

Nr4/2012

Protokoll fört vid möte med styrelsen för
Stockholms Hamn AB
tisdagen den 17 april 2012 i Magasin 2, Frihamnen.

Justerat

.....
Helena Bonnier

.....
Stefan Hansson

Närvarande:

Ordföranden	Helena Bonnier
Vice ordföranden	Stefan Hansson
Övriga ledamöter	Vivianne Gunnarsson
(eller som ledamöter	Carl Erik Hedlund
tjänstgörande suppleanter)	Mikael Igelström (för Andrea Femrell)
	Berit Kruse
	Christina Linderholm
	Inge-Britt Lundin
	Margarita Pulido

Suppleanter	Anders Djerf
	Lars Hansson
	Lars Jilmstad
	Anita Lundin
	Birgit Marklund Beijer
	Pontus Walter

Personalföreträdare	Björn Borg	Anne Wallinder
	Lena Fogelberg	
	Jonas Regnell	

Övriga	Johan Castwall, VD	Gun Rudeberg
	Per Ling-Vannerus	Camilla Strümpel
	Mats Lundin	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 3 från mötet den 29 mars 2012 anmälades.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 5 Värtapiren. Reviderat genomförandebeslut. Valparaiso och Södra Värtan. Reviderat inriktningsbeslut.

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 4 april 2012.

Johan Castwall och Per Ling-Vannerus lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

- att** godkänna genomförandet av exploatering inom detaljplanen för Värtapiren omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr samt föreslår Stockholm Stadshus AB föreslå kommunfullmäktige godkänna genomförandet och ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att genomföra projektet.
- att** ge VD för Stockholms Hamn AB i uppdrag att träffa avtal om exploatering mm med exploateringsnämnden genom dess exploateringskontor.
- att** ge VD för Stockholms Hamn AB i uppdrag att, under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande, genomföra projektet.
- att** hemställa om att Stockholms Stadshus AB går i borgen såsom för egen skuld

för den ersättning som kan förväntas utgå avseende uppskjuten fråga avseende temporär fiskeskada samt den ersättning som kan komma utgå om miljööverdomstolens beslut 2011-04- 19 ändras.

att omedelbart justera ärendet.

Stefan Hansson, Berit Kruse, Margarita Pulido, Vivianne Gunnarsson samt ej tjänstgörande suppleanterna **Anders Djerf, Birgit Marklund Beijer** och **Pontus Walter** lät till protokollet anteckna följande

”Stockholm växer i rekordfart. Befolkningsökningen förväntas öka med 35 000–40 000 personer om året och det ställer höga krav. Stockholms län är i dag farligt nära kapacitetstaket när det gäller flera avgörande samhällsfunktioner. Bostadsförsörjningen och infrastrukturen är två av de områden där detta märks tydligast. De är också intimt sammankopplade och helt beroende av varandra. Utan fungerande bostadsmarknad bromsas all samhällsutveckling – och utan effektivt infrastrukturen havererar bostadsförsörjningen. Därför är det viktigt att Stockholms Hamnar tar sitt ansvar och utvecklas för att möta framtiden.

I takt med att regionen växer kommer det att ställas stora krav på en ökad kapacitet för mottagande av gods. Här spelar Stockholms Hamnar en självklar och viktig roll. Utan en väl fungerande hamnverksamhet kan regionen omöjligt hantera den mängd gods som behövs för regionens varuförsörjning. Vattenvägarna till Stockholm är och kommer att förbli viktiga, därför måste det satsas på en väl utvecklad och kapacitetsmässigt stor framtida hamnverksamhet på ett effektivt och hållbart sätt.

Med nya Värtapiren tillkommer endast ett nytt färjeläge, fler lägen hade önskats med tanke på den nya hamnens livlängd och förväntade kapacitetsbehov. Det är positivt att förutsättningarna för en ökad kryssningstrafik kan utvecklas. Stockholms Hamnar bidrar till att kryssnings- och färjebesökare årligen spenderar upp emot 5 miljarder kronor på shopping, boende, mat och rekreation. Detta motsvarar ungefär 20% av den totala inkomsten till turistnäringen, det är alltså en oerhört viktig del av Stockholms och regionen turistnäring. Med utökat utbyte med östersjöländerna och en växande region lär också färje- och kryssningsresenärerna, som alltid varit en stor andel av turismen, öka. Vi måste se till framtiden och planera för att ytterligare kajlägen kan behövas.

Vi inser den tidsnöd som projektet nu lider under. Det finns dock fortfarande vissa hinder genom att projektet ännu inte vunnit laga kraft. Processen har pågått under lång tid, vilket medfört att förutsättningarna delvis blivit annorlunda. Själva beslutsprocessen går nu för fort och skulle tjäna på ett bredare omtag men möjligheterna till återremittering synes obefintliga. Därför anser vi att en del frågor återstår att utreda och ta med i projektet.

