

§ 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 6 från mötet den 23 september 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

Budget år 2014 för Stockholms Hamnar

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 12 november 2013 samt utdelat MBL-protokoll enligt 11 § från den 18 november 2013.

Johan Castwall och Karin Brofelth lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att godkänna det föreliggande förslaget till budget för 2014.

att uppdra åt verkställande direktören att överlämna budget 2014 till styrelsen för Stockholms Stadshus AB.

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

“Det förslag till budget för 2014 som Stockholms Hamn AB överlämnat till styrelsen för beslut är i alla delar ett väl avvägt förslag vad gäller uppdraget, visionen och affärsidén. Den uppfyller också ägardirektiven från Stockholms Stadshus AB.

Den fortsatt stora ekonomiska osäkerheten såväl i vårt närområde som i Europa och resten av världen samt de stora ombyggnadsprojekt som nu genomförs ställer stora krav på bolagets personal och ekonomi. Trots detta måste bolaget fortsätta att se framåt och hamnen utvecklas för att fortsatt ligga i framkant och vara attraktiv för rederier och besökare.

Det faktum att hamnen är en av EUs fem corehamnar i Sverige är ett erkännande som för med sig förpliktelser. Bl.a. måste kopplingen mellan hamnen och järnvägs- och vägnätet säkras för framtiden. Hamnens intressen och behov måste därför få stor tyngd i stadens planering. I en corehamn måste också finnas tillgång till alternativa drivmedel, ett område där utvecklingen måste fortsätta.

Ett förtjänstfullt arbete har genomförts för att ta fram ett underlag till kajstrategi där stadens olika verksamheter har ett gemensamt ansvar för utformning och användande men där hamnens roll är central. Stadens kajer och vatten är en framträdande del av stadens attraktion och bör präglas av samverkan mellan olika intressen. Samarbete krävs också med andra intressenter som bland andra Kungliga Djurgårdsförvaltningen och Statens Fastighetsverk.

Stockholms Hamn AB har ett omfattande fastighetsbestånd som utvecklas väl. Det är en värdefull tillgång och ett kulturarv. Även i fortsättningen kommer detta att utvecklas och anpassas till både miljökrav och hyresgäster. T. ex. kommer solceller att fortsätta installeras på lämpliga platser.”

Stefan Hansson, Berit Kruse och Margarita Pulido samt ej tjänstgörande suppleanterna **Birgit Marklund Beijer** och **Pontus Piazzola** lät till protokollet anteckna följande

”Stockholms hamnar ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling. Därtill har Stockholms hamnar en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Genom utveckling och investering i långsiktig och hållbar infrastruktur i Stockholms hamnverksamhet stärks näringslivet, jobben och miljöarbetet.

Verksamheten ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete.

Stockholm har i århundraden varit en hamnstad. Varor har alltid kommit till oss via sjövägen, till vår stad som är byggd på öar. Stockholm skall självklart förbli en hamnstad. Vår region är beroende av en väl fungerande och en ständigt utvecklande hamnverksamhet.

Godstrafik sjövägen

I takt med att Stockholmsregionen växer kommer det att ställas stora krav på en ökad kapacitet för mottagande av gods. Här spelar Stockholms hamnar en självklar och viktig roll. Varuförsörjningen till Stockholmsregionen sker främst med sjötrafik. För att kunna möta regionens utveckling är både den nya containerterminalen i Norvik och expanderingen av hamnen i Kapellskär mycket välbehövliga förstärkningar. Därtill behövs effektiva landanslutningar och omlastningsmöjligheter. Här krävs att berörda parter i regionen samverkar. En viktig satsning som bör prioriteras är utbyggnaden av Nynäsbanan, dvs. dubbelspår hela sträckan till Nynäshamn med anslutning till stambanan som blir en naturlig del i att öka kapaciteten i Norvik/Nynäshamn.

Vattnet - en viktig del av Stockholms attraktionskraft

Stockholms hamnar utgör en viktig del för en fungerande turistnäring i Stockholmsregionen. Årligen spenderar kryssnings- och färjebesökare över 5 miljarder kronor på shopping, boende, mat och rekreation. Detta motsvarar ungefär 20 % av den totala inkomsten till turistnäringen. Förutsättningarna för en ökad kryssningstrafik ska fortsätta utvecklas.

