



STOHAB
KAPHAB
2012-09-20

*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse och
Kapellskärs Hamn AB:s styrelse*

Om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn; Inriktningsbeslut

Bakgrund

Kapellskärs hamn är en strategiskt viktig hamn för Stockholmsregionen. Den ligger c:a 90 km norr om Stockholm och är ur sjösäkerhetssynpunkt en enkel och säker hamn att angöra. Genom sin korta inseglsled och sina goda vägförbindelser är Kapellskär en väsentlig hamn för effektiva godstransporter till och från Finland, Ryssland och Estland. Hamnen har idag daglig färjetrafik till Finland, Åland och Estland med såväl passagerare som rorofrakt (rullande gods).

I och med den utveckling som äger rum i Östeuropa samt Kapellskärs Hamns geografiska placering finns det goda förutsättningar för hamnen att möta marknadens behov och öppna fler färjeförbindelser med Östeuropa. Från Kapellskär kan fartygen nå destinationer som Åbo, Nådendal, Hangö, Helsingfors, Mariehamn, Tallin, Paldiski och Ösel på under 11 timmar. Detta innebär att rederier i en transportlösning kan ha en avgångstid varje dygn för båda hamnarna på respektive sida om Östersjön vilket innebär en mycket effektiv användning av fartygen. Man kan även nå hamnarna i St. Petersburg, Ventspils och Riga inom ett dygn.



Bild 1. Passagerartrafik i Östersjön (2010)



Ägarförhållanden mm

År 1991 förvärvade Stockholms Hamn AB av Stockholms läns landsting det markområde i Norrtälje kommun där hamnen i Kapellskär är belägen. Markområdet var på ca 230 000 m² (23 ha). 1998 gjordes ett kompletterande markköp där Stockholms Hamn AB av Stockholms läns landsting köpte ytterligare ca 80 ha mark i anslutning till hamnområdet. Det senare markområdet har inte nyttjats för den direkta hamnverksamheten utan utgjort ett skyddsområde mot kringliggande bebyggelse.

Verksamheten vid Kapellskärs hamn bedrivs i hamnbolaget Kapellskärs Hamn AB (KAPHAB) som genom ett avtal med Stockholms Hamn AB har nyttjanderätt till de markområden som används för hamnverksamheten. KAPHAB ägs till 91 % av Stockholms Hamn AB och 9 % av Norrtälje kommun. Ägarförhållandena i bolaget regleras i ett konsortialavtal från 1991 som upprättades i samband med köp av aktier i dåvarande Roslagshamn AB, senare namnändrat till Kapellskärs Hamn AB. De investeringar som genom åren gjorts för verksamheten på hamnområdet har finansierats av KAPHAB.

Sedan 2007 har överskott ackumulerats i bolaget och ingen utdelning har gjorts till ägarna. Resultatutvecklingen i bolaget har från 2007 varit mycket positiv varför bolagets egna kapital vid ingången till 2012 uppgår till ca 110 Mkr. Trots detta kommer bolaget att behöva kapitaltillskott för att kunna genomföra planerad investering. Se vidare under rubriken kapitaltillskott etc nedan.

Befintliga förhållanden

Kapellskär har idag fyra färjelägen vilka är byggda på 60- och 80-talet. Vid slutet av 90-talet kompletterades den befintliga piren med en dykdalb för att medge säkrare angöring och förtöjning för den trafik som redan trafikerade hamnen. Vid genomgång av statusen på färjelägena konstaterades att de två äldsta, byggda på 60-talet, antingen behövde en ordentlig renovering eller ersättas med en ny pir i förslagsvis helt nytt läge.

Färjeläget F1 (byggt på 60-talet) är endast 115 meter långt och är för kort i förhållande till de flesta av dagens fartyg. De fartyg som idag använder denna kajplats är 137 respektive 146 meter långa. Färjeläget F2 används inte längre på grund av sin korta längd, endast 77 meter. Färjelägena F3 och F4 är 200 meter långa vardera. Även dessa kajlägen bedöms i vissa fall för korta redan för dagens trafik. Färjelägenas placering i hamnen framgår av bild 2 på nästa sida.

