

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Kryssningsläge i Nynäshamns hamn; reviderat investeringsbeslut

Bakgrund

Tidigare beslut

Stockholms Hamn AB:s styrelse har tidigare fått redovisning för utvecklingen och utmaningarna som bolaget står inför avseende behov av kajer för kryssningsfartyg. Vid styrelsens sammanträde den 12 juni 2014 fattades beslut om att ge VD i uppdrag att genomföra upphandling och byggnation av kryssningsläge (rörlig gångbrygga) i Nynäshamns hamn. Huvudsakligen lämnades i underlag till beslutet samma beskrivning som nedan av marknaden för kryssningsverksamhet. Vidare redovisades för studerade tekniska lösningar, kostnader, intäkter och finansiering (se Bilaga 1).

Marknad

Stockholms Hamnar tar idag emot kryssningsfartyg i Stockholm och i Nynäshamn. I Stockholm finns i nuläget sju kajer för kryssningsfartyg varav enbart två kan husera de största fartygen. I Nynäshamn saknas möjlighet att gå till kaj och kryssningsfartygen måste ankra på redden. Detta är ett stort problem då Nynäshamn i dagsläget inte kan fungera som fullgod ersättningshamn för Stockholm vid ogynnsamma väderförhållanden.

Enligt kryssningsbranschen är Stockholm en av de populäraste destinationerna i Östersjön och trafiken ökar stadigt. Satsningen på kryssningsterminal i Frihamnen har varit framgångsrik och antalet så kallade turnarounds, T/A, har ökat markant. Turnaround innebär att fartygen byter passagerare i hamnen vilket genererar stora inkomster för Stockholm i form av hotellnätter, restaurangbesök, shopping m.m. Flera kryssningsrederier indikerar att de närmaste åren kommer fler större fartyg förläggas till Östersjöregionen. Samtidigt som fartygsstorleken ökar beräknas mindre och nu trafikerande kryssningsfartygen också att fortsätta sin trafik i Östersjön.

För Stockholms Hamnars del innebär ökningen av fartygsstorleken behov av att skapa möjlighet för kryssningsfartyg att i Nynäshamn kunna gå till kaj. Under den förutsättningen anser rederierna att Nynäshamn är ett fullgott alternativ till Stockholm. Nuvarande lösning med förtöjning på redden 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.

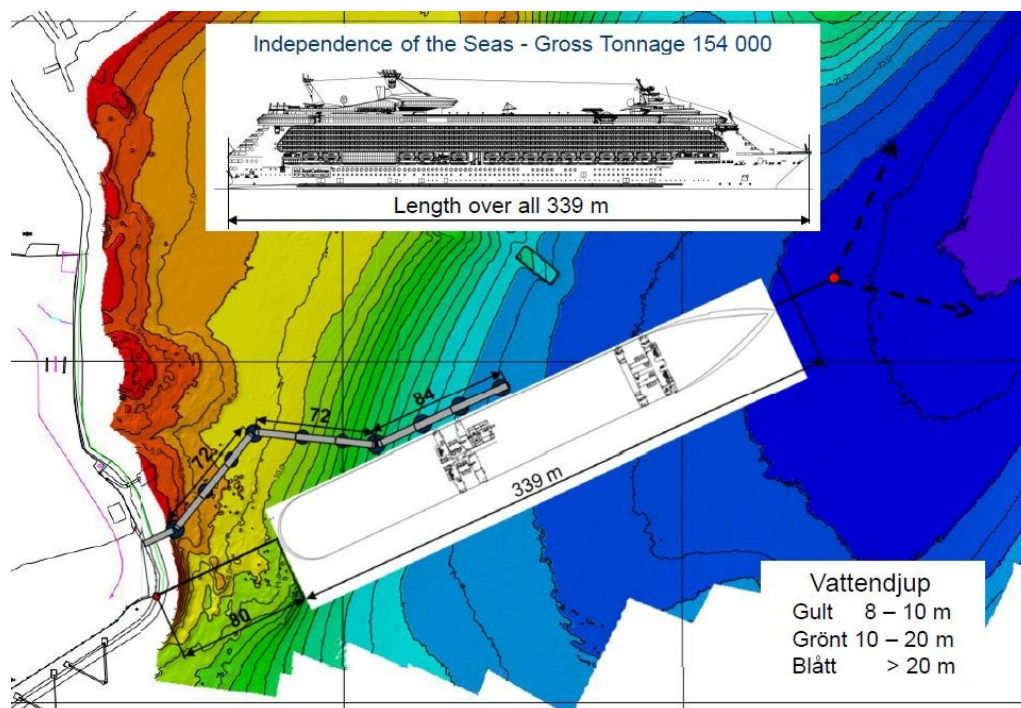
Den ökade andelen T/A har medfört ett behov av att kryssningsfartyg måste kunna gå till kaj i Nynäshamn. Om fartygen inte kan angöra Stockholm för byte av passagerare som planerat på grund av vind- och mörkerrestriktioner i farleden till Stockholm måste bytet av passagerare göras någon annanstans och det går tyvärr inte idag. Det blir näst intill ett olösligt problem att ha 3 – 4000 väntande passagerare i kryssningsterminalen i Frihamnen om ett fartyg skulle bli försenat på grund av vädret. Ett kryssningsläge vid kaj i Nynäshamn ger möjlighet att lösa detta problem. Nuvarande lösning med ankring på redde för T/A är omöjlig p.g.a. mängden bagage som ska tas i land.

