

Nr 8/2016

Protokoll fört vid möte med styrelsen för
Stockholms Hamn AB
Torsdagen den 24 november 2016 i Kolskjulet, Örlogsvägen 11,
Kastellholmen.

Justerat

.....
Stefan Hansson

.....
Jonas Nilsson

Närvarande:

Ordföranden	Stefan Hansson
Vice ordföranden	Jonas Nilsson
Övriga ledamöter	Anders Djerf
(eller som ledamöter	Ida Karlbom
tjänstgörande suppleanter)	Maria Mustonen (för Anton Lindqvist)
	Pontus Piazzolla (för Sebastian Panzar)
	Ulla Sjöbergh
	Olof Wallentin Hermansson (för Lars Jilmstad)
	Ann-Katrin Åslund

Suppleanter	Christina Linderholm
	Göran Oljeqvist
	Celeste Perez Montano (fr § 7)
	Olof Wallentin Hermansson

Personalföreträdare	Helge Yrjas
	Anne Wallinder

Övriga	Karin Brofelth	Mats Lundin
	Johan Castwall, VD	Gun Rudeberg
	Britt-Marie Fahlström	Camilla Strümpel
	Anders Nordlund	Henrik Widerståhl
	Per Ling-Vannerus	

§ 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 7 från mötet den 26 september 2016 anmälde.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

§ 5

Anmälan om inkomna skrivelser, protokollsutdrag m.m.

Förteckning över inkomna skrivelser anmälde.

VD redovisade för utdelade remissvar på Avfallsplan för Stockholm 2017-2020 respektive Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

Denna anmälan lämnades utan erinran.

Anders Djerf och **Maria Mustonen** lät till protokollet anteckna följande

”Till VD:s Svar på Remiss på Länsplan för Transportinfrastrukturplanen 2018-2029 önskar vi tillägga

Vi ansluter oss i till stora delar av VD:s svar på remissen, men på två punkter reserverar vi oss: ang. ”Horsstensleden” och ”en Östlig förbindelse”:

Med den ökade kapacitet den nya godshamnen i Norvik kommer att få och de ändrade godsflöden dess lokalisering innebär, kommer mycket av den tunga landtrafiken både på väg och med tåg att flyttas från Stockholms inre delar. När både container- och oljehamn

flyttar avlastas också farlederna in mot Stockholm från mycket tung fartygstrafik, med minskad trängsel för den trafik som kvarstår, i huvudsak färje- och kryssningsfartyg.

Investeringen i SeaWalk i Nynäshamn underlättar stort för de kryssningsfartyg som väljer, eller bl a av sin storlek måste välja, att anlöpa Nynäshamn. SeaWalk har gjort alternativet Nynäshamns hamn attraktivt för många skeppare, resenärer och kryssningsrederier.

Att i detta perspektiv en ”östlig förbindelse” återigen lyfts som ett behov, eller som en möjlig lösning, ser vi som olyckligt. Målet att minska antalet fordon i stockholmstrafiken – stora vägsatsningar har alltid medfört ökade trafikmängder. Vi ser andra lösningar där inte ”en östlig förbindelse” behöver byggas.

För sjötrafiken in mot staden har Stockholms Hamnar tillsammans med Sjöfartsverket länge utrett en ny farled in genom ytterskärgården norr om Sandhamn, den s k Horsstensleden. Med alla de fartyg med containrar och olja, och en del av kryssningsfartygen (till Nynäshamn), som kommer att försvinna från den nuvarande farleden, söder om Sandhamn, i minne, är vi i en helt annan situation än när först den s k Rödkobbsleden, sedan något förändrad och med nytt namn Horstensleden, började planeras för nu många år sedan.

Horsstensleden kommer att gå genom ett stycke idag orörd ytterskärgård, ett ingrepp vi idag inte kan se de fulla konsekvenserna av. Med detta i fokus och med den minskade nytta denna nya farled kommer att få, enligt ovan, fasthåller vi vår inställning att Horsstensleden ej bör inrättas.”