Då fartygen alltså ökat och fortsätter att öka i storlek, både vad avser längd och i viss mån även djupgående uppfyller inte den befintliga hamnen med sin nuvarande utformning ens dagens krav på en modern hamnanläggning



Bild 2. Befintlig hamn

Vattendjupet i hamnbassängen är inte tillräckligt. Idag har nuvarande färjelägena F3 och F4 ett vattendjup på 8 meter och färjeläget F1 endast 7 meter. Detta är redan idag i knappaste laget för de fartyg som trafikerar hamnen. Utanför Kapellskäret finns också ett grund som försvårar manövreringen för fartygen vid angörning och då man lämnar hamnen.

Förhållandena i hamnen gör att man sedan flera år tillbaka har brist på kajplatser och därför inte kan inte möta marknadens behov från såväl befintliga rederikunder som presumtiva rederikunder. Den bristande tillgången på kajplatser leder i vissa fall till att fartyg efter lossning av last, blir anvisade ankarplats på redan i väntan på att lastning ska påbörjas, för att bereda kajplats åt andra fartyg.

Trafikstrukturen på land är idag inte optimal för att på ett effektivt sätt kunna hantera mängden fordon som kommer till Kapellskärs hamn. Hamnplanen behöver utökas för att ge möjlighet till en effektivare trafiklösning. Dagens begränsningar av hamnplanerna innebär också att fordonens transportsträckor inom hamnområdet vid lastning och lossning av fartygen i vissa fall blir längre än önskvärt. Hamnen saknar idag en gemensam "gatefunktion" för kontroll av fordon till och från hamnområdet.

För att kunna försörja hamnen med el, där även landanslutning av fartyg med el ingår, måste nätägaren Vattenfall förstärka elnätet till hamnen. Som ett första led i denna process har Hamnen redan låtit bygga och ansluta en ny högspänningsstation.



Vidare måste fartygen kunna försörjas med färskvatten. Hamnens vattenförsörjning har tidigare skett med hjälp av egen borrhälsbrunn, vilken hade en för hamnen mycket begränsad kapacitet. Ett avtal tecknades 2009 mellan Stockholms Hamn AB, Kapellskärs Hamn AB och Norrtälje kommun om anläggande av en vattenledning samt leverans av kommunalt vatten till Kapellskärs hamn. Denna vattenledning har anlagts av Norrtälje kommun, och färskvattnet kopplades på till hamnen vid halvårsskiftet 2010.

Kapellskärs hamn kan idag inte ta emot svart- och gråvatten från fartygen. För att förhindra att fartygen i framtiden släpper ut avloppsvatten i havet, vilket idag är tillåtet, har beslutats om ett nytt regelsystem som innebär att det för nybyggda passagerarfartyg blir förbjudet att släppa ut svart- och gråvatten i Östersjön från 1 januari 2016 och för befintliga passagerarfartyg fartyg från 1 januari 2018. Detta innebär att hamnarna runt Östersjön måste ha möjlighet att ta emot svart- och gråvatten. Fartygen som idag anlöper Kapellskärs hamn, tömmer sitt avloppsvatten i hamnarna ”på andra sidan”, eller släpper ut det på internationellt vatten. Inom hamnområdet finns ett avloppsreningsverk, som Kapellskärs Hamn AB låtit uppföra och som är dimensionerat för att ta emot avlopp från fartygen. Avloppsreningsverket såldes under 2010 till Norrtälje kommun som nu äger och driver verket. Kommunen har för avsikt att utveckla och bygga ut avloppsreningsverket så att bebyggelsen på Rådmansö m fl kan anslutas. Idag saknas ledningsnät mellan kajplatser och avloppsreningsverket men utbyggnad pågår från kajläge 3 och 4.