Ytterligare förändringar i rederiernas trafikupplägg har noterats på grund av de nya svavelreglerna i Östersjön. Rederierna försöker minska användningen av bränsle genom att göra längre uppehåll i de hamnar de besöker. För Stockholms del innebär detta behov av fler kajplatser. Beroende på närliggande bostäder och buller från fartygen är möjligheten att använda kajplatserna vid bl.a. Skeppsbron och Stadsgården mer begränsad än i t.ex. i Frihamnen. Användningen av Skeppsbron begränsas också av kommande ombyggnation av Slussen. I likhet med situationen i Nynäshamn önskar rederierna att komma till kaj och den boj som finns för förtöjning på Strömmen är inte den bästa lösningen.

För att möta ovanstående behov, önskemål samt förväntade förändringar har Stockholms Hamnar även gjort förstudier beträffande placering och utformning av en kajkonstruktion för kryssningsfartyg i Frihamnen. Även anmälningar avseende vattenverksamhet och ändring av tillstånd till hamnverksamhet enligt miljöbalken har lämnats in till länsstyrelsen respektive Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholm (MHN). Anmälningarna har godkänts. Stockholms Hamnar avser att utifrån fortsatt marknadsutveckling under 2016/2017 återkomma i frågan om investering för kryssningsläge i Frihamnen.

Fortsatt projektering

Fortsatt projektering av tekniska lösningar rörande bl.a. förtöjning av fartygensamt genomförd simulering för fartygens framförande och säkerhet har visat att ytterligare förtöjningsanordningar är nödvändiga.



Tillstånd enligt miljöbalken m.m.

Hamnen har hos länsstyrelsen gjort en anmälan om vattenverksamhet. Hamnen har vidare ansökt om tillstånd till ändring av tillstånd rörande hamnverksamhet. Länsstyrelsen har den godkänt Hamnens anmälan om vattenverksamhet. Beträffande ansökan om tillstånd till hamnverksamhet har länsstyrelsen gett tillstånd som gör det möjligt för Hamnen att ta emot kryssningsfartyg med en bruttodräktighet om 165 000. Länsstyrelsen har även givit s.k. verkställighetsförordnande, vilket innebär att tillståndet får användas oavsett om det överklagas eller inte.

Tider

För att kunna möta rederiernas behov är det önskvärt om det nya läget är klart till nästa års kryssningssäsong. Med utgångspunkt i att anmälningar och tillstånd enligt miljöbalken är klara samt förberedelser gjorts för upphandling av byggnationerna beräknas detta vara möjligt. Tid för byggnationerna beräknas till 6-8 månader från det att avtal har tecknats med leverantörer.

Kostnader

Kostnaderna för projektet beräknas numera till ca 77 miljoner kronor. I investeringsplanen för 2015 finns upptaget 59 miljoner kronor. Ett femårigt serviceavtal beräknas kosta ca 3 miljoner kronor.

Intäkter, finansiering

Hamnen beräknar att täcka kostnaderna för investeringarna 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 33 fartygsanlop 2016 samt en genomsnittlig bruttodräktighet om 125 000 beräknas den årliga intäkten uppgå till 5,3 MKR. Baserad på en livslängd för investeringen på 25 år ger det ett nettonuvärde på 5,0 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 i Nynäshamn.

Stockholm den 11 augusti 2015

Johan Castwall
VD

Henrik Cars
Chef Hamn- och Trafik