

Nr 2/2014

Protokoll fört vid möte med styrelsen för  
Stockholms Hamn AB  
Torsdagen den 6 mars 2014 i Magasin 2, Frihamnen.

Justerat ..... 2014.03.11

*Helena Bonnier*

Helena Bonnier

*Stefan Hansson*

Stefan Hansson

Närvarande:

Ordföranden	Helena Bonnier
Vice ordföranden	Stefan Hansson
Övriga ledamöter (eller som ledamöter tjänstgörande suppleanter)	Andrea Fenrell Vivianne Gunnarsson Carl Erik Hedlund Mikael Igelström (för Inge-Britt Lundin) Berit Kruse Christina Linderholm Pontus Piazzolla (för Margarita Pulido)
Suppleanter	Anders Djerf Lars Jilmstad Anita Lundin
Personalföreträdare	Björn Borg Carl Candal Anne Wallinder
Övriga	Susanne Bengtsson Karin Brofelth Henrik Cars Johan Castwall, VD Magnus Karlström (§§ 1-5) Mats Lundin Stefan Rydberg (§§ 1-5) Gun Rudeberg Camilla Strümpel Henrik Widerståhl David Winks (§§ 1-5)





## § 8

### Förslag till Kajstrategi för Stockholms Hamnar

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 19 februari 2014.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

#### Styrelsen beslöt

att för egen del godkänna förslag till Kajstrategi för Stockholms Hamnar.

att föreslå Koncernstyrelsen och Kommunfullmäktige att godkänna förslag till Kajstrategi för Stockholms Hamnar.

att göra följande uttalande

”Den föreslagna Kajstrategin gör det möjligt för Stockholm att utvecklas som sjöfartsstad och som en stad på vatten för stockholmare och besökare.

Genom utvecklingen av Stockholms hamnanläggningar ges vattenvägarna stor potential att bidra till en hållbar varuförsörjning av en starkt växande region, samtidigt som besöksnäringen ges stimulans av en stark färje- och kryssningstrafik.

Vattenvägarna kan och ska utnyttjas för att utveckla kollektivtrafiken. Genom att öka det kollektiva resandet på våra vatten kan trycket på den väg- och spårburna kollektivtrafiken lättas något. Det är viktigt att Stockholms Hamnar är aktiva i samarbeten som gör att kollektivtrafiken på vattnet kan utvecklas.

För många är upplevelsen av Stockholm mötet med Stockholms innerstadskajer och de verksamheter som finns längs våra vatten. När sjöfartens behov är tillgodosedda är det viktigt att övriga ytor utvecklas för att ytterligare levandegöra kajer och strandlinjer för stockholmare och besökare. Caféer och restauranger, gång- och cykelstråk samt evenemang som stärker Stockholms attraktionskraft är viktiga inslag i utvecklingen av Stockholm, både för stadens och regionens invånare, men också för Stockholm som besöksdestination.

Stadsgården och Masthamnen är centrala för Stockholm färje- och kryssningstrafik. Strategin pekar på möjlig modernisering av hamnfunktionerna samtidigt som sammanhängande gångstråk och publika verksamheter kan utvecklas. Strategins inriktning för Skeppsbron kan innebära ett rejält lyft av ett av Stockholms mest centrala och attraktiva lägen, både avseende upplevelse, intryck och funktion.

Ett genomförande av Kajstrategin för Stockholms Hamnar bygger på ett gott och nära samarbete med andra intressenter, både inom stadens egen organisation, men också med Statens Fastighetsverk, Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Stockholms läns landstings Trafikförvaltning och andra intressenter.”



att omedelbart justera ärendet.

Stefan Hansson, Berit Kruse, Pontus Piazzola och Vivianne Gunnarsson lät till protokollet anteckna följande

"Stadens löften om 4100 nya studentbostäder under perioden 2010-2014 förblir ouppfyllda och nu har återigen idén om studentbostäder på fartyg väckts till liv. Vi vill uttrycka vårt gillande över att det är bra att staden inser situationens allvar och vi kan dessutom tänka oss ett fartyg som en snabb och tillfällig lösning på studenternas bostadssituation. Vi anser dock att det måste till ytterligare snabba alternativ till fler studentbostäder.

Studentbåten är dock ingen snabb lösning för att möta ett tillfälligt behov. Projektet med studentbåten har pågått under en tid och alltför mycket arbete har lagts ner på att få till en hållbar lösning såsom sökandet efter ett passande fartyg, dess placering och säkerhet. Bostadssituationen kräver snabbare och mer permanenta lösningar än vad färdigställandet av studentbåten lär ta.

Vi är tveksamma till att lägga ned ytterligare kraft på något som kommer vara ett påtagligt hinder för bolagets hamnverksamhet. Det är också från början klart att man skapar en torftig boendemiljö för studenter, när 1200 personer ska bo inom den slutna värld som ett ombyggt fartyg ändå blir. Men som en tillfällig och hyfsat snabb etablering fyller studentboendet en viktig funktion men vi anser att flera andra möjligheter till att snabbt få fram studentbostäder också måste till."

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

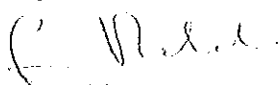
"- Vid fast förtöjning av fartyg och andra flytetyg i Stockholm måste stor hänsyn tas till den aktiva sjöfarten på Stockholms Hamn och till stadsbilden. Den föreslagna placeringen vid "5-ans kaj" i Frihamnsbassängen, och mitt emot magasin 3, av det för studentboende ombyggda mycket stora f d bilfraktfartyget är ur sjöfarts- och hamn-synpunkt direkt olämplig, då denna kajplats återkommande nyttjas av kryssningsfartygen.

Samtidigt som en sådan fast förtöjning inte får vara ett hinder för hamnarbetet måste placeringen av en så stor volym som det gäller i detta fall, ske med största hänsyn till omgivningen och stadsbilden. Dessutom bör tillgång kollektivtrafik finnas i närområdet.

Staden behöver hitta en lämpligare plats för "Studentbåten" än i Frihamnsbassängen och detta måste ytterligare utredas, vilket uppdras åt Stockholms Hamn AB. En möjlighet kan vara i närheten av gasverksområdet.

Samtidigt är det angeläget att detta studentboende kommer till stånd."

Vid protokollet

  
Gunn Rudeberg

