

Nr 6/2011

Protokoll fört vid möte med styrelsen för
Stockholms Hamn AB
Torsdagen den 22 september 2011 i Fullriggaren, Magasin 2,
Frihamnen.

Justerat

.....
Helena Bonnier

.....
Stefan Hansson

Närvarande:

Ordföranden	Helena Bonnier	
Vice ordföranden	Stefan Hansson	
Övriga ledamöter	Carl Erik Hedlund	
(eller som ledamöter	Andrea Femrell	
tjänstgörande suppleanter)	Vivianne Gunnarsson	
	Berit Kruse	
	Inge-Britt Lundin	
	Christina Linderholm	
	Margarita Pulido	
Suppleanter	Anders Djerf	
	Lars Hansson	
	Mikael Igelström	
	Lars Jilmstad	
	Arba Kokalari	
	Anita Lundin	
	Birgit Marklund Beijer	
	Leif Rönngren	
	Pontus Walter	
Personalföreträdare	David Nykvist	
Övriga	Johan Castwall, VD	Gun Rudeberg
	Kjell Karlsson	Camilla Strümpel
	Per Ling-Vannerus	Henrik Widerståhl
	Mats Lundin	



§ 1

Mötets öppnande

Ordföranden förklarade mötet öppnat.

§ 2

Val av protokollsjusterare

Att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Stefan Hansson.

§ 3

Godkännande av dagordning

Den utsända dagordningen godkändes med tillägg under p 11 Övriga frågor med följande

- a) Skrivelse från Stefan Hansson m.fl. rörande Handikappsrådets protokoll (bilaga 1)
- b) Skrivelse från Stefan Hansson m.fl. rörande Styrelsens insyn i verksamheten (bilaga 2)
- c) Skrivelse från Stefan Hansson m.fl. rörande Avveckling av Loudden (bilaga 3)
- d) Fråga från Vivianne Gunnarsson rörande el-anslutning av M/S Anastasia
- e) Fråga från Vivianne Gunnarsson rörande Spårvagnshall i Frihamnen.

§ 4

Föregående protokoll

Protokoll nr 5 från mötet den 14 juni 2011 anmäldes.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 5

Anmälan om inkomna skrivelser, protokollsutdrag mm

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

Delårsrapport 2 (tertia) och prognos 2 år 2011

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 14 september 2011.

Johan Castwall, Henrik Widerståhl och Mats Lundin lämnade muntlig redovisning i ärendet rörande trafikutveckling, intäkter och kostnader.

Styrelsen beslöt

- att** godkänna förslaget till tertiabokslut 2 per 31 augusti 2011 jämte prognos 2 för 2011 samt
- att** uppdra åt verkställande direktören att överlämna bokslutet till moderbolaget Stockholms Stadshus AB.

§ 8

Svar på remiss om skrivelse (25/5) om en redogörelse för stadens beredskap för havsnivåhöjningar och planerade åtgärder för att minska dess konsekvenser

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 12 september 2011.

Styrelsen beslöt

- att** som svar på skrivelsen om ”stadens beredskap för havsnivåhöjningar och planerade åtgärder för att minska dess konsekvenser” godkänna denna redovisning samt överlämna den som Hamnens svar till KF/KS kansli i stadshuset
- att** omedelbart justera ärendet.

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

”SMHI:s bedömning av havsnivåerna till slutet av detta sekel är en viktig utgångspunkt för prognoser om vattennivåhöjningar. Dessa prognoser har reviderats uppåt vid flera tillfällen då internationella organ ändrat sina beräkningar för klimatförändringarna. Ingen kan därför med säkerhet fastslå exakt vilken vattennivåhöjning av Saltsjön vi står inför. Vi kan endast förbereda oss för framtida risker och scenario. SMHI visar själva i sina prognoser hur osäkra de är med friskrivningar som ”i denna beräkning”, eller ”med dessa förutsättningar”. Det vi med säkerhet vet däremot är att Mälaren klarar max 50 cm

höjning av Saltsjön. Om SMHI har fel kan detta inträffa långt innan nästa sekelskifte. Vad har man då för beredskap för att rädda Mälaren?

