



Till Kapellskärs Hamn AB:s styrelse

Projekt elanslutning, auto-mooring och passagerartorn i Kapellskärs hamn

Bakgrund

Kapellskärs hamn tillhör en av de viktigaste maritima länkarna för passagerar- och godstransporter i Europa med anledning av förbindelsen mellan Kapellskärs hamn och hamnen i Nådendal, Finland. Båda hamnarna tillhör det omfattande EU-nätverket Trans-European Transport Network (TEN-T).

Under de senaste åren har godsvolymererna i Kapellskärs hamn ökat stadigt. Här står rederiet Finnlines Plc för den största godsvolymöknings, medan Viking Line hanterar den större delen av passagerarna. Med anledning av den maritima länkens höga transportprestanda och kapacitet är Kapellskärs hamn avgörande för den långsiktiga utvecklingen av ett hållbart europeiskt transportnät.

Cirka 42 procent (2018) av all rullande godstrafik (lastbilar och släpvagnar) som transporteras med fartyg mellan Finland och Sverige transporteras på denna länk. Sedan 2013 återspeglar detta en årlig genomsnittlig tillväxt på 5,2 procent. Persontransporterna står för cirka 19 procent av de resenärer som väljer att ta sjövägen mellan Finland och Sverige och vice versa, 2018.

Från år 2022 planerar Finnlines att sätta i trafik två stycken nybyggda miljöeffektiva RoPax-fartyg (för passagerare och gods) på den maritima länken mellan Kapellskär och Nådendal. Dessa två planeras successivt att ersätta dagens RoPax-fartyg och nästan fördubbla den marina transportkapaciteten då de är mycket större än dagens fartyg. Finnlines uppgraderar med detta sin kapacitet för att säkerställa tillräckligt med transporttillförsel för den förväntade trafiktillväxten på lång sikt, både när det gäller frakt (lastbilar och släpvagnar, containrar) och passagerare (inklusive bilar).

För att möta våra kunders efterfrågan påbörjades redan 2013 ett omfattande ombyggnads- och utvecklingsprogram av Kapellskärs hamn vilket inneburit att hamnen har utvidgat sin hanteringskapacitet och förbättrat effektiviteten i hamnen. Med Finnlines nya fartyg på ingång om några år krävs det dock ytterligare uppdateringar i hamnen för att möjliggöra en ytterligare långsiktigt hållbar kundservice och miljönytta.



Genomförande

Mot bakgrund av ovanstående planerar Stockholms Hamnar att, tillsammans med Nådendals Hamn och med Finnlines som koordinator, ansöka om EU-bidrag som ett gemensamt åtagande för att minska sjöfartens utsläpp till luft inom hamnområdena. Aktiviteterna inom den planerade ansökan innebär att investeringar föreslås i anläggningar för Onshore Power Supply (OPS), det vill säga landelförsörjning för fartyg vid kaj. Med en möjlighet att erbjuda elanslutning vid kaj minskar väsentligt miljöpåverkan från fartyg i hamn i och med att fartygen då kan stänga av sina motorer och ta emot el från det lokala elnätet.

Inom ramen för det planerade projektet och för att möta kundernas efterfrågan på service och framtida behov planeras även en byggnation av en anläggning för auto-mooring (automatisk förtöjningsanordning) samt ett nytt passagerartorn. Dessa åtgärder planeras vidtas på den kaj som idag i huvudsak nyttjas av Finnlines.

Det planerade projektet med installation och byggnation av elanslutning, auto-mooring samt passagerartorn innebär en modernisering av hamnen för anpassning av de större fartyg som Finnlines planerar att sätta i trafik inom några år. Moderniseringen innebär även att Stockholms Hamnar vidtar de nödvändiga åtgärder som krävs för att uppfylla sitt uppdrag från ägaren om att genom incitament fortsatt stimulera elanslutning av färjor och kryssningsfartyg i hamn.

Vad dessa åtgärder med byggnation av elanslutning, auto-mooring och passagerartorn kan få för ytterligare följd effekter för verksamheten i hamnen kommer att behöva utredas ytterligare.

Projektets nyttor

Resultatet av det planerade projektet är till stor del socioekonomisk och miljömässig.

Koldioxidutsläppen kommer, till följd av att fartygen kan elansluta vid kaj, att minska med ca 2072 ton per år. Även utsläppen av luftföroreningar (kväveoxider, svaveloxider och partiklar) kommer att minska.

För EU-kommissionen är Green Shipping ett prioriterat område och land-el i hamnar ingår även i regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Med ovan planerade aktiviteter fortsätter Kapellskärs Hamn sitt arbete med att göra klimat- och miljömässig hållbarhet till en integrerad del av all verksamhet.

Tillstånd m.m.

Utöver bygglov krävs inga tillstånd.

Tider

Tidsramen för det planerade EU-projektet, om ansökan går igenom, är mellan år 2020-2022.



Aktivitet	MSEK	År
Landanslutning, Onshore Power Supply (OPS)	9,2	2020 - 2022
Auto-mooring (automatisk förtöjningsanordning)	26	2020 - 2021
Uppgradering av passagerarterminal (Passagerartorn)	15	2020 - 2022
Action management (administration, planering, PR- och kommunikation etc)	1,3	2020 - 2022
Totalt	51,5	Klart senast dec 2022

Kostnader

De totala kostnaderna för detta projekt beräknas uppgå till cirka 111 miljoner SEK varav projektandelen för de åtgärder som planeras utföras i Kapellskärs hamn utgör 45,7%, vilket motsvarar SEK 51,5 mkr, enligt tabellen ovan.

Intäkter, finansiering

Den planerade EU-ansökan går under EU:s prioritet "Motorways of the Sea", med möjlighet att få 30 % i bidrag under perioden 2020-2022. En investeringskalkyl har upprättats där nettonuvärdet är positivt. Det är ett resultat av att intäkterna för bolaget stiger när volymerna avseende gods och passagerare ökar med den nya kapaciteten.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

- att ge VD i uppdrag att genomföra en gemensam EU-ansökan tillsammans med Nådendals Hamn och med Finnlines som koordinator, och för det fall ansökan beviljas därefter i Kapellskärs hamn påbörja byggnation av en OPS-anläggning, auto-mooringanläggning och passagerartorn.
- att ge VD i uppdrag att till styrelsen återkomma med en analys av de konsekvenser investeringen kan innebära för hamnens nuvarande funktion

Thomas Andersson

Karl Lagerlöf