



| | |
|--|---------------|
| STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen KF/KS Kansli | |
| Ink. | 2007 -01- 3 1 |
| Dnr: | 023-444/2007 |
| Till: | R III |

Nr 1/2007

**Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med styrelsen för
Stockholms Stadshus AB måndagen den 22 januari 2007**

Justerat 2007-01-24

Kristina Axén Olin

Carin Jämtin

§ 5. Utbyggnad av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Förelåg koncernledningens tjänsteutlåtande 2007-01-09.

Koncernstyrelsen beslöt att hemställa hos kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. godkänna genomförandet av utbyggnad av Stockholm- Nynäshamn, Norvikudden omfattande investeringskostnader om 1,7 Mdkr,
2. godkänna finansieringen av investeringsutgiften sker dels genom aktieägartillskott från moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 1,0 Mdkr, dels genom upplåning från finansenheten inom Stockholm stad av resterande 0,5 Mdkr,
3. uppdra åt styrelsen för Stockholm Hamn AB att i samarbete med Stockholms Stadshus AB genomföra planeringen av utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvikudden),
4. uppdra åt moderbolaget Stockholm Stadshus AB att fortlöpande följa projektet.

Reservation avgavs av vice ordföranden Carin Jämtin (s) och ledamoten Roger Mogert (s) enligt följande:

”Koncernstyrelsen föreslås besluta

att anföra följande:

Socialdemokraterna har oförtrutet drivit utbyggnaden av Norvik och tror helhjärtat på projektet. För att dess genomförande ska kunna ske på bästa sätt är det viktigt att projektet och dess olika delar förankras väl. Det är viktigt att understryka att underlaget knappast är tillräckligt för att styrelsen ska kunna sägas ha tagit ställning till alla projektets delar i dess mångfacetterade detaljer. Det faller sig naturligt att ett så här stort projekt växer fram i en kontinuerlig dialog mellan STOHAB, dess styrelse och koncernstyrelsen. Exempelvis anser vi inte att stadens arbetsgivaransvar upphör för att en verksamhet byter inriktning eller lokalisering och vi utgår från att denna fråga behandlas i bolagets styrelse.”

Reservation avgavs av ledamoten Ann Mari Engel (v) enligt följande:

"Koncernstyrelsen föreslås besluta att

1. i huvudsak godkänna förslaget,
2. bolaget anmodas att för den nya containerhamnen presentera förslag till driftform i egen regi innan val av operatör görs,


samt i övrigt anföra:

För att landtransporterna till och från den nya hamnen ska bli miljömässigt försvarbara måste järnvägen till Nynäshamn samtidigt byggas ut till en dubbelspårig järnväg dimensionerad för godstrafik."

Vid protokollet:

Joachim Quiding

Rätt utdraget intygas:



Inger Johansson Kjaerboe

Boris Amsköld
08-508 290 84

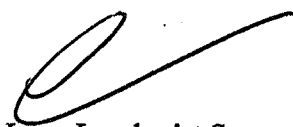
Utbyggnad av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

Förslag till beslut

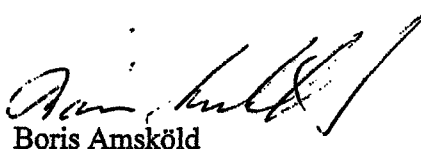
Koncernstyrelsen föreslås hemställa hos kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige beslutar att

1. godkänna genomförandet av utbyggnad av Stockholm- Nynäshamn, Norvikudden omfattande investeringskostnader om 1,7 Mdkr,
2. godkänna finansieringen av investeringsutgiften sker dels genom aktieägartillskott från moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 1,0 Mdkr, dels genom upplåning från finansnheten inom Stockholm stad av resterande 0,5 Mdkr,
3. uppdra åt styrelsen för Stockholm Hamn AB att i samarbete med Stockholms Stadshus AB genomföra planeringen av utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvikudden),
4. uppdra åt moderbolaget Stockholm Stadshus AB att fortlöpande följa projektet.

