

**Utlåtande 2013:100 RI (Dnr 023-618/2013)**

**Stockholms Hamn AB:s och Kapellskärs Hamn AB:s om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn**  
**Genomförandebeslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandet av om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn med en projektbudget om ca 790 mnkr i löpande penningvärde för Stockholms Hamn AB godkänns.
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att teckna erforderliga avtal.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

*Ärendet*

Kapellskärs hamn har idag fyra färjelägen, vilka är byggda på 60- och 80-talet, som behöver renoveras och kompletteras med en ny pir i nytt läge. Motiven för om- och utbyggnaden är att modernisera och effektivisera hamnen, förbättra miljö och säkerhet, möta marknadens behov av befintliga och framtida volymer, fartygsstorlekar samt att avlasta Stockholm som godshamn.

Den planerade om- och tillbyggnaden innebär att en ny längre pir anläggs, en vik i hamnens södra del fylls ut, Sjöfartsverkets gamla anläggningar och Sjöfartsverkets vågbrytare rivs, en hamnbassäng fördjupas samt att ett grund sprängs bort.

Hamnplanen kommer att byggas om och utökas mot norr och väster och en gate-funktion för tullens och polisens arbete kommer att byggas. De tekniska

anläggningarna för elförsörjning, vatten- och avloppshantering, dagvattenhantering, källsortering av avfall m.m. kommer att moderniseras för att uppfylla hamnanläggningens högt ställda krav på miljö, säkerhet och arbetsmiljö.

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.*”, där Stockholms Hamn AB ges rådighet att genomföra delar av projektet på Sjöfartsverkets fastighet. Avtalet reglerar ansvaret för genomförandet och kostnadsfördelningen samt ett förslag till framtida fastighetsreglering till följd av projektet.

Kapellskärs Hamn AB ansökte i maj 2007 om tillstånd till byggande i vatten (s.k. vattenverksamhet) hos Miljödomstolen (nuvarande Mark- och Miljödomstolen), för att kunna genomföra föreslagna förändringar i hamnen. I maj 2012 meddelade Mark- och Miljödomstolen dom, enligt vilken Kapellskärs Hamn AB gavs tillstånd att genomföra föreslagna arbeten i enlighet med ansökan. Domen överklagades, men i januari 2013 meddelades att prövningstillstånd inte kommer att ges. Domen vann därmed laga kraft den 1 mars 2013.

Byggstart beräknas ske hösten 2013. Genomförandet av projektet bedöms ta ca 2,5 år, så att de nya hamnanläggningarna kan tas i drift under år 2016.

Utifrån det program- och projekteringsarbete som gjorts, bedöms investeringen för projektet uppgå till totalt ca 745 mnkr för 2012 års penningvärde och till ca 790 mnkr i löpande penningvärde. För att bedöma projektet har Stockholms Hamn AB gjort investeringsanalyser enligt nuvärdesmetoden, utifrån fyra scenarier som bygger på antaganden om trafikutvecklingen. Analysen ger ett nettonuvärde för de olika scenarierna som ligger mellan 435 mnkr för det försiktiga scenariot och 1 025 mnkr för det optimistiska. Projektet har en god lönsamhet även i det försiktiga scenariot.

Finansieringen av investeringen sker genom Kapellskärs Hamn AB:s eget kapital och intäkter och genom upplåning via Stockholms stad. Kapellskärs Hamn AB har ett eget kapital på 131 mnkr och förväntas gå med god vinst, men kommer sannolikt att behöva ett kapitaltillskott från ägarna för att kunna genomföra investeringen. Ett avtal om kapitalförsörjningen har träffats mellan Kapellskärs Hamn AB och ägarna Stockholms Hamn AB och Norrtälje Kommun, vilka är överens om att kapitalförsörjningen ska ske i proportion till respektive ägarandel.

### *Beredning*

Ärendet har beretts av Stockholms Stadshus AB i samråd med stadsledningskontoret.

### *Mina synpunkter*

Stockholms Hamn AB ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning och därigenom främja regionens utveckling. Kapellskärs hamn är en strategiskt viktig hamn i detta uppdrag som genom sin geografiska placering har goda förutsättningar att möta marknadens behov, bland annat genom färjeförbindelser med Östeuropa.

