



Kommunfullmäktige

STOCKHOLMS HAMN AB	
Dnr 2012-00945	Skr E30
Ink 2013-01-04	
Ytt. Delg. Ätg.	<i>jc</i>

2012-12-17

61

KF § 227

Dnr KS 12-1838 045

Avtal med Stockholms Hamn och Kapellskärs Hamn avseende kapitaltillskott för ombyggnad av Kapellskärs hamn

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar:

- att godkänna avtal mellan Stockholms Hamn AB, Kapellskärs Hamn AB och Norrtälje kommun om kapitaltillskott för ombyggnad av Kapellskärs hamn,
- att lämna villkorat aktieägartillskott till Kapellskärs Hamn AB om maximalt 10 mkr samt
- att finansiering sker med egna medel.

Bakgrund

Stockholms Hamns styrelse godkände den 20 september 2012 ett inriktningsbeslut om om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn. Beslutet omfattar bland annat en ny pir med två färjelägen, ny lotshamn, muddring av hamnbassäng och grund samt omDispositionering av hamnytan.

Avtalet innebär att Norrtälje kommun under ombyggnadsperioden lämnar ett aktieägartillskott motsvarande 9% av det totala kapitaltillskottet, som Kapellskärs hamn behöver. Tillskottet ska återbetalas när Kapellskärs Hamn AB åter har en godtagbar soliditet. Därefter äger även Norrtälje kommunrätt till andel i framtida vinster i bolaget.

Tjänstemannaberedning

Kommunstyrelsekontoret föreslår i skrivelse daterad den 9 november 2012 att kommunfullmäktige beslutar att godkänna avtal mellan Stockholms Hamn AB, Kapellskärs Hamn AB och Norrtälje kommun om kapitaltillskott för ombyggnad av Kapellskärs hamn, att lämna villkorat aktieägartillskott till Kapellskärs Hamn AB om maximalt 10 mkr samt att finansiering sker med egna medel.

forts

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



KF § 227 forts

Politisk beredning

Arbetsutskottet har vid sammanträde den 14 november 2012, § 287 föreslagit att kommunstyrelsen beslutar enligt kommunstyrelsekontorets förslag från den 9 november 2012.

Kommunstyrelsen har vid sammanträde den 3 december 2012, § 177, föreslagit enligt arbetsutskottets förslag.

Beslutande sammanträde

Yrkanden:

Kjell Jansson (M)

- bifall till kommunstyrelsens förslag.

Expedieras till: Stockholms hamn AB
Ekonomiavdelningen

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

AVTAL MELLAN KAPELLSKÄRS HAMN AB, STOCKHOLMS HAMN AB OCH NORRTÄLJE KOMMUN ANGÅENDE OMBYGGNAD AV KAPELLSKÄRS HAMN

Mellan Kapellskärs Hamn AB (*KAPHAB*), org. nr 556189-1010, Stockholms Hamn AB (*STOHAB*), org. nr 556008-1647 och Norrtälje kommun (*Kommunen*), org. nr 212000-0217, har följande avtal träffats.

1. Bakgrund

1.1. Bakgrund till detta avtal

Kapellskär är Stockholms Hamnars nordligaste hamn. Den är en viktig för både passagerartrafik och godstransporter till och från Stockholm/Mälardalen samt övriga Sverige, Finland, Norge, Ryssland, Baltikum och kontinenten. KAPHAB ägs till 91 procent av STOHAB och till nio procent av Kommunen.

En ombyggnation av bl.a. färjelägena i Kapellskärs hamn har blivit nödvändig p.g.a. att färjelägena, byggda på 60- och 80-talet, dels är föråldrade och slitna samt dels otillräckliga för nutida och framtida fartygstrafik av flera skäl.

Ombyggnationen enligt detta avtal beräknas preliminärt leda till ett eget kapitalbehov i KAPHAB på 100 miljoner SEK.

1.2. Syftet med Ombyggnationen

Syftet med ombyggnationen av Kapellskärs Hamn är att:

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

2. Planerad ombyggnation

Ombyggnationen som ska företas i Kapellskärs hamn omfattar generellt nedanstående delar a-c (härefter benämnda som Ombyggnationen). Mer utförlig information om Ombyggnationen, vad gäller både omfattning och detaljer, finns att läsa i Inriktningsbeslutet 2012-09-20.

- a) Ny pir med två färjelägen,
- b) Ny lotshamn,
- c) Muddring av hamnbassäng och grund och
- d) Omdisponering av hamnyta.