§ 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

Budget 2017 för Stockholms Hamnar

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 17 november 2016.

Johan Castwall, Henrik Widerståhl, Karin Brofelth och Mats Lundin lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att godkänna föreliggande förslag till budget för helåret 2017 samt att överlämna den till moderbolaget Stockholms Stadshus AB.

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

”Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål och ägardirektiv som anges i kommunfullmäktiges budget för 2017. Eftersom Liberalerna har reserverat sig mot budgeten i kommunfullmäktige har vi likaledes skiljaktig mening avseende de mål och ägardirektiv som anges i detta förslag till budget för Stockholms Hamn AB.

Liberalernas Stockholm är en stad som tar tillvara på alla sina unika förutsättningar. En av dem är att Stockholm är en stad som till sitt uttryck präglas av närheten till vatten. Stadens läge på vattnet är en förutsättning för dess välstånd genom att skapa goda förutsättningar för fri handel. Stockholm ska fortsätta vara en väl fungerande hamnstad och en stad vars stadsliv präglas av närheten till vatten.

Bolaget ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling. Hamnen och sjöfarten är också en viktig del av Stockholms identitet som stad vid Östersjön och Mälaren, belägen på öar, och med en stadsbild av skepp och fartyg i citynära lägen. Stockholms hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mälarenregionen. Stockholms Hamn AB har också en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön. Verksamheten ska stimulera, och vara ett föredöme för, ett miljövänligt transportarbete.

Stockholms Hamn AB:s utveckling ska medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet kan tillgodoses i ett långt perspektiv. Det ska ske i lämpliga former av samverkan med andra hamnar och intressenter. Infrastruktur, verksamhet och organisation ska utvecklas i takt med EU:s utvidgning och den snabba utvecklingen i Östersjöregionen samt transportmarknadens krav och samtidigt bygga på sunda ekonomiska kalkyler.

Stockholms Hamn AB ska medverka till att målet om en fossilbränslefri stad 2040 uppnås. Att minska utsläppen från fartyg som ligger i hamn i staden är därför angeläget. Bolaget ska fortsätta arbetet med att differentiera hamnavgifter för att minska utsläpp och buller, samt åstadkomma en ansvarfull avfallshantering genom att erbjuda mottagning av svart- och gråvatten. Färjor och kryssningsfartyg ska så långt som möjligt elanslutas i hamn. Samtidigt är det viktigt att avgifter som ger incitament att vara miljövänlig sker på ett effektivt sätt. Sjöfartsverkets nya lots- och farledsavgifter är så utformade att kryssningsfartygen hamnar utanför incitamentsstrukturen och risken är att kryssningsfartygen slutar besöka Stockholm. Bolaget ska fortsätta verka för att

Sjöfartsverkets avgifter är rimliga för samtliga fartygstyper samtidigt som det ger tydliga incitament att ta hand om miljön.

Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder och därmed spelar sjöfarten en viktig roll i Stockholmsregionens klimatomställning. För att avlasta vägnätet så mycket som möjligt bör transporter ske via sjöfarten och samordnas med järnväg i ett trafikslagsövergripande system. Särskild vikt ska läggas vid klimatsmarta transporter vid den nya hamnen i Norvik.

Stadens kajer ägs och driftas av olika parter inom staden. Flera andra aktörer som Statens fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen äger också mark vid vattnet. De olika aktörerna kan samverka bättre och Stockholms hamnar ska fortsatt samordna arbetet med att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt. Den av staden framtagna kajstrategin ska implementeras.

Stockholms Hamn AB ska arbeta aktivt för att främja person- och kollektivtrafiken via båt i Stockholm. I samarbete med huvudmannen för kollektivtrafik ska lämpliga båtpendlingshållplatser tas fram. Riddarfjärdslinjen är ett lyckat exempel på hur båten kan användas som transportslag mitt i Stockholm. Bolaget ska även arbeta för att Stockholms inre kajer i högre grad ska kunna användas som tilläggsplatser och för rekreation, men samtidigt säkerställa sjöfartens behov.