Stockholm som ovan



Irene Lundqvist Svenonius



Boris Amsköld

Ärendet

Vid kommunfullmäktiges sammanträde 2006-06-12 behandlade fullmäktige ett ärende rörande hamnstrategi för Stockholms Hamnar. Kommunfullmäktige beslöt följande (KF 2006-06-12, § 29, Utlåtande 2006:141 RIII (Dnr 309-3360/2005):

1. Hamnstrategi för Stockholm godkänns i enlighet med det förslag som föredragande borgarrådet anför.
2. Styrelsen för Stockholms Stadshus AB anmodas att i samarbete med

Stockholms Hamnar AB fortsätta förberedelserna och planeringen för utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvikudden).

3. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen inom Värtahamnen-Frihamnens område.

Utifrån detta uppdrag och inriktningsbeslut har Stockholms Stadshus AB och Stockholms Hamn AB fortsatt arbetet och i föreliggande ärende lämnas förslag på genomförande av utbyggnad av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. Ärendet har behandlats och godkänts av styrelsen för Stockholms Hamn AB 2006-12-14 (*bilaga*).

Bakgrund

Norvikudden i Nynäshamns kommun är planlagd för hamnverksamhet och upplag. Planer på att bygga en hamn på Norvikudden har funnits sedan 1800-talet. Sedan 1970-talet har området planerats och förberetts för hamn- och industriverksamhet. I början av 1980-talet gjordes en utfyllnad av en del av det planerade hamnområdet.

Under åren 1999-2004 pågick två tillståndsärenden enligt miljöbalken för hamnverksamhet vid Norvikudden. Dessa tillståndsärenden omfattade dels en prövning av en fullt utbyggd hamn bestående av roro (gods på hjul), containrar (lolo), bulkhantering (oförpackat gods) samt färjetrafik, dels en mindre bulk- och roro-hamn. Av olika skäl avbröts dessa prövningar. Stockholms Hamn AB påbörjade 2005 en ny tillståndsprocess för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet på Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Syfte med projektet

Syftet med projektet är att flytta containerterminalen från Frihamnen och roro-trafik från Nynäshamns inre hamn samt att möjliggöra för ökade godsvolymer till/från Stockholm och Mälardalsregionen. Genom att containerterminalen flyttar från Frihamnen frigörs mark som kan användas för fortsatt stadsutveckling och stadens behov av mark för kontor och bostäder.

Beskrivning av projektet

Projektet består av olika delar, ett övergripande och sammanhållande projekt samt flera olika delprojekt.

I det övergripande projektet har bl.a. hittills ingått att ta fram relevanta marknadsutredningar, att skapa en kommunikationsplan och att genomföra riktade kommunikationsinsatser för att stödja projektets och delprojektens genomförande.

Följande delprojekt finns

- Framtagande av hamnlayout (övergripande plan för utformning av hamnområdet)
- Tillståndsprövningar (tillstånd till vattenverksamhet, tillstånd till drift av hamnverksamhet m.m.)
- Detaljplan
- Upphandling av terminaloperatör för hantering av containrar
- Finansiering
- Byggande av järnväg (hamnspår)

Genomförande och tidplan

Utbyggnaden av hamnanläggningarna i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden är tänkt att ske i etapper. Byggstart för den första etappen planeras till senhösten 2007 under förutsättning att alla erforderliga tillstånd erhållits och att övriga underlag för att starta bygget finns framtagna. Hamnen bedöms då kunna öppnas för trafik 2010.

I den första etappen planeras ingå två kajplatser för containerfartyg och ett ro-ro läge samt iordningställande av de angränsnings- och uppställnings ytor som fordras för denna trafik. Stockholms Hamn AB svarar för investeringar i hamninfrastrukturen, medan investeringar i suprastruktur samt drift kommer att handhas av en privat operatör. Projektet har även kopplingar till statliga infrastruktursatsningar i vägar och järnvägar.