Stockholms hamnar - en del av Östersjöregionen

Stockholms hamnar är ett föredöme vad gäller miljövänligt arbete, både som utförare och som ledande aktör. Detta gäller bland annat omhändertagandet av svart och gråvatten, elanslutning av båtar vid hamn etc. Hamnen gör detta för att värna miljön i och kring Östersjön, ett självklart ansvar. Hamnens miljövänliga arbete bör kunna entusiasmera andra hamnar runt Östersjön. För att bidra med våra kunskaper bör Stockholms hamnar AB öka sitt engagemang i olika organ där andra östersjöhamnar finns delaktiga och främja

Forts. § 7

samarbeten östersjöhamnarna emellan. Förutom miljöarbetet finns mycket att diskutera och lära från andra hamnar när det gäller handel, citylogistik, gods på räls m.m.

Avveckling av Loudden

Loudden som oljedepå var planerad att vara avvecklad senast 2011 för att bereda plats för bostadslägenheter. Detta är beslutat i Stockholms kommunfullmäktige. Stockholms Hamnar arbetar i samråd med Stockholms Stadshus AB om möjliga alternativ för oljeverksamheten med en helhetslösning som mål, enligt ägardirektiven.

Det är viktigt att staden inte tappar farten i avvecklingsprocessen med att hitta en annan lokalisering avseende Stockholmsregionens försörjning av oljeprodukter så att området äntligen kan frigöras för byggandet av bostäder, skolor, service och handel, i enlighet med stadsutvecklingsprogrammet av Norra Djurgårdsstaden, där Loudden ingår som den sista etappen.

Folkliv vid stadens kajer

Stockholms innerstad omgärdas av vatten och därmed kajområden där vackra skutor ligger förtöjda. Det här förskönar stadsbilden och gör Stockholm så vackert. Förutom förtöjda skutor så är stadens kajer väl använda under hela året. Men särskilt sommartid flockas, stundvis trängs solsugna stockholmare och turister kring stadens kajer. Där det är möjligt så måste miljön och utrymmena kring kajerna bli mer anpassade för besökare som vill avnjuta en stund vid vattnet. Vi Socialdemokrater vill tillgängliggöra kajområdena som de offentliga rum de faktiskt är.

Stadens kajer ägs och drivs av olika parter inom staden. Ett arbete pågår som ska landa i en bättre stadsövergripande strategi för hur våra kajer används och att det också inkluderar och tar hänsyn till att främja folklivet vid stadens vatten. Hamnen bör vara drivande i arbetet med övriga aktörer i arbetet med ta fram strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla.

Efterfrågan på kajplatser och hamnplatser

Fartyg, skepp och skutor ligger trångt vid stadens kajer. Det är en vacker bild och en försköning av innerstaden. Man når Stockholms innerstad med fritidsbåt, det gör Stockholm så underbart.

Efterfrågan på centralt belägna kajplatser är dock stor och väntetiden för stockholmaren för en båtplats är på vissa håll är så lång som över 14 år. Samtidigt är vattnet en viktig del av Stockholms attraktionskraft och har en stor betydelse för en ökad turism. Att gästa Stockholm med egen båt och temporärt angöra en brygga är idag dessvärre mycket svårt då det finns ett tydligt underskott av gästhamnsplatser. Framförallt om man kommer sjövägen via Mälaren.

Stockholms Hamn prioriterar, och ska prioritera den rörliga, kommersiella sjöfarten vid upplåtelser av de centralt belägna kajplatserna där passagerartrafiken utgör det helt dominerade trafiksegmentet. Men vi anser att Hamnen, tillsammans med berörda nämnder också ska arbeta aktivt med att underlätta för dem som vill besöka Stockholm med "egen" båt. Därför behövs nya gästplatser. Vi vill att staden utreder möjligheterna att anlägga flytande enheter som inte enbart är för kommersiellt bruk utan också för besökare för "kort-tidsangörning", särskilt under vår- och sommarsäsong.

Kollektivtrafik på vatten

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 vattenvägar 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 anknytningarna mellan kollektivtrafiken till sjöss och på land samt även främja utvecklingen av kajer för kollektivtrafik på vatten, lokal godstrafik samt för rekreation.