Inom en liten del av det vattenområde som berörs av hamnombyggnaden, äger Sjöfartsverket en fastighet där en lotsstation är lokaliserad. I syfte att få rådighet till vattenområdet har avtal tecknats mellan Stockholms Hamn AB, Kapellskärs Hamn AB och Sjöfartsverket om kommande fastighetsreglering och viss ombyggnation av Sjöfartsverkets hamn.

Om- och utbyggnadsbehov

Som framgått av ovanstående finns det ett stort behov av att bygga ut och bygga om hamnen i Kapellskär. Skälen för om- och utbyggnaden kan sammanfattas i följande i följande punkter:

- Modernisera och effektivisera hamnen
- Förbättra miljö och säkerhet
- Möta marknadens behov av befintliga och framtida volymer samt fartygsstorlekar
- Fortsätta avlasta Stockholm som godshamn



En mycket tydlig trend inom sjöfarten sedan flera år tillbaka är att fartygen blir större. Detta gäller i princip alla fartygstyper. Kapellskärs Hamn trafikeras huvudsakligen av roro fartyg. Det roro-tonnage som väntas bedriva färjetrafik över Östersjön i framtiden, har en längd av 215-240 meter. Hamnen behöver också förberedas för ökad passagerartrafik.

Korta liggetider i hamnarna kräver hög effektivitet vid lastning och lossning av fartygen, vilket i sin tur kräver ett effektivt utnyttjande av hamnplaner och uppställningsytor för fordon. Kunderna konkurrerar också om att få tillgång till kajplats vid för dem gynnsamma ankomst- och avgångstider. Detta kan Hamnen möta genom ökad tillgång på kajplatser.

Tillväxten av den sjöburna godstrafiken som skett mellan framför allt Sverige och Finland de senaste 10 till 15 åren har huvudsakligen gått över hamnen i Kapellskär. Kapellskärs Hamn förväntas även i fortsättningen kunna avlasta Stockholm som godshamn.

Vissa delar av hamnanläggningarna är slitna och behöver renoveras och moderniseras. Säkerheten både på land och i vattenområdet behöver ökas. Hamnen behöver förses med en "gatefunktion" för att få full kontroll över fordon och gods som passerar hamnen. Trafiksystemet (vägar, uppställningsytor för fordon, ytor för kontroller av för tull och polis, parkeringar mm) behöver byggas ut och effektiviseras. Härigenom kan också fordonens körsträckor inom hamnområdet minska vilket också ger miljövinster. För att förbättra sjösäkerheten behöver vattendjupet ökas genom muddring. Grundet vid Kapellskäret behöver sprängas bort för att öka manöverutrymmet för fartygen och därmed också öka sjösäkerheten.

Hamnen måste också för att uppfylla krav enligt miljötillstånden och andra myndighetskrav ha möjlighet att ta emot svart- och gråvatten, kunna erbjuda anslutning till landel samt förbättra säkerheten kring hanteringen av farligt gods. Ledningssystem, mottagningsanordningar, utrustningar för elanslutningar, etc för att klara dessa funktioner måste således byggas.

I enlighet med det så kallade svaveldirektivet kommer högsta tillåtna svavelhalten i fartygsbränsle att från 1 januari 2015 sänkas till 0,1 % inom det så kallade SECA området till vilket Östersjön hör. Bränslekostnaderna för rederierna kommer då att öka. Detta bedöms ge omfördelningar i transportsystemen, bland annat på så sätt att korta sjötransporter gynnas. Eftersom Kapellskärs Hamn medger en relativt kort överfart till Finland respektive till Baltikum kommer införandet av svaveldirektivet troligen att medföra ökad efterfrågan på trafik över Kapellskärs hamn.



Trafikverket har haft regeringens uppdrag att analysera åtgärder för att öka kapaciteten och effektiviteten i transportsystemet. I april i år (2012) överlämnade Trafikverket sin utredning ”Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050”, allmänt kallad Kapacitetsutredningen till infrastrukturministern. Några slutsatser som kan utläsas från utredningen och som är av betydelse för sjöfarten och hamnarna är att:

- godstransporterna förväntas öka med 60 % till 2050
- godstransporterna till sjöss förväntas öka med 77 % under samma tid
- handeln med östra Europa, Ryssland och fjärran östern kommer att öka
- trycket på hamnarna i Östersjön ökar

Eftersom stor andel av godset i öst- västlig riktning går över Kapellskärs Hamn förväntas detta medföra ökade trafikvolymen där.

