

§ 1

Mötets öppnande

Ordföranden förklarade mötet öppnat.

§ 2

Val av protokolljusterare

Att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Jonas Nilsson.

§ 3

Godkännande av dagordning

Den utsända dagordningen godkändes.

§ 4

Föregående protokoll

Protokoll nr 4 från mötet den 23 maj 2016 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

Remiss av Samråd om nästa regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 16 maj 2016.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stefan Hansson, Anders Djerf, Anton Lindqvist, Pontus Piazzolla och Ulla Sjöbergh samt ej tjänstgörande suppleanten **Maria Mustonen** lät till protokollet anteckna följande

”I samrådsremissen finns att läsa:

”Regionen behöver därför utbyggd kapacitet i hamnar och terminaler samt bättre förbindelser mellan dessa. Från ett miljöperspektiv bör godstransporter generellt ske via sjöfart och järnväg i första hand. De centrala hamnarna har också betydelse för hur attraktivt det är att besöka Stockholm. Värtahamnen och Stadsgården är nav för kryssningstrafiken och för persontrafik med båt till stadsregionen i norra Östersjöområdet.”

Man kan glädjande konstatera att hamn och sjöfart spelar stor roll i en växande region. Närmare 90 % av alla importerade varor som konsumeras i landet kommer hit sjövägen. En anseelig mängd gods som med miljöfördel transporteras till sjöss än via tung lastbilstrafik på våra vägar. För att på sikt säkerställa sjöfarten ställs stora krav på väl fungerande hamnar, logistik och infrastruktur till och från hamnarna. Detta utvecklingsarbete har Stockholms Hamnar AB med Stockholms stad tagit ett stort ansvar för utvecklingen av regionens hamnkapacitet.

Vi kan konstatera att det kan behövas en ökad samordning i regionen i syfte att öka effektiviteten och minska risken för suboptimering av hamnverksamheten i regionen.

Norvik står klart årsskiftet 2019/2020. Då sätts en stor modern containerhamn som ska hantera godsleveranser till i stort sett hela Stockholmsregionen. Med Norvik bör, av miljömässiga skäl, sjötransporter utökas.

I den långsiktiga planeringen är det av stor vikt att säkra upp tillgången till logistiktor såsom terminaler och omlastningsplatser som ligger nära handelsplatser och distributionsanläggningar. På det sättet kan man minska transportbehovet i varuförsörjningen och underlätta utvecklingen av framtidens logistikkedjor med låga utsläpp samt öka tillgängligheten för varudistributionen. Av särskilt vikt är att planera in kajlägen och lastageplatser för regionala godstransporter så att även kortväga sjötransporter har möjlighet att utvecklas och anknytas till andra transportslag i hela länet. Detta ligger i linje med de två nationella transportpolitiska målen; funktionsmålet och hänsynsmålet. Utvecklingen av den här typen av logistikkedjor har en stor potential men kräver ett nytt sätt att tänka både från infrastrukturhållare, samhällsplanerare, transportföretag och transportköpare.

För bästa utnyttjande av sjötrafikens fördelar är ytterligare etablering av järnvägsanslutningar till och från Stockholmsregionens godshamnar starkt önskvärd.

Välfungerande kollektivtrafikanslutningar med tillräckligt hög kapacitet till hamnar är viktiga både för besöksnäringen och för nyttoresandet. Detta kräver bra planering och samordning mellan olika offentliga och privata aktörer. Detsamma gäller för en ökad användning av sjövägar för persontransporter, vilken kräver också bra anslutningar till övrig kollektivtrafik.”

Jonas Nilsson, Anna Cederschiöld och Lars Jilmstad samt ej tjänstgörande suppleanten **Göran Oljeqvist** lät till protokollet anteckna följande

”Det är centralt att regionen har en utpekad färdriktning för att kunna åstadkomma rimliga planeringsförutsättningar på lång sikt. Det är viktigt att planeringen är förankrad i verkligheten och att den utgår från den information som finns tillgänglig vad gäller placering och antalet regionala kärnor. Det är även viktigt att ekonomiskt ansvarstagande präglar planeringsarbetet och att man tar höjd för driftkostnader och löpande kostnader som nya investeringar medför.

Det är positivt att man i förslaget till ny regional utvecklingsplan utgår från två scenarion och strukturbilder. Strukturbild B fokuserar mycket på att planeringen ska utgå från en regional kärna vilket i grund och positivt är bra, däremot delar vi inte samtliga slutsatser som man kommer fram till vad gäller planeringen kring ett sådant scenario. Det är viktigt att behovet av infrastrukturinvesteringar tillgodoses i alla delar.

Byggandet av den östliga förbindelsen är särskilt angelägen, inte minst för att avlasta de centrala delarna av innerstaden från biltrafik. Stockholm är idag i princip den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled runt innerstaden. Den östliga förbindelsen är också viktig för hamnens verksamhet och förutsättningar och utvecklingsmöjligheter. Vi tycker det är olyckligt att man i Strukturbild B skriver att inga större väginvesteringar kommer att behöva genomföras i regionen efter 2030. Vi delar bedömningen att kapacitetsstarka transportmedel ska prioriteras främst men vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Man bör därför inta en mer pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser.

I övrigt instämmer vi i de synpunkter som framkommer i bolagsledningens tjänsteutlåtande.”

§ 8

Planärende på samråd – Kolkajen, del av Norra Djurgårdsstaden

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 1 juni 2016.