Stockholms hamnar ska i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden säkerställa att stadens kajer blir mer attraktiva och levande med mötesplatser. Vid detta arbete ska hänsyn tas till tillgänglighetsfrågor.

Stockholms hamnverksamhet är en viktig del av vårt kulturarv och Stockholms Hamn AB äger ett antal fastigheter men kulturhistoriskt värde. Bolaget ska värna dessa värden. En av dessa är det före detta tullhuset på Blasieholmen. Stockholms Hamn AB ska säkerställa att denna kulturhistoriskt värdefulla byggnad bevaras.

ÅF Offshore Race, Stockholm Gotland Runt stärker Stockholm som destination och gör regattan tillgänglig för en bredare publik. Bolaget samordnar och finansierar stadens fortsatta medverkan. Evenemanget markerar Stockholms position som en miljöhuvudstad på vatten och en intressant sjöfartsstad i norra Europa.

I övrigt vill vi hänvisa till Liberalernas förslag till budget för år 2017 för Stockholms stad.”

§ 8

Förslag till riktlinjer för finansiell hantering för Stockholms Hamn AB med dotterbolag

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 7 november 2016.

Styrelsen beslöt

att godkänna föreliggande förslag till riktlinjer för finansiell hanteringen för Stockholms Hamn AB med dotterbolag gällande from 2017-01-01 samt överlämna densamma för godkännande till styrelsen för Stockholms Stadshus AB.

§ 9

Revidering av arkivregler

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 7 november 2016.

Styrelsen beslöt

att anta reviderade arkivregler (KfS 2015:27).

§ 10

Riktlinjer Personal (Personalpolicy för Stockholms stad)

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 7 november 2016.

Styrelsen beslöt

att anta upprättat förslag till Riktlinjer Personal.

Ann-Katrin Åslund, Olof Wallentin Hermansson och Christina Linderholm lät till protokollet anteckna följande

”Stadens medarbetare arbetar på uppdrag av stockholmarna. Arbetet finansieras av skattemedel och ställer höga krav på en tillförlitlig service som präglas av hög kvalitet och tillgänglighet. Det är den enskilde som ska stå i centrum för allt arbete i staden. Stockholm ska fortsätta att utvecklas till en internationell storstad där kvalitet, valfrihet och mångfald är i fokus för samtliga stadens verksamheter. Kvalitetsutveckling och innovationskraft i den offentliga servicen blir bäst när olika aktörer tillåts utveckla egna sätt att möta stockholmarnas önskemål och behov.

För att kunna forma Stockholm till en stad i världsklass och tillförsäkra den service som lägger grunden för en attraktiv stad som utmärks av trygghet, mångfald och konkurrenskraft krävs kompetenta medarbetare, ett effektivt och framsynt ledarskap samt en god arbetsmiljö för anställda i de verksamheter som staden finansierar. Därför är det

beklagligt att det föreliggande förslaget till personalpolicy för Stockholms stad, som ska ange vilka krav och förväntningar staden som arbetsgivare har på medarbetare och chefer, inte håller en tillräckligt hög ambitionsnivå.

Ett gott ledarskap är omistligt för att tillgodose medborgarna en god service, möta de behov som finns och utveckla staden framåt. I den rödgrönrosa majoritetens förslag till personalpolicy råder dock en avsaknad av ett helhetsperspektiv kring ledarskapets roll. Bristande ledarskap har visat sig vara synonymt med hög sjukfrånvaro, medan ett gott ledarskap skapar en kreativ miljö och en effektiv organisation som stärker medarbetarnas drivkrafter och kompetens och därmed verksamhetens kvalitet. Med den ökande sjukfrånvaron bland stadens medarbetare och den höga personalomsättningen inom vissa förvaltningar räcker det inte med ett andefattigt dokument som inte dryftar många ord om betydelsen av ett effektivt ledarskap. Förslaget saknar också konkretion kring medarbetarnas roll och förutsättningar i relation till stadens mål och stockholmarnas behov och förväntningar. För att värna om stadens anställda och deras arbete för stockholmarnas bästa är en aktiv och ett modernt ledarskap avgörande. Den aktiva personalpolitiken måste ha tydliga gemensamma mål men även följas upp av ett tydligt ledarskap på lokal nivå.”

