

Nr 6/2016

Protokoll fört vid möte med styrelsen för  
Stockholms Hamn AB  
Torsdagen den 25 augusti 2016 i Magasin 2, Frihamnen.

Justerat .....

.....  
Stefan Hansson

.....  
Jonas Nilsson

**Närvarande:**

Ordföranden	Stefan Hansson	
Vice ordföranden	Jonas Nilsson	
Övriga ledamöter (eller som ledamöter tjänstgörande suppleanter)	Anna Cederschiöld (för Ida Karlbom) Anders Djerf Lars Jilmstad Anton Lindqvist Sebastian Panzar Ulla Sjöberg Ann-Katrin Åslund	
Suppleanter	Christina Linderholm Maria Mustonen Göran Oljeqvist Ulla Richter Olof Wallentin Hermansson	
Personalföreträdare	Andreas Valo	
Övriga	Johan Castwall, VD Anders Nordlund Mats Lundin	Gun Rudeberg Camilla Strümpel

## § 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 med ändringen att ärende 7 ”Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden” utgick.

## § 4

### Föregående protokoll

Protokoll nr 5 från mötet den 14 juni 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

### Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden

Ärendet utgick.

## § 8

### Remiss Strategisk inriktning för företagsområden

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 augusti 2016.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

#### Styrelsen beslöt

**att** som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

**att** omedelbart justera ärendet.

## § 9

### Remiss Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 augusti 2016.

#### Styrelsen beslöt

**att** som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

**att** omedelbart justera ärendet.

**Stefan Hansson, Sebastian Panzar, Ulla Sjöberg, Anders Djerf och Anton Lindqvist** samt ej tjänstgörande suppleanterna **Ulla Richter** och **Maria Mustonen** lät till protokollet anteckna följande

”Stockholms Hamn AB tar, och har i många år tagit, miljön på stort allvar. Strävan efter en fossilfri värld, och som första steg ett fossilfritt Stockholm 2040, är en stor angelägenhet för bolaget och i synnerhet för bolagets styrelse. Utöver att bolaget redan har bestämt hamnavgifterna utifrån miljöaspekter som kväveutsläpp och elanslutning, har man bland annat även byggt solcellsanläggningar i flera hamnar (den i Frihamnen är en av Sveriges största), skapat incitament att bygga om fartyg till elanslutning genom bonus till rederier, jobbat med energieffektiviseringsåtgärder i fastigheter, motverkar tomgångskörning i hamnområdet, installerat elstolpar för elanslutning av lastbilar och jobbat med energieffektiviseringsåtgärder i inköp och avfallshantering.

Vi håller fullt ut med strategins bedömning och bolagets synpunkter om att en stor del av de insatser som krävs för att uppnå detta viktiga mål delvis ligger utanför stadens rådighet. Som bolaget nämner bör mycket av arbetet ske i samverkan med externa parter och vi ser gärna att ett uppdrag kring en sådan aktiv samverkan snarligen utformas och formulerar specifika mål kring sjöfart, samt att Stockholms Hamn AB tar en aktiv roll i en sådan samverkan.

I frågan om hamnens arbete med differentierade hamnavgifter vill vi påpeka att detta är och har varit ett ägardirektiv i flertalet år. Det är sant att teknikuppdateringar inom

sjöfarten sker långsamt men differentierade hamnavgifter, och även andra ekonomiska styrmedel, bör ses som en morot för att knuffa utvecklingen av sjöfarten i rätt riktning och handlar därför om att förbigå nuvarande standarder. Dessutom har en uppdatering av bolagets hamnavgifter varit än mer angelägen sedan EUs regler kring svavelkriterier på bränsle lämnade nytt utrymme i hamnavgifternas ekonomiska påverkansutrymme.

Bolaget skriver i sitt remissvar att uppdraget bör utformas som en utredning av vilka möjliga åtgärder och incitament som kan vidtas in om hamnens rådighet, och detta håller vi helt med om. Vi tycker dock att detta är ett uppdrag som bör prioriteras mycket högt och gärna påbörjas i närtid snarare än i framtid.”

**Christina Linderholm**, ej tjänstgörande suppleant, lät till protokollet anteckna följande

”Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas avlagt men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar. Det är bra att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Staden bör i detta hänseende trycka på för att sjöfarten och flyget ska bära kostnaderna för sina utsläpp och klimatpåverkan. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.”

