sjöfartsverkets organisation.

Sjöfarten borde tvärtom få avgiftslättnader, vilket skulle skicka goda signaler till rederierna och på sikt få till överflyttningar av godstrafik från väg till sjö. I den tid vi nu lever i är det särskilt viktigt med underlättande förutsättningar för hållbara transporter. I detta avseende menar vi att farledsavgifterna inte ska höjas.

I det fall farledsavgifter ändå blir kvar tycker vi dock att det är en bra princip att använda dem som styrmedel mot en mer miljövänlig sjöfart. Det är dock ytterst viktigt att sådana styrmedel utformas så att de har rätt och effektiv verkan. Den avgiftsmodell som Sjöfartsverket planerar att införa vid årsskiftet kommer inte att bidra till minskad miljöpåverkan enligt Trafikanalys bedömning (Trafa PM 2017:9). Trafikanalys befarar även att vissa godstransporter kan riskera överflyttning från sjöfart till vägtransporter, vilket är mot regeringens och riskdagens transport- och klimatpolitiska ambitioner.”

Ann-Katrin Åslund, Jonas Nilsson, Christina Linderholm och Göran Oljeqvist samt ej tjänstgörande suppleanten **Anna Cederschiöld** lät till protokollet anteckna följande

”Vi är mycket oroade över de konsekvenser som skulle resultera till följd av de, av sjöfartsverket föreslagna, ändringarna av föreskrifter och farledsavgift. Vi ansluter till de synpunkter som Stockholms hamn uttryckt i sitt utlåtande.

Att regeringen talar godvilligt om att ha ett långsiktigt och holistiskt miljöarbete för att verka för en bättre klimat- och utsläppssituation, samtidigt som det kommer förslag på förändringar som rycker undan mattan för ett av de allra mest miljövänliga transport och transitsystemet är för oss inget annat än hyckleri.

De förslag som vi ställer oss speciellt kritiska till är den nya avgiftsmodellen, och den medföljande avgiftshöjningen. De verksamheter som speciellt skulle drabbas av de förslag som nu läggs fram är bland annat, som hamnen i sitt utlåtande nämner, turn-around-trafiken, som har en synnerlig viktig roll för Stockholm som turist- och hamnstad.

Vår samlade bild av de förslagen som nu finns framme är att de skulle få allvarliga konsekvenser på sjöfartens konkurrenskraft och i förlängningen försämra för Sveriges möjligheter att kontinuerligt arbeta för att minska miljöskadlig verksamhet. Vi hoppas att Sjöfartsverket tar, och följaktligen regeringen, tar den här oron i beaktande innan slutgiltigt beslut fattas.”

§ 9

Rapporter

a) **Finansrapport**

Johan Castwall redovisade den utdelade finansrapporten.

Styrelsen beslöt

att godkänna den redovisade rapporten.

b) **Muntlig lägesredovisning**

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning rörande pågående arbeten och uppdrag och informerade bl.a. om.

- Förslag till budget och ägardirektiv för 2018 som innebär att ägardirektivet ligger fast. Bolaget ska leverera ett resultat på 90 miljoner kronor och fortsätta arbetet i linje med tidigare inriktning samt att Bolaget har två nya uppdrag. Ena uppdraget avser att tillsammans med andra utsedda ”studera möjligheten och förutsättningarna för marknadsaktörer att skapa en lösning för att transportera primärt turister sjövägen mellan stadens olika sevärdheter och terminalerna”. Det andra uppdraget avser att tillsammans med andra utsedda ”starta ett projekt för att med ny teknologi styra flöden för att undvika trängsel för turistbussar”.
- Stena Lines nya färjelinje mellan Nynäshamns hamn och Gdynia som startar idag och kommer att ha 3 avgångar per vecka.

§ 10

Övriga frågor

a) **Nästa möte**

Nästa möte blir tisdagen den 21 november 2017 klockan 15:00 med efterföljande middag tillsammans med styrelserna för Kapellskärs Hamn AB och Nynäshamns Mark AB.

§ 11

Mötets avslutande

Ordföranden förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Gun Rudeberg