§ 11

CSR-strategi för Stockholms Hamnar

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 14 november.

Johan Castwall ämnade muntlig redovisning i ärendet.

Styrelsen beslöt

att anta upprättat förslag till CSR-strategi för Stockholms Hamnar.

Stefan Hansson, Anders Djerf, Maria Mustonen och Pontus Piazzolla, samt ej tjänstgörande suppleanten **Celeste Perez Montano**, lät till protokollet anteckna

”Vi ser mycket positivt på att bolaget visar på tydliga ambitioner och höga målsättningar vad gäller att aktivt arbeta med social hållbarhet. Detta ligger helt i linje med Stockholms stads arbete med att också tillföra den aspekten i stadens verksamheter. Miljö- och ekonomisk hållbarhet är också de viktiga förutsättningarna för en framgångsrik och ansvarsfull verksamhet. Vi är övertygade om att även fokusera på, och ta ansvar för, social hållbarhet gör att bolagets konkurrenskraft stärks än mer.

Ett perspektiv som framöver bör tillföras strategin är bolagets internationella påverkansmöjlighet. Även om Stockholms Hamnar är en liten aktör på den stora internationella sjöfartsmarknaden så har bolaget en påverkansmöjlighet. Exempelvis är bolaget föregångsexempel vad gäller miljöarbete och sådana initiativ ska inte underskattas.

Så sent som i början på september i år ingicks ett avtal med flera Östersjöhamnar om gemensamt arbete för el-anslutning av fartyg. Sådana exempel sätter avtryck och bidrar till diskussioner som kan leda till internationella förändringar.

I en strategi som så pass mycket berör medarbetarna inom bolaget är det viktigt att det faller ut användbara verktyg, såsom konkreta vägledningar och handlingsplaner, så att den blir ett dokument som uppfylls i praktiken.”

§ 12

Förslag till sammanträdestider 2017

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 7 november 2016.

Styrelsen beslöt

att fastställa sammanträdestider enligt bilaga 1.

§ 13

Rapporter

a) **Finansrapport**

Mats Lundin redovisade den utdelade finansrapporten

Styrelsen beslöt

att godkänna den redovisade rapporten

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

Per Ling-Vannerus lämnade muntlig redovisning i ärendet och informerade bl.a. om att

- Utvecklingsprojektet Kapellskär kommer i enlighet med tidsplan att avslutas vid årsskiftet samt att budget hållits. Renoveringen av den befintliga ”gamla” piren beräknas vara klar under första kvartalet 2017.
- Utvecklingsprojektet Värtahamnen kommer i enlighet med tidsplan att avslutas vid årsskiftet då även Exploateringsnämnden kommer slutfaktureras. Den gamla passageraterminalen har rivits under hösten. Under våren kommer TallinkSiljas fartyg till Riga att flytta från Frihamnen till Värtahamnen.
- Utvecklingsprojektet Stockholm Norvik i nuläget främst pågår i tre delar, jordförstärkning av s.k. lerkörtlar, sprängning av berg samt muddring, utfyllnad med berg och tippning av muddermassor.

c) **Muntlig lägesredovisning**

Johan Castwall förklarade att utöver det som redan framgått av material och redovisning under sammanträdet ville han även informera om att

- bolaget nominerats till Publishingpris för bolagets Hållbarhetsredovisning samt Sienna priset för Strömkajen.

- det kraftiga snöovädret under november klarades mycket bra tack vare god planering och tillgängliga resurser.

§ 14

Övriga frågor

a) **Nästa möte och styrelsekonferens**

Styrelsekonferens och nästa styrelsemöte i anslutning till styrelsekonferensen (om behov av möte föreligger) blir onsdagen den 25 januari 2017 kl. 09.00 – torsdagen den 26 januari 2017 kl. 12.00.

§ 15

Mötets avslutande

Ordföranden förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Gun Rudeberg