## § 10

### Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 augusti 2016.

#### Styrelsen beslöt

**att** som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

**att** omedelbart justera ärendet.

**Christina Linderholm**, ej tjänstgörande suppleant, lät till protokollet anteckna följande

”Jag instämmer i bolagsledningens tjänsteutlåtande och vill särskilt betona betydelsen av en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik i anslutning till stadens hamnområden, samt därutöver tillägga:

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett viktigt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i Stockholmsregionen. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål, som ska ligga till grund för den regionala kollektivtrafik som ska upphandlas. Det omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och det rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Vi vill betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. För att nå upp till denna måste långsiktiga strategiska planer som syftar till att skapa en tätare, grönare och mer hållbar region dra åt samma håll i landstinget och i länets kommuner. Det är därför bra att trafikförsörjningsprogrammet baseras på regionplanens strategier om att uppnå en tätare och mer stadsmässig bebyggelse i regionen. Ny bebyggelse ska i första hand planeras i centrala och kollektivtrafiknära lägen, samtidigt är det viktigt att vi vågar bygga ut kollektivtrafiken i ett tidigt skede, det vill säga innan ett nytt bostadsområde står färdigt. Här är det viktigt att kommuner och landstingets trafikförvaltning, i samarbete med exploitörer, kan testa nya finansieringsmodeller.”

## § 11

### Remiss av Stockholms stads program för evenemang

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 augusti 2016.

#### Styrelsen beslöt

**att** som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

**att** omedelbart justera ärendet.

**Ann-Katrin Åslund** och ej tjänstgörande suppleanten **Olof Wallentin Hermansson** lät till protokollet anteckna följande

”Stadens arbete med evenemang ska vara målinriktat och fokuserat på att göra Stockholm till en bättre evenemangsstad. Med alliansens evenemangsstrategi arbetade staden mot det övergripande målet att Stockholm skulle vara en evenemangs- och upplevelsestad i världsklass till 2030. Den ambitionen finns inte längre kvar med föreliggande förslag. Den nya målbilden är betydligt vagare och omfattar att stockholmarna ska trivas bättre, att evenemang ska marknadsföra Stockholm i allmänhet och att dessa ska bidra till den ekonomiska tillväxten. Liberalerna hade hellre sett en vassare målbild med högt uppställda och utvärderingsbara mål att arbeta mot.

Evenemangsstrategin tar inte tillräcklig hänsyn till att olika evenemang har olika skäl till att få stöd av staden. Vissa bör stödjas för sin förmåga att inbringa inkomster, andra för att det främjar Stockholms varumärke i världen. Strategin saknar ett tydligt fokus och en tydlig målbild.

Det är otydligt hur förvaltningarna ska ge stöd till olika evenemang. Det går att urskilja tre olika sätt att stödja evenemang. Stadens infrastruktur för evenemang, stadens egna verksamheter som kopplar till evenemang inklusive stadens egna evenemang och utdelade bidrag från Stockholm Business Region. Målsättningen för dessa och hur man ska arbeta med dessa är otydligt. Strategin behöver ta ett starkare tag om vilka utmaningar och vilka tillgångar Stockholm har för att lyckas som evenemangsstad. Strategin behöver vidare en handlingsplan för hur hinder ska övervinnas, tillgångarna maximeras och hur målen ska nås. En av dessa utmaningar bör vara hur staden arbetar med kvinnors och framför allt unga kvinnors trygghet under större evenemang, exempelvis We Are Sthlm.

Sedan den förra evenemangsstrategin som antogs 2012 har brister uppkommit med hur staden arbetar med evenemang. Under hösten 2015 framkom att staden betalat ut medel för evenemang som sedan inte blivit av. Det reste en mängd frågetecken kring hur SBR ger stöd, vilka riktlinjer man följer samt vilka kontrollmekanismer man har för att följa upp att stödet går till det som det är avsatt för. I spåren av detta förbättrades SBR:s arbete med korruption och avtalen med arrangörer som får bidrag gjorde tydligare på Liberalernas initiativ. Detta arbete kan och bör integreras med den nya evenemangsstrategin. Att utbetalningarna av bidrag från SBR sker effektivt och värnar de värden som Stockholm står för är en viktig del av stadens arbete med evenemangsstöd. Ett led i detta arbete kan vara att, för kommersiella ansökande, köpa upp reklamplatser under evenemanget istället för att betala ut ett generellt bidrag. På så vis får bidraget inte karaktären av ett stöd till en enskild kommersiell aktör.