För att möta utvecklingen och det kommande behovet behöver de fyra färjelägena renoveras och ersättas med en ny pir i nytt läge. Genom att göra detta moderniseras och effektiviseras hamnen, samtidigt som miljö och säkerhet förbättras och marknadens behov av befintliga och framtida volymer säkerställs. Genom att Stockholms stad och Norrtälje kommun på detta sätt gemensamt investerar i långsiktig hållbar infrastruktur stärks näringslivet, jobben och miljöarbetet i båda kommunerna.

Eftersom inriktningsbeslutet gäller ett projekt som räknas som ett stort projekt enligt kommunfullmäktiges investeringsregler bör bolaget kontinuerligt återkomma till sin styrelse och till koncernledningen med lägesredovisningar i samband med tertialrapporterna i enlighet med Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

### *Bilagor*

1. Tjänsteutlåtande samt utdrag ur protokoll från styrelsen för Stockholms Hamn AB
2. Utdrag ur protokoll från styrelsen för Kapellskärs Hamn AB

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Genomförandet av om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn med en projektbudget om ca 790 mnkr i löpande penningvärde för Stockholms Hamn AB godkänns.
2. Stockholms Hamn AB får i uppdrag att teckna erforderliga avtal.
3. I samverkan med Trafikverket utreda en spårlösning till Kapellskärs hamn.
4. Därutöver anföras följande.

Stockholms hamn AB ska säkerställa och utveckla goda förutsättningar för regionens varuförsörjning och därigenom främja regionens utveckling. Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder och därmed kan sjöfarten spela en viktig roll i Stockholmsregionens klimatomställning. Genom att modernisera och effektivisera Kapellskärs hamn, förbättras miljö och säkerhet samt att hamnen kan möta marknadens behov av befintliga och framtida volymer och avlasta Stockholm som godshamn.

Det är viktigt att de tekniska anläggningarna för elförsörjning, vatten- och avloppshantering, dagvattenhantering, källsortering av avfall m.m. uppfyller uppställda krav på miljö, säkerhet och arbetsmiljö. Transporternas negativa påverkan på miljön måste minska och hamnen ska klara de kommande reglerna om att ta emot svart- och gråvatten från fartygen.

Transporter med sjöfart ska så långt som möjligt samordnas med järnväg för att utgöra stommen i ett trafikslagsövergripande system. Kapellskärs hamn saknar idag en god anslutning till regionens transportnät. En spårlösning till Kapellskärs hamn med koppling till stambanan bör utredas. Olika spårlösningar för persontåg inom nordostsektorn diskuteras både med kopplingar mot Stockholm och Arlanda. Möjligheten att även ta gods på järnväg bör i detta sammanhang utredas. Detta bör göras snarast då transporterna från Kapellskär ökar och med utbyggnad av ytterligare pir kan transportarbetet ytterligare utökas.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandet av om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn med en projektbudget om ca 790 mnkr i löpande penningvärde för Stockholms Hamn AB godkänns.
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att teckna erforderliga avtal.

Stockholm den 21 augusti 2013

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Det är glädjande att en enhällig styrelse för Stockholms hamnar lät anteckna till protokollet vikten av att en utbyggnad av järnväg grundligt bör utredas enligt nedan. Vi delar denna uppfattning som citeras nedan.

”Ett viktigt uppdrag som Stockholms Hamnar har, är att utveckla och trygga regionens varuförsörjning. Våra transporter med fartyg sjövägen är en avgörande del av regionens blodomlopp. Stora hinder eller stopp i detta flöde skapar allvarliga problem för varuförsörjningen och hämmar därmed tillväxt och utveckling.

Sjöfarten är det mest energieffektiva sättet att transportera stora godsmängder och därmed måste sjöfarten spela en allt viktigare roll i klimatomställningen. Genom att samordna sjötransporter med järnväg utvecklar vi ett också för framtiden hållbart transportsystem. Detta är också grunden i EU:s transportpolitik.

I takt med att regionen utvecklas och vi blir fler invånare så ökar också behovet av en volymanpassad varuförsörjning. Stockholms Hamnar möter upp detta med att utveckla Kapellskärs hamn - en strategiskt viktig hamn med kort insegling, som genom de nu beslutade åtgärderna också blir säkrare.

Ombyggnaden av Kapellskärs hamn möter ett redan högt trafiktryck, men ger också beredskap till ett ökat antal fartygsanlöp.