Ågardirektiv 2014-2016:

- att med berörda parter, särskilt med kranskommunerna, ge högsta prioritet i frågan för att samordna insatserna i att hitta alternativ lokalisering för oljeverksamheten vid Loudden
- aktivt utveckla hamnens delar i turiststaden Stockholm i samarbete med Stockholm visitors board
- öka engagemanget och delaktigheten i hamnorganisationer kring Östersjön
- utveckla kryssningstrafiken
- vara aktiva i arbetet med en ny stadsövergripande kajstrategi
- utveckla stadens kajområden så att dessa blir mer tillgängliga
- fortsätta utvecklingen och upprustningen av stadens innerstadskajer samt möjlighet att anlägga säsongsbaserade båtplatser för korttidsgästande fritidsbåtar
- vara aktiva i utvecklingen av person- och kollektivtrafik på vatten
- fortsätta arbetet med att minska administrativa och indirekta produktionskostnader
- verksamhetens miljöpåverkan ska minska"

Vivianne Gunnarsson lät till protokollet anteckna följande

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

stommen i ett trafikslagsövergripande system. Stockholms hamnar utgör viktiga logistiknav för hela Mälarenregionen. Men även andra aktörer i Mälarenregionen och Sverige hanterar betydande delar av regionens varuförsörjning och det är viktigt att se till helhetsperspektivet för största regionala nytta, kostnadseffektivitet och minst miljöpåverkan. Stockholms hamnar bör därför samarbeta mer med andra hamnar och aktörer inom transportsektorn.

Utsläppen från sjöfarten är inte försumbara och därför måste även sjöfarten delta i klimatarbetet på ett mer aktivt sätt. Stockholms Hamnar är en nyckelhamn i Östersjön och bör kunna tillhandahålla alternativa bränslen för fartyg. Detta är också i linje med EU:s politik som kommer att kräva att de så kallade TNT-hamnarna (TNT= transnationellt nätverk) ska ha minst ett tillgängligt alternativ till diesel. LNG transporteras idag med lastbil till frihamnen och därefter med fartyg till stadsgårdskajen. LNG är ur miljösynpunkt ett bättre bränsle än diesel eller andra oljor, men fortfarande ett fossilt bränsle. LNG består av naturgas och helt utbytbar mot biogas och det ligger i både hamnens och stadens intresse att biogas kan användas i större utsträckning.

Bolaget ska prioritera medverkan i utbyggnaden av järnvägens infrastruktur och ett helhetsperspektiv på logistiklösningar. Det gods som i framtiden kommer att gå via Värtan bör transporteras med tåg. Stockholms hamnar har även en viktig roll för passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Ett stort antal besökande varje år skapar en betydande regional utveckling för staden, men det stora antalet bussar med kryssningsbesökare medför samtidigt en stor belastning på trafiken och parkeringsbehovet vid sevärdheter. Stockholms hamn ska tillsammans med SL och trafikkontoret i Stockholms stad se över möjliga lösningar för att stimulera fler alternativ för hur besökare ska kunna uppleva Stockholm. Servicen till kryssningspassagerare bör även vara anpassad till Stockholms miljöarbete, till exempel ska det avtalas om att transporter på land ska ske med fordon som drivs med förnybara drivmedel.

Bolaget ska arbeta för förbättrade anknytningar mellan kollektivtrafik till sjöss och på land samt även främja utvecklingen av tilläggsplatser för kollektivtrafik på vatten, och lokal godstrafik. Det behövs en standard på bryggor och kajer för att kollektivtrafiken ska kunna trafikera stadens vatten. Stockholms hamn AB ska medverka i detta arbete. Kollektivtrafik på vatten kan ge nya genar resmönster och samtidigt avlasta övrig kollektivtrafik.

Färjetrafik för tunga transporter kan med kort planeringstid starta till exempel mellan Slagsta och Stäket. Det möjliggör att avlasta innerstaden och andra berörda bostadsområden från tung trafik. Stockholms hamn AB ska vara en drivande part i detta.

Stockholms Hamnar AB ska arbeta för långsiktigt hållbar utveckling genom att i alla sina verksamheter bedriva ett integrerat och proaktivt miljöarbete. Bolaget ska fortsätta

Forts. § 7

tillämpa lägre hamnavgifter för fartyg som har miljöanpassad drift och är miljöcertifierade. Färjor och kryssningsfartyg bör, så långt möjligt, elanslutas i hamn för att minska luftföroreningar och buller. En viktig del av ett fortsatt utvecklat miljöarbete är att se till att det finns helt utbyggda möjligheter för omhändertagande av grå- och svartvatten och avfall samt att el-anslutning erbjuds alla fartyg. Buller från fartyg ska minimeras och fartyg utan elanslutning ska inte förtöjas vid kajer där störningar för boende kan uppstå.

Stockholms hamnar ska aktivt delta i arbetet med internationella miljööverenskommelser och standardiseringar. En EG-förordning föreslås ge EU möjlighet att genomföra pris- och konkurrenskontroller i EU:s hamnar. Detta motverkar i viss mån möjligheten till differentierade hamnavgifter.

