

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Kryssningsläge i Nynäshamns hamn; investeringsbeslut

Bakgrund

Marknad

Kryssningsverksamheten till Stockholm har sedan många år ökat för varje år. Flera kryssningsrederier indikerar att från 2015 kommer fler större fartyg förläggas till Östersjöregionen. Den indikerade storleken överskrider dagens största tillåtna storlek för att passera igenom Stockholms skärgård.

Vid möten med rederier har framförts att Stockholm är en av de viktigaste destinationerna i Östersjön. Rederierna anser att Nynäshamn är ett fullgott alternativ under förutsättning att fartygen kan gå till kaj. Nuvarande lösning med förtöjning på redan är inget alternativ som rederierna är beredda att acceptera i någon större utsträckning. Orsaken till detta är att det tar ca 2 timmar för att med hjälp av tenderbåtar transportera passagerarna till kaj och därefter ca en timmes transport till Stockholm, d.v.s. totalt går ca 6 timmar åt för transporter till/från fartyg och tur/retur Stockholm.

De rederier som har indikerat detta är RCCL, MSC, AIDA, Princess Cruises samt NCL. Hamnen bedömer att det kan röra sig om ca 10 anlöp per rederi och år alltså ca 50 anlöp under ett år. Fartygen har en längd på över 300 meter, bruttodräktighet upp till 165 000 samt passagerarcertifikat för ca 4 500 passagerare. Redan i år 2014 har Princess Cruises fartyg M/S Royal Princess med en längd på 330 meter förlagt 12 besök i Nynäshamn. I nuläget är max gränsen för ett fartyg till Stockholm 317 meter genom skärgården. Gränsen kanske kommer att justeras upp i framtiden men just nu måste alla fartyg överstigande 317 meter placeras i Nynäshamn.

Förutom att fartygen blir större finns önskemål om att i ökad uträkning göra s.k. turnarounds i Stockholm d.v.s. att byta passagerare i Stockholm. Detta är positivt för Stockholms regionen och de intäkter som bl.a. följer med behov av övernattning och fler hotellnätter samt annan konsumtion före och efter påbörjad resa. Vind- och mörkerrestriktioner som finns i farleden till Stockholm kan dock innebära problem för

fartygen. Om fartygen inte kan angöra Stockholm för byte av passagerare som planerat måste bytet av passagerare göras någon annanstans och tyvärr finns idag ingen annan möjlighet. Ett kryssningsläge vid kaj i Nynäshamn skulle ge möjlighet att lösa detta problem.

Ytterligare förändringar i rederiernas trafikupplägg förväntas på grund av de nya kommande svavelreglerna i Östersjön. Rederierna planerar för att minska användningen av bränsle göra längre uppehåll i de hamnar de besöker. För Stockholms del innebär detta behov av fler kajplatser.

Förstudie, tekniska lösningar m.m.

För att möta ovanstående behov, önskemål samt förväntade förändringar har Hamnen gjort förstudier beträffande placering och utformning av en kajkonstruktion för kryssningsfartyg i Nynäshamn. Förutom byggnation av en betongkaj av traditionellt slag har även pontonlösningar studerats samt även en rörlig och hopvikbar gångbrygga.

De olika lösningarna har sedan bedömts utifrån Hamnens och rederiernas krav på funktionalitet, ekonomi, säkerhet, livslängd, skötsel, underhåll o.s.v. Konsekvenser och effekter på miljön har studerats parallellt och särskild uppmärksamhet har ägnats åt frågorna om buller från fartyg samt eventuella föroreningar i sediment. Vidare har simuleringar genomförts för att säkra att fartygen kan anlöpa utan risk samt utan negativ påverkan på övrig trafik och verksamhet.

Sammantaget har Hamnen bedömt att den bästa lösningen är en rörlig gångbrygga (se bif karta och skiss, Bilaga 1). Gångbryggan har ingen egentlig påverkan på vattenområdet utan förankras i betongkonstruktion på land. Två pollare byggs på land och två stycken flytbojar läggs ut för förtöjningen av fartygen. Gångbryggan kommer att förberedas för mottagning av svart- och gråvatten samt för el-anslutning av kryssningsfartyg.

Tillstånd enligt miljöbalken m.m.

För att genomföra ovan beskrivna arbeten fordras tillstånd till ändring av hamnverksamhet enligt 9 kap. miljöbalken. Nuvarande tillstånd och villkor medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av högst 100 000. Hamnen ska planera och bedriva verksamheten inom hamnen så att mängden gods inte överstiger 1,5 miljoner ton per år och så att hamnen inte nyttjas för fler än 1,7 miljoner passagerare per år. Slutliga villkor finns även för bl.a. buller från hamnverksamheten.

Hamnens ansökan om ändring av hamnverksamheten kommer endast avse möjligheten att ta emot kryssningsfartyg med en bruttodräktighet av högst 165 000. Antalet

passagerare i det gällande tillståndet kommer inte att behöva justeras. Övriga villkor kommer också att följas.

Något tillstånd för vattenverksamhet bedömer Hamnen inte är nödvändig utan avsikten är endast att göra en anmälan om utläggning av flytbojarna.

Hamnen har haft samråd med Länsstyrelsen, Södertörns Miljö- och Hälsoskyddsförbund och Nynäshamns kommun. Inga invändningar mot projektet har framförts.

Tider

För att kunna möta rederiernas behov är det önskvärt om byggnation är klar till säsongen 2015 men beroende på svårigheten att bedöma handläggningstiden för ansökan om ändring av tillstånd för hamnverksamhet är tidpunkten för genomförande osäker. Hamnens förhoppning är att denna handläggning inte ska ta så lång tid eftersom ändringen är begränsad och inte bör leda till ändring av några villkor.

Ansökan om tillstånd till ändrad hamnverksamhet samt anmälan om vattenverksamhet kommer att lämnas in till Länsstyrelsen under juni 2014. Förfrågningsunderlag, villkorat av att tillstånd lämnas, kommer för att vinna tid också att skickas ut så snart som möjligt. Tid för byggnation beräknas till 6-8 månader från det att avtal hartecknats med leverantör.

Kostnader

Kostnaderna för projektet beräknas till ca 50 miljoner kronor och finns upptagen i investeringsplan för 2014.

Intäkter, finansiering

Hamnen beräknar att täcka kostnaderna för investeringen genom uttaget av hamnavgifter.

Fartyg som idag anlöper Nynäshamns hamn betalar lägre fartygshamnavgift än fartyg som anlöper Stockholm p.g.a. de inte kan anlöpa hamnen utan ligger på redde utanför hamnområdet. Av samma skäl betalar de också lägre passageraravgift. Efter byggnation av den rörliga gångbryggan kommer Hamnen att justera sina avgifter så att de blir likvärdiga med avgifter för anlop till Stockholm.

Utifrån antagande om 30 st fartygsanlop samt en genomsnittlig bruttodräktighet om 125 000 beräknas den årliga intäkten uppgå till 4,6 MKR. Baserad på en livslängd för investeringen på 15 år ger det ett nettonuvärde på 1,4 MKR (skillnaden mellan kostnaderna för investeringen och förväntade intäkter). I denna sistnämnda kalkyl har stadens mall för beräkning av nettonuvärde använts med en kalkylränta på 5 %.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att ge VD i uppdrag att genomföra upphandling och beskriven byggnation.

Stockholm den 4 juni 2014

Johan Castwall

Henrik Cars