1 (4)
Jg.

3. Beställare

3.1. Beställare

Beställare av Ombyggnationen är KAPHAB.

4. Avtalets omfattning och syfte

Detta avtal omfattar geografiskt Kapellskärs hamn, se bilaga 2, vilket är det område som berörs av Ombyggnationen.

Syftet med avtalet är att reglera förhållandet mellan Parterna under genomförandetiden för Ombyggnationen samt tills vidare, alltså även efter det att ombyggnationen slutförts (vilket beror på att eget kapitalbehov kommer uppstå efter att ombyggnationen slutförts i samband med att avskrivningarna på genomförda ombyggnationen påbörjas).

När Ombyggnationen i huvudsak har genomförts och hamnanläggningen börjat nyttjas samt KAPHAB har en soliditet på minst 25 procent, äger parterna rätt att erhålla återbetalning av tillskottet. Detta innebär att återbetalning kan ske i omgångar eftersom återbetalning i sig kan innebära att soliditeten understiger 25 procent. Parterna äger även rätt att erhålla koncernbidrag respektive utdelning av kommande vinster i bolaget.

5. Parternas åtaganden

5.1. Genomförande

KAPHAB ansvarar för genomförandet av Ombyggnationen.

5.2. Kostnader, soliditet och tillskjutande av medel

KAPHAB ska bekosta Ombyggnationen.

För det fall kostnaderna för Ombyggnationen skulle innebära att soliditeten i KAPHAB sjunker under 25 procent, ska STOHAB och Kommunen skjuta till kapital till KAPHAB, så att soliditeten behålls på minst 25 procent. Tillskjutandet av medel från STOHAB ska ske genom koncernbidrag. Tillskjutande av medel från Kommunen ska utföras genom villkorat aktieägartillskott till KAPHAB.

STOHAB och Kommunen ska, då behov av aktieägartillskott uppstår enligt ovanstående, skjuta till medel i förhållande till respektive parts ägarandel i KAPHAB. Detta innebär att STOHAB ska stå för 91 procent och Kommunen för 9 procent av kapitalbehovet.

2 (4)
VH Jg.

5.3. Beredning avseende tillskjutande av medel

KAPHAB ska i god tid före årsbokslutet – och senast vid sista styrelsemötet före årsbokslutet (november) – ta fram underlag för KAPHAB:s styrelse och rapportera eventuellt behov av kapitaltillskott. Styrelsen för KAPHAB ska därefter genom styrelsebeslut fastställa kapitalbehovet samt meddela kapitalbehovet till STOHAB och Kommunen.

5.4. Beslut och tidpunkt för aktieägartillskott

STOHAB och Kommunen beslutar var för sig om och verkställer koncernbidrag respektive aktieägartillskott, enligt punkten 5.2, efter varje styrelsebeslut i KAPHAB som innebär att kapitaltillskott måste ske (pga. att soliditeten kommer att sjunka under 25 procent).

Efter att KAPHAB genom styrelsemöte meddelat kapitalbehov, ska STOHAB och Kommunen fatta beslut om och ge kapitaltillskott (enligt punkten 5.2) senast innan nästkommande styrelsemöte i KAPHAB (alltså innan första styrelsemötet för året i KAPHAB hålls och då årsredovisningen presenteras).

Om första/nästkommande styrelsemötet – då årsredovisningen presenteras – skulle inträffa efter mars, året efter det år som kapitalbehovet uppstår, ska kapitaltillskott under alla omständigheter ha fattats beslut om och tillskjutits (av STOHAB och Kommunen) senast den 1 april, året efter det år som kapitalbehovet uppstår. Exempel: ifall årsredovisningen för år 2018 visar att soliditeten understiger 25 procent har ett kapitalbehov uppstått. Kapitaltillskottet ska då genomföras påföljande år, 2019, och under alla omständigheter senast den 1 april 2019.

6. Ombud

Ombud för KAPHAB och STOHAB: Mats Lundin

Ombud för Kommunen: Per Nordenstam

7. Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal skall göras skriftligen, undertecknas av parterna och formas som ett tilläggsavtal för att äga giltighet.

8. Tvist

Eventuella tvister med anledning av detta avtal skall avgöras av Stockholms tingsrätt som första instans och med tillämpning av svensk rätt.