Utveckling av Frihamnen

Utflyttningen av containerterminalen i Frihamnen innebär ytterligare ett steg i Stadens och hamnens långsiktiga utveckling. Omdaning av området medför också att ett stort antal nya arbetsplatser tillförs och att den tunga trafiken från Frihamnen genom staden minskar. Flera förslag har lagts fram för hur Frihamnsområdet skulle kunna utvecklas. I utlåtande 2006:141 RIII (Dnr 309-3360/2005) nämns som exempel ett finansiellt centrum. Noteras bör dock att fartygstrafiken med bl.a. kombinerade gods- och passagerarfartyg samt kryssningsfartyg kommer att vara kvar i området vilket också framgår av nämnda utlåtande.

Finansiella förutsättningar

Investeringen

En finansiell analys av investeringen vid Norvikudden har genomförts med fokus på att beräkna investeringens nuvärde och finansieringsbehov. Extern finansiell expertis (Ernst & Young) har anlåtats vid beräkningen av nuvärde och finansieringsbehov.

Investeringen i infrastruktur antas enligt nuvarande planer göras av Stockholms Hamn och kommer enligt en kostnadsberäkning som är gjord av Sweco att uppgå till ca 1,7 Mdkr. Den totala investeringen kommer dock att spridas ut under en lång tidsperiod (i analysen har 13 år antagits). Däremot kan hamnen börja ta emot fartygstrafik tidigare än så (i analysen har det antagits att den första etappen tar 3 år att färdigställa).

Om de förutsatta beräkningarna om volymtillväxt blir lägre kan (efter 6 år) investeringen avbrytas efter etapp 2. Investeringarkostnaden uppgår till 1,02 Mdkr.

Förutom nuvärdet av framtida kassaflöden som genereras i hamnverksamheten uppstår en stor del av nuvärdet av investeringen genom att den mark som frigörs i den befintliga hamnen i Frihamnen kan exploateras. I analysen har exploateringsvärdet antagits uppgå till 1 Mdkr efter avdrag för iordningställande av marken.

Nuvärde

Investeringen i hamninfrastruktur uppgår till ca 1,7 Mdkr. Samtidigt frigörs genom flyttningen till Norvik värden motsvarande 1 Mdkr, vilket tillgodoräknas kalkylen. Med dessa förutsättningar - och antagande om ett avkastningskrav om 5 % och en 30-årig kalkylperiod - uppgår nuvärdet av investeringen till 0,55 Mdkr.

Finansiering

Det totala finansieringsbehovet uppgår enligt samma analys till 1,5 Mdkr. Att det beräknade finansieringsbehovet är mindre än den totala investeringen om 1,7 Mdkr beror på att delar av

finansieringen antas ske med kassaflöden som genereras under utbyggnaden. D.v.s. när den första etappen står klar och investeringen i nästa etapp påbörjas kommer hamnen att generera kassaflöden vilka kan användas till att finansiera utbyggnaden.

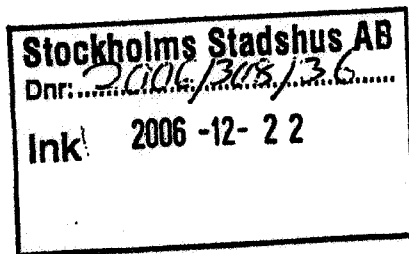
Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen anser att omlokaliseringen av containerverksamheten i Stockholms Frihamn till Norvikudden, är i linje med Kommunfullmäktiges beslut från juni 2006 att påbörja samordningen av den fortsatta planeringen inom Värtan – Frihamnens område.

Syftet med projektet är att flytta viss hamnverksamhet från Frihamnen till Norvik för att därmed frigöra attraktiv mark för stadsutveckling. Marknadsförutsättningarna för att bedriva hamnverksamheten i Norvik har gjorts av extern expertis och av Stockholms Hamn AB. De analyser och kalkyler som gjorts ger stöd för projektet i den omfattning som föreslås. Koncernledningen noterar därutöver att projektet kan avbrytas efter etapp 2 om volymtillväxten blir lägre än vad som förutsatts i kalkylen och att investeringskostnaden härigenom kan reduceras med 0,7 Mdkr.

