

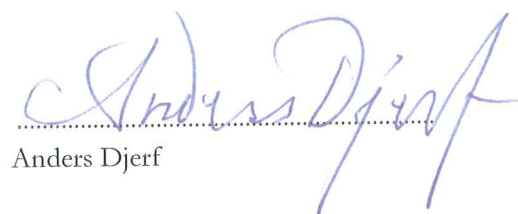


Nr 1/2016

Protokoll fört vid möte med styrelsen för  
Stockholms Hamn AB  
Torsdagen den 28 januari 2016 på Säby Säteri, Ingarö.

Justerat 2016-02-03

  
Jonas Nilsson

  
Anders Djerf

Närvarande:

Vice ordföranden	Jonas Nilsson	
Övriga ledamöter (eller som ledamöter tjänstgörande suppleanter)	Anna Cederschiöld (för Ann-Katrin Åslund §§ 1-12) Anders Djerf Lars Jilmstad Ida Karlbom Anton Lindqvist Maria Mustonen (på vakant plats efter Sara Abdollahi) Ulla Sjöbergh (för Sebastian Panzar) Olof Hermansson Wallentin (för Ann-Katrin Åslund §§ 13-15) Pontus Piazzolla (för Stefan Hansson)	
Suppleanter	Celeste Perez Montano Hans Andersson Christina Linderholm Göran Oljeqvist	
Personalföreträdare	Carl Candal Jonas Regnell Anne Wallinder	
Övriga	Karin Brofelth Johan Castwall, VD Per Ling-Vannerus	Anders Nordlund Gun Rudeberg Camilla Strümpel



## § 7

### Remiss av Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 januari 2016.

#### Styrelsen beslöt

att som svar på remissen överlämna föreslaget yttrande.

**Anders Djerf, Anton Lindqvist och Maria Mustonen** samt ej tjänstgörande suppleanten **Celeste Perez Montano** lät till protokollet anteckna följande

”I sitt yttrande om Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 tar VD Johan Castvall upp flera viktiga saker som Trafikverket bör ta hänsyn till i planering av infrastrukturen i Stockholms Hamnars verksamhetsområde. Det är mycket viktigt att färje- och kryssningstrafikens karaktär, inlands- och kustsjöfartens möjligheter och betydelsen av byggnaden av Stockholm Norvik tas upp. Även likabehandling av trafikslag är en viktig fråga där vi önskar konkreta åtgärder in den nationella transportpolitiken.

Vi instämmer att goda landanslutningar är viktiga för Stockholms Hamn som en nod för gods- och persontransporter. Däremot ser vi att en östlig förbindelse varken är lösningen till trängselproblematiken i Stockholmsregionen eller gynnsam för bolagets miljöarbete. Trängseln beror främst på omfattande privatbilism som begränsar även nyttotrafikens framkomlighet. Eftersom fler motorvägsbyggen stimulerar framför allt en fortsatt ökning av privatbilism är en östlig förbindelse oförenlig med de klimatmål som är internationellt och nationellt överenskomna. För att möjliggöra en tillräcklig minskning av växthusgasutsläpp så att 1,5-gradersmålet kan uppnås måste vägtrafiken minska markant. Detta kräver stora omprioriteringar och kraftiga styrmedel på nationell, regional och kommunal nivå. Därför ser vi att en östlig förbindelse är en investering som inte leder utsläppsutvecklingen mot de önskade målen. Detta är ingen motsättning till att Stockholms Hamns bra funktionalitet är beroende av goda landanslutningar, eftersom trängselproblematiken bäst kan lösas genom prioritering av godstransporter och kollektivtrafik. Med dessa åtgärder kan hamnens och dess kunders tillgång till bra landinfrastruktur säkras utan att kompromissa bolagets egna och samhällets gemensamma klimatarbete.”

## § 8

### Remiss Gångplan för Stockholm

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 januari 2016.