3 (4)
Ky

9. Föresättningar för avtalets giltighet

Detta avtal förutsätter för sin giltighet

a) att Stockholms stads kommunfullmäktige beslutar om godkännande av detta genomförandeavtal, om inriktnings- och genomförandebeslut av Ombyggnationen samt att besluten vinner laga kraft och

b) att KAPHAB får erforderliga tillstånd avseende Ombyggnationen.

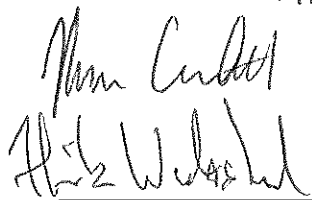
c) att Kommunen beslutar om godkännande av detta genomförandeavtal samt att beslutet vinner laga kraft.

10. Avtalstid

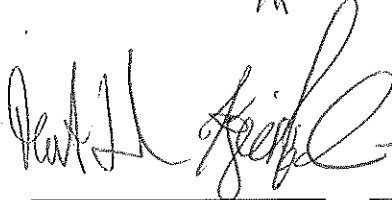
Detta avtal gäller från avtalets tecknande och tillsvidare.

Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

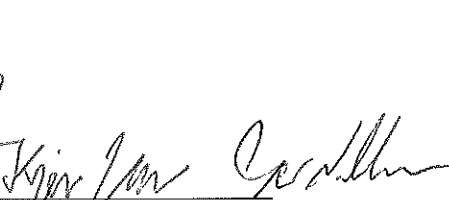
Stockholm den 28/11 2012 Stockholm den 28/11 2012 Stockholm den



För Stockholms Hamn AB



För Kapellskärs Hamn AB



För Norrtälje Kommun:

Kjell Jansson
Kommunstyrelsens ordf.

Bilaga:

- Inriktningsbeslut 2012-09-20

4 (4) Tj



Bilaga
9 KAPHAB
13 STOHAB
2012-00946/E30

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 inseglingsled 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 ro-rofrakt (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.

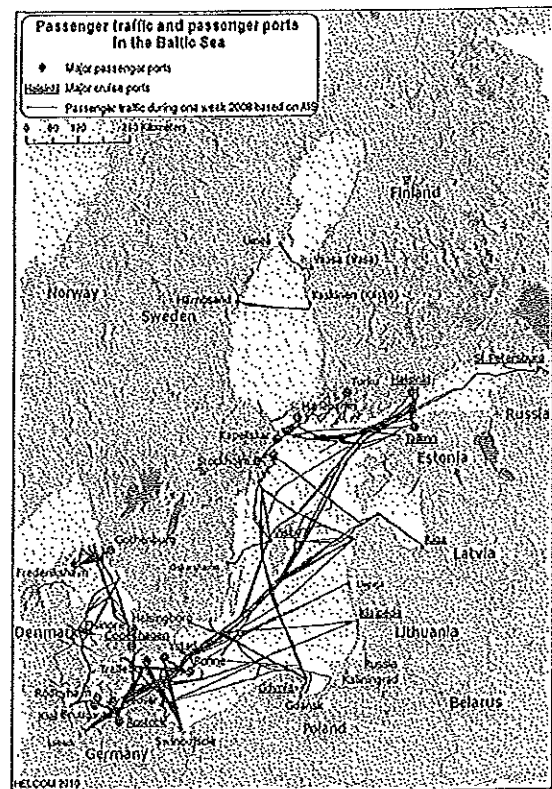


Bild 1. Passagerartrafik i Östersjön (2010)

gr
ve
Ji



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

ar Kj
14



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 anörning 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.

4/2
14
7/2



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 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 hamnbyggnaden, 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 ro-ro fartyg. Det ro-ro-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 s k 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 trafikvolymmer där.

Planerad om- och tillbyggnad

I korthet innebär den planerade om- och tillbyggnaden att en ny pír med en längd som möjliggör anløp 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 pír 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 fordonsrampar 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
- Tippning muddermassor till havs
- Utfyllnad av vik i hamnens södra del
- Rivning av nuvarande färjeläge 2
- Rivning av det sk "Sallyläget" i hamnens södra del

or
M. J. 7



- 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.

SR
14
72



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)

011
M 7/2



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.

gr
14 12



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 lånspråkstagande 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, lider, genomförande mm

Hittillsvarande 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

En
HJ



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

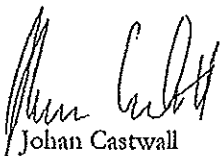
Styrelsen för Kapellskärs Hamn AB föreslås besluta

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