Bilaga

Protokollsutdrag och tjänsteutlåtande till Stockholms Hamn AB:s styrelse 2006-12-14



Bilag

Utdrag ur
PROTOKOLL nr 7
2006-12-14

STOCKHOLMS HAMN AB

Justerat den 21 december 2006

Ulla Hamilton
Malte Sigemalm

§ 7

Utbyggnad av Stockholm – Nynäshamn/Norvikudden - Genomförandebeslut

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 28 november 2006.

VD och Magnus Agert, Ernst & Young, lämnade muntlig redovisning i ärendet.

Ulla Hamilton, Malte Sigemalm, Olle Burell, Carl Erik Hedlund, Göran Oljeqvist, Patricio Rodriguez, Ebba von Schéele och Cecilia Söderman yrkade bifall till VD:s förslag.

Åsa Romson yrkade avslag på VD:s förslag.

Styrelsen beslöt, med avslag på Åsa Romsons yrkande,

att föreslå Stockholms Stadshus AB föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Godkänna genomförandet av utbyggnad av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden omfattande investeringskostnader om 1,7 Mdkr
2. Finansiering av investeringsutgiften sker dels genom aktieägartillskott från moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 1,0 Mdkr, motsvarande exploateringsvärdet för nuvarande containerterminal i Frihamnen, dels genom upplåning från finansenheten inom Stockholms stad av resterande 0,5 Mdkr
3. Uppdra styrelsen för Stockholms Hamn att i samarbete med Stockholms Stadshus AB genomföra planeringen för utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvikudden).
4. Uppdra åt koncernledningen i Stockholms Stadshus AB att fortlöpande följa projektet.

Åsa Romson reserverade sig mot beslutet samt lät till protokollet anteckna följande



"Utredningar har visat att det finns en hel del hamnresurser längs östra Svealandskusten som kan nyttjas effektivare än idag och som bör studeras närmare innan beslut tas om att anlägga en stor godshamn i Nynäshamn-Norvik. Regeringens tillsättande av en förhandlingsman kring hamnar kommer ytterligare att belysa hur regionens hamnkapacitet kan utvecklas. Stockholms Hamnar bör återuppta samverkan med kringliggande hamnar och dess kommunala ägare för att avtala om en flytt av containerhamnen i Värtan.

Att starta en godshamn i Nynäshamn-Norvik innan spårförbindelser finns innebär stora miljöpåfrestningar då tunga transporter ska gå den långa vägen upp till Stockholm, eller på små vägar över Södertörn och Grödinge till E4:an vid Södertälje. Även med spår i ett senare skede kommer transporterna på landsidan bli långa då Nynäshamn ligger relativt långt från region- och konsumtionscentrum för Stockholm – Mälardalen. Även om antagandet att fartyg på sin väg mot S:t Peterburg skulle ta med gods till Stockholm i stället för att godset går till Göteborg skulle stämma, vilket är osäkert, så blir i dagsläget inte miljöbelastningen av varuimporten till Stockholm mindre jämfört med järnväg från Göteborg.

Stockholm är med sitt läge inte lämpligt för transitgods från Ryssland/Baltikum. Sådant gods bör av miljöskäl gå direkt med båt till Nordsjön.

Det är för staden mer prioriterat att investera i infrastruktur som direkt kommer staden till del, och inte ensamma bekosta projekt som är till för hela Stockholm – Mälardalsregionen."

Malte Sigemalm, Olle Burell och Patricio Rodriguez lät till protokollet anteckna följande

"För den nya containerhamnen anmodas bolaget även presentera driftform i egen regi innan val av operatör görs. Konsekvenserna för bolagets egen stuveripersonal måste på ett bättre sätt redovisas i ärendet.

För att landtransporterna till och från den nya hamnen ska bli miljömässigt försvarbara måste järnvägen till Nynäshamn samtidigt byggas ut till en dubbelspårig järnväg dimensionerad för godstrafik, - en förutsättning för att den nya hamnen ska kunna etableras."

Björn Borg lät till protokollet anteckna följande

"Rent allmänt, och utan att vilja framstå som motståndare till utveckling, finner vi det olyckligt att lägga ner väl fungerande hamnverksamheter i goda lägen som Containerterminalen i Stockholms Frihamn och oljehamnen Loudden. Dessa terminaler är väl fungerande och ligger logistiskt väl till, särskilt med hänsyn taget till att den länge planerade Norra Länken nu kommer att bli en realitet vilket kommer att på sikt helt avlasta stadens gatunät från hamntrafik.