Vid alla utbyggnader av Stockholms hamnar bör möjligheten till utbyggnad av järnvägens infrastruktur för landtransporterna grundligt utredas. Detta för att i mesta möjliga mån komma ifrån vägtransporter men ändå få bra logistiklösningar.

En spårlösning till Kapellskärs hamn, med koppling till stambanan, bör av klimat och miljöhänsyn, därför snarast utredas och planeras in.

Utvecklade tvärförbindelser med järnväg mellan Kapellskär och stambanan skulle också kunna ge positiva effekter på utvecklingen av särskilt de norra delarna av vårt län.”

## ÄRENDET

Kapellskärs hamn har idag fyra färjelägen vilka är byggda på 60- och 80-talet och sedan flera år tillbaka har hamnen haft brist på kajplatser. Det har konstaterats att de två äldsta färjelägena antingen behöver en ordentlig renovering och bör ersättas med en ny pir i nytt läge.

Det finns ett stort behov av att bygga ut och bygga om Kapellskärs hamn. Motiven för om- och utbyggnaden kan sammanfattas 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.

### **Tidigare beslut i ärendet**

Inriktningsbeslut har tidigare fattats i ärendet i:

- Stockholms kommunfullmäktige, 26 november 2012
- Kommunstyrelsen Stockholms Stad, 13 november 2012
- Styrelsen för Stockholms Stadshus AB, 16 oktober 2012
- Styrelsen för Stockholms Hamn AB, 20 september 2012
- Styrelsen för Kapellskärs Hamn AB, den 20 september 2012.

### **Nuläge**

Två av de nuvarande färjelägena är för korta i förhållande till de flesta av dagens fartyg, och ett av dem används därför inte alls. De två andra färjelägena är 200 meter långa, men bedöms i vissa fall för korta redan för dagens trafik. Då fartygen ökat i storlek och djupgående uppfyller inte den befintliga hamnen dagens krav på en modern hamnanläggning. Djupet i hamnen är inte tillräckligt för framtida sjötrafik.

Hamnen har sedan flera år tillbaka brist på kajplatser och hamnplanen behöver utökas för att ge möjlighet till en effektivare trafiklösning. Hamnen saknar också en gemensam ”gatefunktion” för kontroll av fordon till och från hamnområdet.

Kapellskärs hamn kan idag inte ta emot svart- och gråvatten från fartygen. Nya regler gör att det från 1 januari 2016 blir förbjudet att släppa ut avloppsvattnet från nya fartyg och för befintliga passagerarfartyg från 1 januari 2018. Detta innebär att hamnarna runt Östersjön måste ha möjlighet att ta emot svart- och gråvatten. Inom hamnområdet finns ett avloppsreningsverk som Norrtälje kommun äger och driver. Idag saknas ledningsnät mellan kajplatser och avloppsreningsverket, men utbyggnad pågår att ansluta de befintliga kajlägena.

I enlighet med det s.k. svaveldirektivet kommer den 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, vilket bedöms medföra att korta sjötransporter gynnas. Kapellskärs hamn kan tillgodose detta till Finland respektive till Baltikum, vilket bedöms medföra ökad efterfrågan på trafik över hamnen.

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

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

- Godstransporterna förväntas öka med 60 % till år 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 en stor andel av godset i öst- västlig riktning går över Kapellskärs hamn, förväntas detta medföra ökade trafikvolymer.



### **Planerad om- och tillbyggnad**

Den planerade om- och tillbyggnaden innebär att en ny längre pir anläggs. Pirens läge och riktning har utvärderats med datorsimulering för att få en hamn



med största möjliga manövrerbarhet och sjösäkerhet, med en så låg miljöpåverkan på omgivningen som möjligt.

Den planerade om- och tillbyggnaden planeras även omfatta utfyllnad av en vik i hamnens södra del, rivning av Sjöfartsverkets gamla anläggningar och Sjöfartsverkets vågbrytare, fördjupning av hamnbassäng och bortsprängning av grund.

Hamnplanen kommer att byggas om och utökas mot norr och väster och en gate-funktion för tullens och polisens arbete kommer att byggas. De tekniska anläggningarna för elförsörjning, vatten- och avloppshantering, dagvattenhantering, källsortering av avfall m.m. kommer att moderniseras för att uppfylla hamnanläggningens högt ställda krav på miljö, säkerhet och arbetsmiljö.