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.

Det finns kapacitet för gods i befintliga hamnar med goda spårförbindelser, exempelvis i Södertälje, Gävle, Oxelösund och Norrköping, varav flera har kort insegling. Stockholm hamn AB ska utreda möjligheter att köpa in sig i andra hamnar, till exempel i Södertälje hamn. Södertälje kommun har öppnat upp för olika former av ägarsamarbeten för Södertälje hamn. Om staden bättre kan nyttja befintliga hamnar saknas behovet av att bygga en ny hamn vid Norviksudden i Nynäshamn. Utbyggnaden av en stor hamn i Nynäshamn skulle innebära en svag koppling till järnvägsnätet då möjligheten att transportera större mängder gods på Nynäsbanan är osäkert och därmed leda till omfattande lastbilstransporter, och på sikt medföra eventuella oönskade vägdragningar genom Södertörn och dess gröna kilar. Planeringen för en ny hamn i Norvik bör avbrytas till förmån för en lösning där befintliga hamnar norr och söder om Stockholm utnyttjas.

En spårlösning till Kapellskärs hamn, med koppling till stambanan, bör utredas. En spårlösning till Kapellskärs hamn bör integreras i studierna om bättre spårtrafik i nordost-sektorn.

Norra djurgårdsstaden bör fullföljas som ny stadsdel. Därmed är det viktigt att Stockholms Hamnar och staden arbetar för att finna en lösning för oljehantering på Loudden inom nuvarande avtalsperiod.”

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

Forts. § 7

”Att minska utsläppen från fartyg i hamn är inte bara angeläget, utan ett måste, och arbetstakten för att få bättre tillgång till icke-fosssila bränslen måste öka, om målet, en fossilbränslefri stad 2050 över huvud taget ska kunna uppnås.

I ett läge, då allt fler etableringar tränger sig nära aktiva kajer och hamnområden, är det nödvändigt att de olika aktörerna, kajägarna i staden, samverkar bättre, säkrat i en hamnstrategi, det borde inte behöva att utredas om de kan göra det. Hela tiden bör tillgången till kajer för aktiv sjöfart, även för fritidsfartyg och besökande fritidsbåtar, säkras, även för framtida ökade behov, när förslag kommer om byggande där nytillkomna boende och verksamheter kan komma att uppleva buller från hamnarbeten som störande. Det gäller också att vara återhållsam med *fast förtöjning* av hotell- kontors- nöjes- och bobåtar, särskilt inom idag aktiva delar av Stockholms hamnar.

Det finns en stor potential för utbyggnaden av kollektivtrafik på stadens vatten. Genom att intensifiera samarbetet mellan hamnen och huvudmannen för kollektivtrafiken finns stora möjligheter flera pendelbåtslinjer kan komma igång inom de närmast åren . Här finns ett behov av goda omstigningsmöjligheter mellan båt och kollektivtrafiken på land.

Ny placering av oljeverksamheten bör beslutas under året, så att den nya etableringen kan börja projekteras och planeringen på Loudden kan inledas, så att avvecklingen kan vara genomförd senast 2019. Detta är ju inte fråga som Hamnen ensam råder över, men har stora möjligheter att agera i.

Planerna på en ny östlig förbindelse (läs ”Österleden”) bör skrinläggas, liksom ”Förbifart Stockholm”. Dessa miljarder bör istället läggas bl a på kollektivtrafiksatsningar på land och till sjöss och till uppgraderat cykelvägnät.

Hamnen bör aktivt verka för återupptagande av järnvägsfärjetrafiken till Finland från Värtan/Frihamnen återupptas, så att järnvägsvagnar kan fraktas över Östersjön. Det förutsätter också att järnvägsspår till/från detta färjeläge ingår i Värtaprojektet, och att plats finns för temporär uppställning av järnvägsvagnar.

Hamnen bör verka för att Waxholmsbolaget även i fortsättningen får nyttja Blasieholmskajen för vilande Waxholmsbåtar, och bör vidare slå vakt om att gamla Tullhuset på Blasieholmen, som Waxholmsbolaget nu lämnar, bevaras, samt att intilliggande magasinsbyggnader får stå kvar i samband med det Nobelmuseum som projekteras där det nu är en park. Waxholmsbåtarna vid denna kaj är ett uppskattat inslag i stadsbilden.

En stor förhoppning är att igångsättningstillstånd för bygget av den nya storhamnen Stockholm-Norvik blir klart under året, så att denna inte ytterligare försenas.