Vad gäller kommande hamnverksamhet i den hamn i Nynäshamn/Norvik som nu planeras hävdar vi som tidigare att stuveriverksamheten mycket väl kan utföras i den nuvarande Stuveriavdelningens regi. Vi har idag en synnerligen väl fungerande verksamhet i Containerterminalen byggd på stor professionalitet och ett stort engagemang från såväl hamnarbetare som tjänstemän. Containerverksamheten i den nya hamnen kommer att successivt att växa till och till en början endast marginellt vara av större omfattning än den vi idag har i Frihamnen. Därför kommer det att finnas tid och möjlighet att genomföra nödvändiga anpassningar till de större volymer som med säkerhet på sikt kommer att hanteras i Nynäshamn/Norvik. Hela denna hamnverksamhet bör kunna bedrivas i Stockholms Hamn AB:s regi enligt den s.k. integrerade hamnbolagsmodellen. Som ett andrahandsyrkande i denna fråga vill vi att garantier om fortsatt jobb i den nya hamnen ges till de hamnarbetare som arbetar i Containerterminalen i Frihamnen vid förflyttningen av verksamheten.

Vi vill också understryka vikten av ett intensivt arbete med den fortsatta hamnutvecklingen av Frihamnen och Värtan enligt Vision 2015 vid risk av att Stockholm annars dör som hamnstad av någon som helst betydelse."

Rätt avskrivet intygar:

Anita Eriksson

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Utbyggnad av Stockholm – Nynäshamn/Norvikudden - Genomförandebeslut

Bakgrund till ärendet

Vid kommunfullmäktiges sammanträde 2006-06-12 behandlade fullmäktige ett ärende rörande hamnstrategi för Stockholms Hamnar. Kommunfullmäktige beslöt följande (KF 2006-06-12, § 29, Utlåtande 2006:141 RIII (Dnr 309-3360/2005)).

1. Hamnstrategi för Stockholm godkänns i enlighet med det förslag som föredragande borgarrådet anför.
2. Styrelsen för Stockholms Stadshus AB anmodas att i samarbete med Stockholms Hamnar AB fortsätta förberedelserna och planeringen för utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvikudden).
3. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen inom Värtahamnen-Frihamnens område.

Utifrån detta uppdrag och inriktningsbeslut har Stockholms Stadshus AB och Stockholms Hamn AB fortsatt arbetet och i föreliggande ärende lämnas förslag på genomförande av utbyggnad av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Bakgrund till projektet

Sjöfarten är viktig för Sverige. En stor andel av all handel till och från Sverige sker med sjöfart som transportmedel; ca 95 % av alla de varor som exporteras och importeras transporteras med fartyg.

Handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön ökar och beräknas fortsätta öka relativt snabbt i takt med utvecklingen i bland annat de baltiska staterna.

Transportsystemen blir allt mer storskaliga vilket medför att transportmönster förändras. Samlastningen av gods som ska till flera olika länder förutses öka framöver. Godsvolymer till Stockholmsregionen förutses att i allt större omfattning transporteras in via Östersjön samlastat med de stora flödena till Ryssland, Finland och de Baltiska staterna.

Nynäshamn har ett fördelaktigt läge genom närheten till Stockholm och

Mälardalsregionen. Godstransporter till och från Stockholmsregionen sker till hamnar i regionen men också till hamnar i andra delar av Sverige, vilket kan medföra långväga lastbils- och järnvägstransporter.

Norvikudden i Nynäshamns kommun är sedan tidigare planlagd för hamnverksamhet och upplag. Planer på att bygga en hamn på Norvikudden har funnits sedan 1800-talet. Sedan

1970-talet har området planerats och förberetts för hamn- och industriverksamhet. I början av 1980-talet gjordes en utfyllnad av en del av det planerade hamnområdet.