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 Stockholms Hamn AB genom Kapellskärs Hamn AB rådighet att genomföra delar av projektet på Sjöfartsverkets fastighet. Avtalet reglerar ansvaret för genomförandet samt kostnadsfördelningen mellan Sjöfartsverket och Stockholms Hamn AB genom Kapellskärs Hamn AB för den nya lotshamnen. I avtalet finns också ett förslag till framtida fastighetsreglering som följd av projektet.

#### **Miljötillstånd**

För att driva hamnverksamhet för stora fartyg måste tillstånd enligt miljöbalken kap. 9 erhållas. Kapellskärs Hamn AB har sedan november 2007 tillstånd att bedriva hamnverksamhet i Kapellskär, i enlighet med en dom meddelad av Miljööverdomstolen.

Trafiken över hamnen bedöms inom överskådlig framtid rymmas inom nuvarande miljötillstånd, men Kapellskärs Hamn AB ansökte om tillstånd till byggande i vatten (s.k. vattenverksamhet), enligt kap. 11 i miljöbalken hos Miljödomstolen i maj 2007, för att kunna genomföra föreslagna utbyggnader och förändringar i hamnen. I maj 2012 meddelade Mark- och Miljödomstolen dom, enligt vilken Kapellskärs Hamn AB gavs tillstånd att genomföra föreslagna arbeten i enlighet med ansökan. Domen överklagades till Mark- och miljödomstolen, men i januari 2013 meddelades att prövningstillstånd inte kommer att ges. Domen vann därmed laga kraft den 1 mars 2013.

#### **Organisation**

Arbete med planering, projektering, tillståndsansökan m.m. har skett inom projektorganisation i Stockholms Hamn AB, i nära samarbete med ledningen för Kapellskärs Hamn AB. Projektet leds av en projektchef, och uppbyggnad av projektorganisationen inför byggstart pågår.

### Tidplan

Förberedelser inför byggstart pågår med framtagande av handlingar för förestående entreprenadupphandling. Byggstart planeras ske hösten 2013. Genomförandet av projektet beräknas till 2,5 år, vilket innebär att projektet beräknas vara färdigt, och de nya hamndelarna tas i drift, under 2016.

### Ekonomi

#### Kostnads kalkyl

Utifrån det program- och projekteringsarbete som gjorts, bedöms investeringen för projektet uppgå till totalt ca 745 mnkr, 2012 års penningvärde (690 mnkr vid inriktningsbeslutet). Kostnaderna kan grovt fördelas på följande poster:

Ny pir och ombyggnad befintlig pir	397 (460) mnkr
Muddringsarbete	53 (60) mnkr
Ny lotshamn	37(80) mnkr
Hamnytor, ny logistik, försörjning	190 (90) mnkr
Risk	68 mnkr
<b>Summa</b>	<b>745 (690) mnkr</b>

\*(avser kostnadsbedömning inför inriktningsbeslutet)

Uppräknat i löpande penningvärde uppgår bedömd projektutgift till ca 790 (760) mnkr.

Stockholms Hamn AB genom Kapellskärs Hamn AB svarar för de kostnader som är en följd av att nuvarande lotshamn måste flyttas, för att ge plats åt utbyggnaden av Kapellskärs hamn. En uppgradering av lotshamnen bekostas av Sjöfartsverket.

#### Finansiering

För att bedöma projektet har Stockholms Hamn AB gjort investeringsanalyser enligt nuvärdesmetoden, utifrån fyra scenarier som bygger på antaganden om trafikutvecklingen. De fyra scenarierna bygger på följande antaganden:

1. Försiktig utveckling av nuvarande trafik.
2. Tillväxt baserad på kapacitetsutredningens prognoser.
3. Att svaveldirektivet ger ökad efterfrågan på korta sjöturer.
4. ”Optimistisk” utveckling där effekter av svaveldirektivet och utveckling enligt kapacitetsutredningen är invägda.

I beräkningen har antagits att hamnanläggningar har en livslängd om 50 år beroende på att projektet omfattar både nybyggnad och ombyggnad av befintliga anläggningar. Avskrivningstiden har därför bedömts till något kortare jämfört med. Med dessa förutsättningar ger analysen ett nettonuvärde, som för de olika scenarierna ligger mellan 435 (590) mnkr för det försiktiga scenariot

till 1 025 (1 250) mnkr för det optimistiska scenariot. Projektet har således en mycket god lönsamhet även vid en försiktig bedömning av den fortsatta utvecklingen av verksamheten.