Planerad om- och tillbyggnad

I korthet innebär den planerade om- och tillbyggnaden att en ny pir med en längd som möjliggör anlop av moderna fartyg anläggs. Pirens läge och riktning har utvärderats med hjälp av datorsimulering av fartygsrörelser inom hamnområdet för att få en hamn med största möjliga manövrerbarhet och sjösäkerhet med så låg miljöpåverkan på omgivningen som möjligt.

Markytorna utökas och omdisponeras så att trafikflödet inom hamnen kan optimeras. Genom att bygga ut och modernisera de tekniska anläggningarna för elförsörjning, vatten- och avloppshantering, dagvattenhantering, källsortering av avfall mm, kommer vi att få en hamnanläggning som väl uppfyller uppställda krav på miljö, säkerhet och arbetsmiljö.

Något mer detaljerat innehåller utvecklingsprojektet följande moment:

Sjöarbeten:

- Byggandet av en ny pir med två färjelägen i hamnens södra del. Pirens längd är 205 m och den avslutas i sin förlängning med en dykdalb*. Till arbetena med piren hör också rörliga fordonsramper och passagerargångar.
- Rivning av dykdalb och ombyggnad av ramp i nytt läge i nuvarande färjeläge 1.
- Sprängning och schaktning av grund norr om Kapellskäret
- Fördjupning av hamnbassängen
- Tipping muddermassor till havs
- Utfyllnad av vik i hamnens södra del
- Rivning av nuvarande färjeläge 2
- Rivning av det sk ”Sallyläget” i hamnens södra del



- Rivning av vågbrytare tillhörande Sjöfartsverket
- Anläggande av en ny lotshamn

Landarbeten:

- Utökning av hamnplanen mot norr och väster
- Genomföra en ny "Port Master Plan" innebärande ny trafikföring inklusive ny "gate-funktion" och anpassning av byggnader för tullens och polisens arbete
- Bygga anläggningar för elanslutning av ineliggande fartyg
- Anordna mottagningsmöjlighet av svart- och gråvatten från fartyg
- Anordna leveransmöjlighet av färskvatten till fartyg
- Bygga anläggningar för utökad dagvattenhantering

** Dykedalb är en cirkulär pålad stödkonstruktion för fartyg*

Planeringen för flyttningen av lotshamnen har skett i samråd med Sjöfartsverket. Ett särskilt avtal har träffats mellan Sjöfartsverket, Stockholms Hamn AB och Kapellskärs Hamn AB "gällande om- och tillbyggnad av Sjöfartsverkets hamn i Kapellskär m. m." Genom avtalet ges Hamnen rådighet att genomföra delar av projektet på Sjöfartsverkets fastighet. Avtalet reglerar ansvaret för genomförandet samt kostnadsfördelningen mellan Sjöfartsverket och Hamnen för den nya lotshamnen. I avtalet finns också ett förslag till framtida fastighetsreglering som följd av projektet.

Omfattningen av den planerade om- och tillbyggnaden sedd i jämförelse med den befintliga hamnen illustreras av bilderna nedan:



Bild 3. Befintlig hamn (foto)



Bild 4. Om- och tillbyggd hamn (illustration)



Miljötillstånd

För att driva hamnverksamhet för fartyg med bruttodräktighet över 1350 måste hamnar ha tillstånd enligt miljöbalken kap. 9. Kapellskärs Hamn har sedan november 2007 tillstånd att bedriva hamnverksamhet i Kapellskär i enlighet med en dom meddelad av Miljööverdomstolen. Domen innebär att mängden gods inte får överstiga 6,5 miljoner ton gods per år och antalet fartygspassagerare inte överstiga 3,5 miljoner passagerare per år. De senaste åren har hanterade godsvolymer varit ca 2,6 miljoner ton och antalet passagerare ca 0,9 miljoner.