Under åren 1999-2004 pågick två tillståndsärenden enligt miljöbalken för hamnverksamhet vid Norvikudden. Dessa tillståndsärenden omfattade dels en prövning av en fullt utbyggd hamn bestående av roro (gods på hjul), containrar (lolo), bulkhantering (oförpackat gods) samt färjetrafik, dels en mindre bulk- och roro-hamn. Av olika skäl avbröts dessa prövningar.

Stockholms Hamn AB påbörjade 2005 en ny tillståndsprocess för utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet på Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Mål, vision och syfte med projektet

Hamnens mål och vision med att utveckla verksamheten i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden med roro- och containerverksamhet är att minska miljöpåverkan från transporter med gods till Stockholm-Mälardalsregionen. Målet är att huvuddelen av det gods som ska till regionen ska komma via sjötransporter så nära konsumenterna som möjligt med samtidigt beaktande av marknadens förutsättningar för transporter.

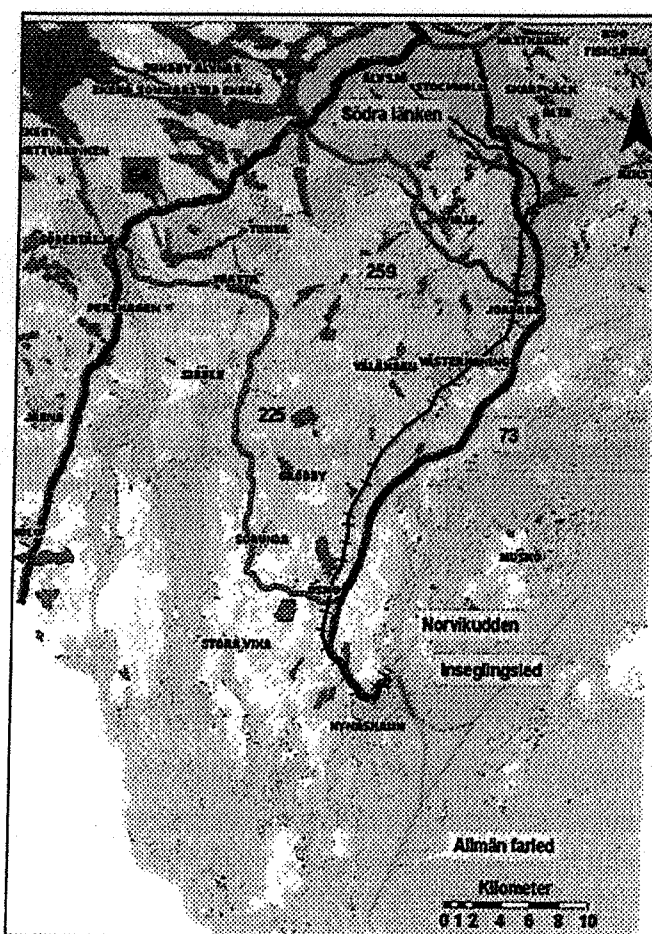
Vid projektering, byggnation, drift och underhåll ska påverkan på miljön beaktas och stor miljöhänsyn tas. Bästa möjliga tillgängliga miljöteknik ska användas. Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden ska vara ett föredöme för aktivt och framsynt miljöarbete.

Utifrån Stockholms Hamns uppdrag att bl.a. trygga varuförsörjningen till regionen kan säkerställa framtida goda förutsättningar för sjöfarten och varuförsörjningen för att därigenom också främja regionens utveckling och tillväxt.

Syftet med projektet är vidare att flytta containerterminalen från Frihamnen och roro- trafik från Nynäshamns inre hamn samt att möjliggöra för ökade godsvolymer till/från Stockholm och Mälardalsregionen. Genom att containerterminalen flyttar från Frihamnen frigörs mark som kan användas för fortsatt stadsutveckling och stadens behov av mark för kontor och bostäder.

Geografisk placering

Norvikudden ligger strax norr om tätorten Nynäshamn (ca 65 km söder om Stockholm) och nuvarande Nynäshamns hamn, se karta i figur 1.



Figur 1 Karta över anslutande väg- och järnvägsnät.