Finansieringen av investeringen sker dels genom Kapellskärs Hamn AB:s eget kapital och löpande intäkter och dels genom upplåning via Stockholms stads finanssenhet, på villkor som gäller för bolagen i Stockholms stad.

Kapellskärs Hamn AB har ett eget kapital på 131 mnkr och förväntas gå med god vinst framöver, men kommer sannolikt att behöva ett kapitaltillskott från ägarna Stockholms Hamn AB och Norrtälje kommun för att kunna genomföra planerad investering. Ett avtal beträffande kapitalförsörjningen har träffats mellan Kapellskärs Hamn AB:s ägare Stockholms Hamn AB och Norrtälje kommun. Avtalet godkändes av Norrtälje kommunfullmäktige den 2012-12-17.

Avtalet innebär att bolaget över tid bör ha en soliditet på minst ca 25 %. Stockholms Hamn AB och Norrtälje kommun är överens om att kapitalförsörjningen ska ske i proportion till respektive ägarandel. Behovet av kapitaltillskott från ägarna till Kapellskärs Hamn AB bedöms som högst bli ca 100 mnkr, men kommer sannolikt att bli lägre genom fortsatta resultatutveckling i bolaget.

#### *Risker*

Kvarstående risker i projektet bedöms främst avse:

- Ökad omfattning av de ingående arbetena i hamnutbyggnaden vid fortsatt projektering och vid samordning med övriga berörda parter såsom kunder, Sjöfartsverket, Trafikverket m.fl.
- Försenad byggstart, framförallt för tidskänsliga muddringsarbetena kan medföra ökade kostnader.
- Upphandlingsläget/intresset vid tidpunkten för upphandling av de olika entreprenaderna kan innebära ökade kostnader.
- Sämre markförhållanden än hittills utrett och antaget kan medföra ökade kostnader.
- Ökad omfattning av arbeten med provisorier

#### BEREDNING

Ärendet har beretts av Stockholms Stadshus AB i samråd med stadsledningskontoret.

## Stockholms Stadshus AB

**Koncernstyrelsen** beslutade vid sitt sammanträde den 6 maj 2013 att föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandet av om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn med en projektbudget om ca 790 mnkr i löpande penningvärde för Stockholms Hamn AB godkänns.
2. Stockholms Hamn AB får i uppdrag att teckna erforderliga avtal.

Koncernstyrelsen beslutade för egen del följande

1. Genomförandet av om- och tillbyggnad Kapellskärs hamn till en total projektbudget om 790 mnkr i löpande penningvärde för Stockholms Hamn AB godkänns.
2. VD för Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra upphandling och teckna behövliga avtal rörande projektet om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

*Reservation* anfördes av Daniel Helldén (MP), enligt följande.

Koncernstyrelsen föreslås besluta att föreslå kommunfullmäktige att

1. Inriktningen för om- och tillbyggnad av Kapellskärs hamn till en total projektram om ca 760 mnkr i löpande penningvärde för Stockholms Hamn AB godkänns.
2. Stockholms Hamn AB får i uppdrag att teckna erforderliga avtal.

Koncernstyrelsen föreslås besluta att

1. I samverkan med Trafikverket utreda och planera en spårlösning till Kapellskärs hamn med koppling till stambanan.
2. Därutöver anföras följande.

Stockholms hamn AB ska säkerställa och utveckla goda förutsättningar för regionens varuförsörjning och därigenom främja regionens utveckling. Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder och därmed kan sjöfarten spela en viktig roll i Stockholmsregionens klimatomställning. Genom att modernisera och effektivisera Kapellskärs hamn, förbättras miljö och säkerhet samt att hamnen kan möta marknadens behov av befintliga och framtida volymer och avlasta Stockholm som godshamn.

Det är viktigt att de tekniska anläggningarna för elförsörjning, vatten- och avloppshantering, dagvattenhantering, källsortering av avfall m.m. uppfyller uppställda krav på miljö, säkerhet och arbetsmiljö. Transporternas negativa påverkan på miljön måste minska och hamnen ska klara de kommande reglerna om att ta emot svart- och gråvatten från fartygen.

