

§ 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 5 från mötet den 12 juni 2014 anmälades.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 5

Samråd om detaljplan för Lamellen 1, Kalvö 1:13 m.fl.; Utbyggnad av reningsverket i nordöstra Nynäshamn, Nynäshamns kommun

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 13 augusti 2014.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att godkänna och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

att omedelbart justera ärendet.

§ 6

Remiss av förslag till reviderad vision för Stockholm 2030

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 13 augusti 2014.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Vivianne Gunnarsson yrkade att styrelsen skulle besluta

”Att som svar på remissen överlämna nedanstående skrivelse

Det vore rimligt om olika förslag från olika beslutsnivåer är samstämda. Stockholms stadshus kommer nu med en Vision för Stockholm till 2030 som inte är korrelerad med mål och planer på nationell nivå eller regionens eller stadens egna planer.

Det är mycket bra att Stockholms Hamn AB i sitt remissvar tar upp frågan om hållbarhet som en självklar del i en framtidsplan. Till detta bör också läggas att även resilience ds. återhämtningsförmåga och säkerhetsaspekter vore rimligt att ta upp i en vision.

Det är också bra att Stockholms Hamn AB tar upp vikten av godstransporter. I svaret på remiss av förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 anförde Miljöpartiet att

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. Utbyggnaden av järnvägens infrastruktur och logistiklösningar som bygger på kombinationen sjöfart järnväg måste stärkas. Större krav att ställas på landlänkar till hamnar och terminaler. Detta måste givetvis gälla i stadens vision för 2030 också.

Det är därför viktigt att planera för järnväg till Kapellskärs hamn som inte har någon järnvägsanslutning och därför påverkar vägnätet och utsläppen därifrån negativt. Något som borde komma före planering av nya hamnar.

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 som redan har en utbyggd infrastruktur. En gemensam utvecklingsstrategi kan spara både pengar och utsläpp.

När det så gäller utbyggnader i hamnen vattenområden så är det inte alltid positivt. Det är tveksamt om Värtapiren skulle ha fått klartecken i dag med de nya fakta om klimatförändringar som framkommit.

Enligt den utförda åtgärdsvalsstudien väntas en östlig förbindelse öka biltrafiken i regionen med 1 % enligt remissen och kommer att minska innerstadstrafiken. Men den kommer inte att minska innerstadstrafiken på Östermalm och den skulle få på- och avfarter i områden som är känsliga för både människors behov och naturen. Planerna på en östlig förbindelse bör inte återuppliva utan definitivt förpassas till papperskorgen. Det

Forts. § 6

behövs inte fler och större trafikleder i Stockholm utan färre. Trafiken måste minska men med utbyggd österled sker i stället en ökning.

En möjlighet till ny förbindelse som skulle kunna underlätta vissa tvärgående transporter vore att införa en eller flera vägfärjor, förutsatt att de i framtiden kan komma att drivas med icke fossila bränslen. Det vore också positivt med ytterligare kollektivtrafik på vatten, vilket Stockholms Hamnar AB också tar upp i sitt remissvar.

Vision 2030 kan inte bli ett riktmärke för Stockholm utan kraftig omarbetning.”

Anders Djerf förklarade att han i huvudsak instämde i utskickat förslag till remissvar med följande ändringar och tillägg

”Skrivningen om behovet av ”en östlig förbindelse” tas bort. Vi vet sedan decennier att ytterligare stora bilder ackumulerar ökande biltrafik Dessutom kommer just godstransporter i stadens östliga del minska, då containerterminalen i Frihamnen läggs ned och containerhamnen öppnar i Norvik-Nynäshamn. Dessutom kommer oljehamnen i Loudden att läggas ned inom de närmaste åren. Därmed försvinner en stor del av den tunga trafik, som ingår i argumenten för förelagen om ”Österleden”.

Ang. godstransporter regionalt som Hamnen förtjänstfullt lyfter i sitt svar, görs följande tillägg:

Det är av betydelse att ansträngningar görs på nationell nivå för att underlätta etablering av lokal-regional godstrafik på vattnet, som från de stora hamnarna med lastdryga ”pråmar” på inre vattendryggar och i skärgården kan sköta varuförsörjningen utan att belasta vägnätet.”

Helena Bonnier, Carl-Erik Hedlund, Lars Jilmstad, Lars Hansson, Stefan Hansson, Margarita Pulido och Birgit Marklund Beijer yrkade bifall till utskickat förslag till remissvar.

Styrelsen beslöt, med avslag på **Vivianne Gunnarssons** respektive **Anders Djerfs** yrkande,

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

att omedelbart justera ärendet.

Anders Djerf reserverade sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Vivianne Gunnarsson reserverade sig till förmån för eget yrkande.