Även i SMHI:s beräkningar kvarstår en risk för översvämning i tunnelbanan efter den nya regleringen vid ett dimensionerande flöde kopplat till hårda vindar från väster. Det är det dimensionerande flödet i dagens reglering som man hänvisar till som oacceptabelt, som ett argument för att bygga om Slussen skyndsamt, men problemet med tunnelbanan kvarstår även efter den nya regleringen.

SMHI:s bedömningar är inte oomstridda, bl. a bygger de på att klimatförändringarna är ett linjärt förlopp, vilket absolut inte är bevisat, inte ens troligt. I Stockholms stads egen klimat- och sårbarhetsutredning dec 2010 säger stadens egna experter att det finns risk för översvämning i tunnelbanan efter den nya regleringen av Mälaren.

Länsstyrelsen har i utredningen Översvämningsrisker i trafik- och försörjningstunnlar krävt en ny reglering av Mälaren 2050, bara 30 år efter den nu planerade regleringen. Det är i praktiken ett underkännande av den påstådda hundraåriga säkerheten med den nya regleringen. De kräver också att spårtråget vid station Gamla stan ska höjas och förstärkas, vilket också i praktiken är ett underkännande av den påstådda säkerheten.

Länsstyrelsens utredning är bara en i en rad av statliga utredningar om Mälarens framtid som precis har inletts. Det handlar i själva verket om Slussenprojektets och den nya avbördningens mest grundläggande förutsättningar. Vattenavbördningen av Mälaren bör under tiden säkerställas med genomgångar av alla Mälarens utlopp i syfte att höja dess kapacitet, Södertälje kanal, Strömmen osv.

En annan nyligen inledd statlig utredning talar om "Mälaren om 100 år" redogör för tre möjliga framtidsscenarier: att Mälaren blir en havsvik, att sjön får stiga i takt med havet, att man bygger stormflodsbarriärer mot havet i skärgården. Det första alternativet är oacceptabelt och ger för övrigt större översvämningsrisker än i dag eftersom havets yta varierar kraftigare än Mälarens. Det tredje alternativet siktar mot att hela Mälarens flöde ska pumpas över en kant ut i havet, med stora kostnader som följd.

Det andra alternativt är den långsiktigt hållbara lösningen och innebär att Mälaren stiger sakta med havet så att fallhöjden bibehålls i ett naturligt utlopp. Några kostnader är uträknade för att skydda bostäder och vägar utanför tätorterna. Det handlar om småpengar i förhållande till Mälarens värde.

Ökad avbördning kan under utredningstiden tillfälligt säkerställas genom att man frångår gällande vattendom och både påbörjar tidigare avtappning och tar ut större vattenmassor än vattendomen medger. Så gjorde man år 2000 och har även gjort det vid fler tillfällen. Vid katastroflägen kan både Norrström, Stallkanalen, Karl-Johanslussen, Nils Erikssons

Forts. § 8

sluss, Hammarbyslussen, Södertälje kanal och avtappningen vid Maren utnyttjas så långt erosionsriskerna medger. Ju tidigare arbeten påbörjas med nya tunnlar förbi Södertälje, desto bättre blir förutsättningarna.

Den ökande översvämningsrisken i Mälaren har att göra med klimatförändringarna och de får inte fullt genomslag än på ett antal år. En möjlighet att relativt snabbt kapa topparna i vinter- och vårflödena är en upprustning av de hundratals förfallna fördämningar som finns i Mälarens tillflöden.”

§ 9

Svar på remiss om Stockholms miljöprogram 2012-2015

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 5 september 2011.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet och förklarade bl.a. att Stockholms Hamnars miljöarbete och mål redovisas i budget respektive följs upp i bokslut med användandet av stadens indikatorer i stadens integrerade ledningssystem (ILS).

Stefan Hansson, Vivianne Gunnarsson, Berit Kruse och Margarita Pulido yrkade med instämmande av ej tjänstgörande suppleanterna **Anders Djerf, Birgit Marklund Beijer, Leif Rönnegren** och **Pontus Walter** att styrelsen skulle besluta

”Stockholms stad har en lång erfarenhet av att ta fram och arbeta utifrån övergripande miljöprogram. Det är en bra grund för ett långsiktigt miljöarbete i hela staden. Det miljöprogram som nu är ute på remiss har en struktur som liknar tidigare program. Tyvärr innebär inte alla mål steg framåt i miljöarbetet men Stockholms hamnar AB bör även fortsatt arbeta för att vara ett föredöme för hamnar.