Transporter med sjöfart ska så långt som möjligt samordnas med järnväg för att utgöra stommen i ett trafikslagsövergripande system. Kapellskärs hamn saknar idag en god anslutning till regionens transportnät. En spårlösning till Kapellskärs hamn med koppling till stambanan bör utredas. Detta bör göras snarast då transporterna från Kapellskär ökar och med utbyggnad av ytterligare pir kan transportarbetet ytterligare utökas.

*Särskilt uttalande* gjordes av Marie Antman (V), enligt följande.

Ett viktigt uppdrag som Stockholms Hamnar har, är att utveckla och trygga regionens varuförsörjning. Våra transporter med fartyg sjövägen är en avgörande del av regionens blodomlopp. Stora hinder eller stopp i detta flöde skapar allvarliga problem för varuförsörjningen och hämmar därmed tillväxt och utveckling.

Sjöfarten är det mest energieffektiva sättet att transportera stora godsmängder och därmed måste sjöfarten spela en allt viktigare roll i klimatomställningen. Genom att samordna sjötransporter med järnväg utvecklar vi ett också för framtiden hållbart transportsystem. Detta är också grunden i EU:s transportpolitik.

I takt med att regionen utvecklas och vi blir fler invånare så ökar också behovet av en volymanpassad varuförsörjning. Stockholms Hamnar möter upp detta med att utveckla Kapellskärs hamn - en strategiskt viktig hamn med kort insegling, som genom de nu beslutade åtgärderna också blir säkrare.

Ombyggnaden av Kapellskärs hamn möter ett redan högt trafiktryck, men ger också beredskap till ett ökat antal fartygsanlöp.

Vid alla utbyggnader av Stockholms hamnar bör möjligheten till utbyggnad av järnvägens infrastruktur för landtransporterna grundligt utredas. Detta för att i mesta möjliga mån komma ifrån vägtransporter men ändå få bra logistiklösningar.

En spårlösning till Kapellskärs hamn, med koppling till stambanan, bör av klimat och miljöhänsyn, därför snarast utredas och planeras in.

Utvecklade tvärförbindelser med järnväg mellan Kapellskär och stambanan skulle också kunna ge positiva effekter på utvecklingen av särskilt de norra delarna av vårt län.

**Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande** daterat den 19 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt beslut i budget för 2012, med inriktning 2013-2014, ska Stockholms Hamn AB medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet tillgodoses i ett långt perspektiv. Det ska ske i lämpliga former av samverkan med andra hamnar och intressenter. Den föreslagna moderniseringen av Kapellskärs hamn är ett bra exempel på sådan utveckling, som kommer att medföra ökad kapacitet för sjöfarten i regionen, både avseende passagerar- och godstrafik. Moderniseringen och utbyggnaden ger också förutsättningar för mindre miljöpåverkan från fartygstrafiken och svarar mot de krav som kommande lagstiftning anger.

De upprättade kalkylerna pekar på en god lönsamhet i projektet, genom den väx-

ande marknaden kring Östersjön. Kapellskärs hamns strategiska läge, med en relativt kort inseglingssträcka och god anslutning till regionens transportnät ger hamnen en ytterligare förbättrad konkurrensposition i regionen.

Den föreslagna moderniseringen av Kapellskärs hamn medför också att den prognostiserade ökningen av fartygstrafik kommer att kunna tillgodoses, huvudsakligen i Kapellskärs hamn och Norvik hamn. Därmed kan utvecklingen av Värtapiren och närliggande område genomföras, utan att stora volymer i ökad sjötrafik måste tillgodoses i ett så citynära läge.

Då projektet utgör omfattande investeringar och är att definiera som ett stort projekt (>300 mnkr) enligt kommunfullmäktiges investeringsregler, uppmanar därför koncernledningen Stockholms Hamn AB, att kontinuerligt återkomma till sin styrelse och till koncernledningen med lägesredovisning.

Koncernledningen och stadsledningskontoret vill dock poängtera vikten av att bolaget fortsättningsvis noggrant bevakar kvarstående risker och följer upp eventuella behov av revideringar av bedömd investeringskalkyl.

Sammantaget anser koncernledningen och stadsledningskontoret att den föreslagna moderniseringen av Kapellskärs hamn är väl motiverad och har goda förutsättningar att bidra till fortsatt lönsamhet hos Stockholms Hamn AB. Koncernledningen och stadsledningskontoret anser också att projektet är viktigt för stadens och regionens fortsatta utveckling genom att den ökar kapaciteten och minskar miljöpåverkan av nödvändig sjöfart.