En sådan fråga är att oljeverksamheten vid Loudden kommer sannolikt att vara kvar under lång tid. Detta kanske löses i och med att Norra Djurgårdsstaden tar form. Dessvärre är det alldeles för sent och av fel anledning som Loudden avvecklas. Det borde ha skett för länge sedan. Vi ser dock med oro på att Loudden kommer att finnas kvar under tiden som det kommer att byggas i området och folk har flyttat in. Oljehanteringen kommer alltså närmare människors vardag. Kan vi garantera säkerheten för de som befinner sig i området? Transporterna till och från Loudden kommer inte att minska under en överskådlig tid, dessa transporter kommer att gå genom ännu fler bostads- och kontorsområden. Vi ser att det måste till en ordentlig riskanalys för att kunna hantera detta problem. Oljehamnen liksom Fortum är så kallade Seveso-anläggningar med särskilda säkerhetskrav och kräver särskild information till de boende i områdena.

Projekten är mycket dyra och i ärendet förutsätts att mark säljs. Detta ifrågasätter vi. Redan har Stockholm stad avhänt sig en mycket stor del av marken och när det gäller strategiskt viktig mark som i en hamn bör marken fortsatt ägas av staden. Vi kan inte se att det finns någon kalkyl över de tomträttsavgälder, under den nya Värtahamnens livstid, i jämförelse med försäljningssumman. En sådan komplettering behövs innan beslut om en, i och för sig tveksam, försäljning kan tas.

Ett projekt av denna storlek inrymmer många riskfaktorer. Vi är väl övertygade om att det utses en projektledning och andra funktioner för att garantera en effektiv organisation. Det är dock också av betydelse att både Exploateringsnämnden och styrelsen för Stockholms Hamnar AB får löpande information om projektets utveckling. Det är viktigt med löpande återkoppling till styrelsen för Stockholms Hamnar AB och att denna styrelse blir en av remissinstanserna om/när vår verksamhet påverkas av byggnationer.

På senare tid har det uppkommit olika diskussioner om att uppföra bostadsbyggnader alldeles in på nuvarande hamnområden. Det är intressant och spännande att förena befintlig hamn med bostäder. Det finns lyckade exempel på detta. Viktigt för Stockholms Hamnar är att det inte får ske på bekostnad av nuvarande eller framtida hamnverksamhet. Vi anser att hamnverksamheten är en alltför viktig del av regionens infrastruktur för att minskas på eller anse nuvarande hamnområden vara i vägen för kommande bostadsbebyggelser. Dessutom finns en hälsorisk med att placera bostäder alltför nära befintlig hamnverksamhet. Detta måste tas på allvar.

Det är mycket positivt att land-el installeras vid samtliga kajlägen. Vi är fullt medvetna om problemet att alla fartyg inte har samma anslutning som vi erbjuder men vårt arbete är i absolut rätt riktning. På sikt ska alla fartyg ansluta sig till land-el och på så sätt minska utsläppen.

I ärendet berörs kollektivtrafik något. Spårväg City kommer att få en central funktion i det aktuella området. Det borde finnas ett större intresse för kollektivtrafik på vatten. I

staden finns och byggs flera områden nära vatten och det borde då vara mycket lägligt att satsa på en väl tilltagen sjöburen kollektivtrafik. Det är miljöriktigt att se vattenvägarna som en del av kollektivtrafiken och Stockholms Hamnar kan underlätta utvecklingen genom att se till att det finns kajlägen med god anslutning till annan kollektivtrafik.

När nu ett nytt terminalområde byggs är det mycket viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten för resenärer, både de som kommer till Värtapiren med kollektivtrafik och de som rör sig inom terminalbyggnaden. I dag har många äldre svårt att gå med bagage så långa sträckor som inom nuvarande terminalområde. Därför bör modern teknik i form av till exempel rulltrottoarer och rullband för bagage ingå i planeringen. Det finns gemensamma överenskommelser inom EU om tillgänglighet för funktionshindrade som måste uppfyllas. Därtill finns Stockholms stads egna plan för tillgänglighet. Det kommer visserligen, om spårväg byggs, att bli ett närmare kollektivtrafikläge vid Värtapiren än i dag men från tunnelbanan till fartygen kommer det att vara ca 2 km promenadavstånd, ett avstånd som är alltför långt att gå för många, särskilt med bagage.”

§ 6

Rapporter

Ärendet utgick.

§ 7

Nästa möte

Nästa möte blir torsdagen den 24 maj 2012 klockan 10.30.

§ 8

Mötets avslutande

Ordföranden förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Gun Rudeberg