Av skäl som framgått ovan behöver hamnen i Kapellskär effektiviseras och moderniseras för att kunna ta rationellt hantera nuvarande trafik och förväntad ökning av trafiken. Trafiken över hamnen bedöms inom överskådlig framtid rymmas inom nuvarande miljötillstånd. Kapellskärs Hamn AB ansökte därför i maj 2007 hos Miljödomstolen om tillstånd till byggande i vatten (s.k. vattenverksamhet) enligt kap. 11 i miljöbalken för att kunna genomföra föreslagna utbyggnader och förändringar i hamnen. Efter en lång handläggning i domstolen meddelade Mark- och miljödomstolen i maj 2012 Kapellskärs Hamn tillstånd att genomföra föreslagna arbeten i enlighet med Hamnens ansökan. Domen innehåller också ett antal villkor som ska iakttas vid byggnationen. Domen är överklagad till Mark- och Miljööverdomstolen av två privatpersoner och en intresseförening för boende i närområdet. Mark- och miljööverdomstolen har ännu (augusti 2012) inte meddelat om man avser meddela prövningstillstånd eller inte.

Kostnadsbedömning

Utifrån det program- och projekteringsarbete som gjorts, bedöms investeringen för projektet uppgå till totalt ca 690 Mkr 2012-års penningvärde. Kostnaderna kan grovt fördelas på följande poster:

• Nya kajlägen (inkl passagerargång mm)	460 Mkr
• Muddringsarbeten	60 Mkr
• Ny lotshamn	80 Mkr
• Hamnytor och ny logistik	90 Mkr

Enligt avtalet med Sjöfartsverket ska Hamnen svara för de kostnader som är en följd av att nuvarande lotshamn måste flyttas för att ge plats åt utbyggnaden av Kapellskärs hamn. En eventuell uppgradering av lotshamnen ska bekostas av Sjöfartsverket.

En noggrannare och säkrare kalkyl kommer att tas fram som underlag för ett senare genomförandebeslut.



Finansiering

För att bedöma den ekonomiska bärkraften i projektet har Hamnen utifrån fyra olika utvecklingsscenarier gjort investeringsanalyser enligt nuvärdesmetoden. De olika scenarierna bygger på antaganden av trafikutvecklingen baserade på hittillsvarande trafikutveckling samt utveckling på grund av förändringar som förväntas ske bl.a genom införandet av det s.k. svaveldirektivet. Även Kapacitetsutredning har som tidigare nämnts pekat på kraftigt ökad godstrafik över Östersjön. Kort innebär de fyra scenarierna:

- a. Försiktig utveckling av nuvarande trafik.
- b. Tillväxt baserad på kapacitetsutredningens prognoser
- c. Att svaveldirektivet ger ökad efterfrågan på korta sjöturer
- d. ”Optimistisk” utveckling där effekter av svaveldirektivet och utveckling enligt kapacitetsutredningen är invägda

I nuvärdesberäkningen har antagits att hamnanläggningar har lång livslängd. För beräkningen har 85 år använts. Driftkostnaderna baseras på nuvarande verksamhet. Underhållet ökar över tid. I övrigt har samma förutsättningar som normalt används i Stockholms stads nuvärdesmodell använts.

Med dessa förutsättningar ger analysen ett nettonuvärde* som för de olika scenarierna ligger mellan 590 Mkr för det försiktiga scenariot till 1 250 Mkr för det optimistiska scenariot. Analysen visar således att projektet har god bärkraft även vid en måttlig utveckling av nuvarande verksamhet. Däremot finns det en risk att trafiken kan komma att minska om den föreslagna moderniseringen och effektiviseringen av Hamnen inte genomförs på grund av att Hamnen inte kan ta emot det tonnage som i framtiden förväntas trafikera Östersjön. En uppgradering av hamnen för att möta ökade krav beträffande miljö och säkerhet är också nödvändig för att kunna behålla och utveckla trafiken och därmed god lönsamhet i bolaget..