Miljöprogrammet är inte nedbrutet på de verksamheter som Stockholms hamnar AB bedriver. Det är bolagets uppgift att åstadkomma sådana formuleringar.

Bolagets nuvarande arbete med miljöfrämjande åtgärder är omfattande och mycket bra. Styrelsen bör i fortsättningen kunna följa bolagets miljöarbete på ett sådant sätt att det är begripligt och enkelt.

Styrelsen beslutar – att det arbetas fram en modell som möjliggör för styrelsen att kunna följa bolagets miljöarbete och hur de olika indikatorerna uppfylls.”

Styrelsen beslöt, med avslag på Stefan Hanssons m.fl:s yrkande

att tillstyrka att kommunfullmäktige godkänner föreliggande förslag till Stockholms miljöprogram 2012.

att omedelbart justera ärendet.

Stefan Hansson, Vivianne Gunnarsson, Berit Kruse och Margarita Pulido reserverade sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

§ 10

Rapporter

a) **Finansrapport**

Mats Lundin redovisade den utdelade finansrapporten.

Styrelsen beslöt

att godkänna den lämnade redovisningen.

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

Johan Castwall informerade om nuläget i stora projekt och förklarade bl.a. att planeringen för ombyggnad av Kapellskär, ut- och ombyggnad av Värtapiren respektive byggnation av Norvikudden fortsätter som planerat. Hamnen väntar på beslut från Mark- och miljödomstol om handläggningen av ansökan rörande Kapellskär respektive Högsta domstol och motparters begäran om prövningstillstånd för Värtapiren respektive Norvikudden.

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

Gun Rudeberg lämnade muntlig redovisning i ärendet och förklarade att det inte fanns ytterligare att tillägga utöver vad som redovisats under § 10b.

d) **Muntlig lägesredovisning**

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning och informerade bl.a. om att

- Stockholms Hamn fått Stockholms Byggmästareförenings ROT-pris för ombyggnaden och renoveringen av Stora Tullhuset.
- DFDS förvärvat den linje som Baltic Scandinavian Line (BSL) trafikerar mellan Kapellskärs hamn och Paldiski i Estland.

- Pågående arbete med att försöka finna platser för de fartyg och verksamheter som berörs av Slussens ombyggnad samt vikten av att det finns utrymme vid olika kajer för kollektivtrafik och de fartyg som inte kommer kunna erbjudas plats efter Slussens ombyggnad.

§ 11

Övriga frågor

a) **Skrivelse rörande Handikappersrådets protokoll (bilaga 1)**

Johan Castwall redovisade för organisationen av det Handikappråd som Stockholms Hamn deltar i och förklarade att protokoll kommer att sändas ut till styrelsen så snart protokoll från senaste mötet är justerat.

Styrelsen beslöt

att godkänna den lämnade redovisningen.

b) **Skrivelse rörande Styrelsens insyn i verksamheten (bilaga 2)**

Styrelsen beslöt

att överlämna skrivelsen till VD för handläggning.

c) **Skrivelse rörande avveckling av Loudden (bilaga 3)**

Styrelsen beslöt

att överlämna skrivelsen till VD för handläggning.

d) **El-anlutning av M/S Anastasia**

Vivianne Gunnarsson frågade om när anordningar för elanslutning av M/S Anastasia är klara.

Per Ling-Vannerus förklarade att anordningarna försenats p.g.a. leveransförsening av nödvändig transformator men att elanslutning beräknas vara möjlig inom den närmaste tiden.

e) **Spårvagnshallar i Frihamnen**

Vivianne Gunnarsson frågade om Stockholms Hamns deltagande i pågående planeringsarbete för spårvagnshallar i Frihamnen.

Forts. §10

Kjell Karlsson förklarade att Stockholms Hamn deltar i arbetet med Spårväg City och därmed sammanhängande frågor samt att eventuell tillfällig vagndepå någonstans i Frihamnsområdet diskuteras beroende på hur utbyggnadstakten kommer att vara för spårvägen och behovet av vagndepå.

f) Nästa möte

Nästa möte blir tisdagen den 15 november 2011 kl 15.00 på Hufvudsta Gård i Solna med efterföljande middag.

§ 12

Mötets avslutande

Ordföranden förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Gun Rudeberg