Som en riktlinje för stadens bidrag till evenemang anges ett antal kärnvärden. Dessa har stor påverkan på vilka evenemang som får stöd av SBR och i förlängningen bilden av Stockholm. De fyra föreslagna kärnvärdena är bra men behöver kompletteras med kärnvärden av en mer etisk natur. Till stadens varumärkes kärnvärden bör tilläggas Stockholms relativt höga grad av jämställdhet och den bild av Sverige som användas av Svenska institutet (så som den uttrycks i guiden *Sverigebilden 2.0*). I guiden används öppenhet, äkthet, omtänksamhet och nytänkande om ledord i ett övergripande budskap

om Sverige som ett progressivt land. Denna bild bör också gälla Stockholm och är ett starkt varumärke för staden.”

**Christina Linderholm**, ej tjänstgörande suppleant, lät till protokollet anteckna följande

”Jag instämmer i bolagsledningens tjänsteutlåtande och vill särskilt peka på värdet av att utnyttja stadens kajer, enligt stadens kajstrategi, till såväl fasta som tillfälliga arrangemang, samt lägga till följande:

Centerpartiet anser att stadens program för evenemang är ett viktigt verktyg för att Stockholm ska bli en evenemangstad i världsklass. För Centerpartiet är det viktigt att vi med öppenhet och kreativitet välkomnar alla evenemang, stora som små, i vår stad. Vår ambition är att underlätta och förenkla stadens processer för fler evenemang i Stockholm och att staden ska locka fler stora internationella evenemang.

En viktig ledstjärna för arbetet med fler och bättre evenemang i Stockholm är det som skrivs på programmets sista sida - enkelhet. Tyvärr föregås denna självklarhet av en lång uppräkningslista med bedömningskriterier av vilka evenemang som ska stödjas där alla rödgrönrosa partier i den styrande majoriteten har fått sin del av kakan. Det är krav på jämlikhet, sociala hållbarhetsparametrar på programutbudet och krav på arrangörers anställningsformer. Här går den politiska klåfingrigheten alldeles för långt och gör bedömningsgrunderna onödigt komplicerade för den som vill genomföra ett evenemang. Detta är långt ifrån ambitionen om enkelhet.

Till sist, det är smått imponerande att den styrande majoriteten klarar av att skriva ett program för evenemang utan att lyfta frågan hur vi som stad ska samarbeta med näringslivet, sponsorer och evenemangsindustrin. Det finns många fina ord om samhällsekonomiska värden och gästnätter men inte ett ord om hur staden ska samarbeta med näringslivet för att göra Stockholm till en bättre evenemangstad. Här skiner den styrande majoritetens ointresse för näringslivet igenom.”

## § 12

### Principer för prismodell för Hamn- och skärgårdstrafiken

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 17 augusti 2016.

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet.

#### Styrelsen beslöt

**att** godkänna principer för prismodell för hamn- och skärgårdstrafiken.



## § 13

### Rapporter

#### a) **Finansrapport**

Mats Lundin redovisade den utdelade finansrapporten

#### Styrelsen beslöt

att godkänna den redovisade rapporten

#### b) **Muntlig lägesredovisning**

Johan Castwall lämnade muntlig redovisning i ärendet och informerade bl.a. om

- trafikutvecklingen inom koncernen
- ett arbete tillsammans med Helsingfors Hamn, Tallinns Hamn och Åbo Hamn med framtagande av ett Memorandum of Understanding rörande bl.a. standard vid el-anslutning av fartyg och att detta MoU kommer undertecknas i samband med Baltic Port Organizations konferens den 8 september 2016.
- att ”första spadtag” för byggande av Stockholm Norvik kommer tas den 16 september 2016.
- att nya Värtaterminalen kommer invigas den 18 oktober 2016.

## § 14

### Övriga frågor

#### a) **Nästa möte**

Nästa möte blir måndagen den 26 september 2016 klockan 9.00.

## § 15

### Mötets avslutande

Ordföranden förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Gun Rudeberg