** Nettonuvärde definieras som nuvärdet av det operativa resultatet under 85 år minus investeringen*

Finansieringen av investeringen sker, utöver ianspråkstagande av bolagets egna kapital och löpande intäkter, genom upplåning via Stockholms stads finansenheter på villkor som gäller för bolagen i staden (Stockholm).

***Kapitaltillskott till Kapellskärs Hamn AB.***

Som nämnts ovan ägs Kapellskärs Hamn AB till 91 % av Stockholms Hamn AB och till 9 % av Norrtälje kommun. Trots att bolaget har ett eget kapital på 110 Mkr och även framöver förväntas gå med god vinst kommer bolaget sannolikt att behöva ett kapitaltillskott från ägarna för att kunna genomföra planerad investering.

Kontakter har tagits mellan Stockholms Hamn AB och Norrtälje kommun om hur kapitalförsörjningen till ska gå till. Ägarna är överens om att principen är att kapitalförsörjningen ska ske i proportion till respektive ägarandel. (d v s Stockholms Hamn AB 91 % och Norrtälje kommun 9 %). Som mått på när bolaget (KAPHAB) kan behöva få ett kapitaltillskott har satts, att bolaget över tid bör ha en soliditet på ca 25 – 30 %. Behovet av kapitaltillskott från ägarna till bolaget bedöms då bli i storleksordningen 100 Mkr. Detta kommer att kunna preciseras till genomförandebeslutet. Ett avtal beträffande kapitalförsörjningen upprättas mellan bolagets ägare Stockholms Hamn AB och Norrtälje Kommun.

Organisation, tider, genomförande mm

Hitillsvarande arbete med planering, projektering, tillståndsansökan mm har skett inom ramen för projektverksamheten i Stockholms Hamnar i nära samarbete ledningen för Kapellskärs Hamn. Projektet kommer att genomföras som ett sammanhållet projekt lett av en projektchef. Förberedelser och uppbyggnad av projektorganisationen inför byggstart pågår. I det arbetet ingår att bearbeta projektet och ta fram fullständigt underlag för ett genomförandebeslut.

Förutsatt att genomförandebeslut, lagakraftvunnet miljötillstånd och övriga tillstånd meddelats senast våren 2013, planeras för en byggstart hösten 2013. Genomförandet av projektet bedöms ta ca 2,5 år. Skulle Mark- och miljödomstolen ge prövningstillstånd till överklagandena kommer sannolikt projektstarten att förskjutas minst ett år.

Förslag

Styrelsen för Stockholms Hamn AB föreslås besluta

att under förutsättning av att styrelsen för Kapellskärs Hamn AB fattar likalydande beslut om att godkänna lämnad redovisning samt ger i uppdrag åt VD för Kapellskärs Hamn AB att fortsätta planeringen av projektet för att återkomma med förslag till genomförandebeslut

- för egen del godkänna lämnad redovisning
- för egen del godkänna att Kapellskärs Hamn AB ger VD i uppdrag att



fortsätta planeringen av projektet för att återkomma med förslag till genomförandebeslut

- föreslå Stockholm Stadshus AB föreslå kommunfullmäktige i Stockholm att godkänna att Stockholms Hamn AB ger Kapellskärs Hamn AB i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet och återkomma med förslag till genomförandebeslut

Styrelsen för Kapellskärs Hamn AB föreslås besluta

att för egen del godkänna lämnad redovisning

att under förutsättning av att styrelsen för Stockholms Hamn AB fattar likalydande beslut om att godkänna lämnad redovisning samt kommunfullmäktige i Stockholm godkänner att Stockholms Hamn AB ger Kapellskärs Hamn AB i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet för att återkomma med förslag till genomförandebeslut

- uppdra åt VD i Kapellskärs Hamn AB att fortsätta planeringen av projektet och återkomma med förslag till genomförandebeslut.

Stockholm den 4 september 2012

Johan Castwall

Kjell Karlsson