Markområdet omfattar 500 000 kvm. Stockholms Hamn förvärvade området 1992. Området bedömdes vara mycket väl lämpat för hamnverksamhet. Det gäller både dess fysiska förutsättningar och dess logistiska och transportekonomiska kvaliteter. Stockholms Hamn insåg redan då att sjötrafiken skulle komma att utvecklas mot allt större fartyg som förutsätter djup-hamnar med havsnära läge nära konsumtionsmarknader.

Insegingsleden är mycket kort och rak. Det gör den väl lämpad för sjöfart på mellersta och södra delarna av Östersjön. Läget gör den också lämplig för kustsjöfart och s.k. studstrafik. Ingen arkipelag finns och 30 meters djup finns ända in i hamnen. Fartygen vinner upp till 10 timmars gångtid (tur och retur) i förhållande till Stockholm och Södertälje. Norvikudden ligger 55 km från Stockholm och utbyggnaden av Väg 73 gör Norvikudden till en logistiskt sett mycket väl lokaliserad djuphamn för Stockholm och Mälardalen. Även landtransporter via Norvikudden till och från Stockholmsregionen innebär väsentligt lägre transport- och miljökostnader jämfört med hamnalternativ norr om, respektive söder om, Stockholms län.

Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden ligger väl lokaliserad i förhållande till Stockholmsregionens terminalstruktur. Årsta-, Jordbro- och Västbergaterminalerna är

exempel på sådana strategiskt belägna terminaler som försörjer Stockholmsregionen, Gotland och stora delar av Mälardalsregionen. Intill Stockholm Hamns område finns ungefär lika mycket mark till, som NCC äger, och som är tänkt att utvecklas för verksamhet som i första hand är relaterad till hamn- och lagerverksamhet (företags- och logistikområde).

Beskrivning av projektet

Projektet består av olika delar, ett övergripande och sammanhållande projekt samt flera olika delprojekt.

I det övergripande projektet har bl.a. hittills ingått att ta fram relevanta marknadsutredningar, att skapa en kommunikationsplan och att genomföra riktade kommunikationsinsatser för att stödja projektets och delprojektens genomförande.

Följande delprojekt finns

- Framtagande av hamnlayout (övergripande plan för utformning av hamnområdet)
- Tillståndsprövningar (tillstånd till vattenverksamhet, tillstånd till drift av hamnverksamhet m.m.)
- Detaljplan
- Upphandling av terminaloperatör för hantering av containrar
- Finansiering
- Byggande av järnväg (hamnspår)

Genomförande och tidplan – förberedelser för byggnation

Hitills har arbetet med det övergripande projektet och delprojekten bedrivits med användandet av egna resurser och med anlitan av konsulter.

Hamnlayout

Arbetet med att ta fram en hamnlayout för området är huvudsakligen avslutat. Hamnlayouten har bl.a. använts som underlag i arbetet med material till tillståndsprövning enligt miljöbalken och till detaljplanen. För att illustrera hur hamnen kan se ut när den är färdigutbyggd har också i delprojektet tagits fram en 3D-film som finns Stockholm Hamns hemsida www.stockholmshamn.se/Stockholm-Nynashamn.

Tillståndsprövningar (tillstånd till vattenverksamhet, tillstånd till drift av hamnverksamhet m.m.)

För att få bygga och driva en hamn fordras tillstånd enligt miljöbalken. En miljökonsekvensutredning (MKB) krävs och en rad utredningar om konsekvenserna för miljön måste göras. Arbetet med MKB och utredningar har pågått sedan början av 2005. I arbetet har samråd hållits med berörda, allmänhet och myndigheter. Ansökan om tillstånd till byggnation och drift samt MKB för detta planeras lämnas in till miljödomstolen vid årsskiftet 2006/2007. Under förutsättning att materialet bedöms fullständigt och att inga överklaganden sker bedömer Stockholms Hamn AB att tillstånd kan meddelas under 2007.

Detaljplan

Då detaljplan till viss del saknas för området har Nynäshamns kommun inlett arbetet med att ta fram en ny detaljplan. Planen omfattar både det blivande hamnområdet och NCC:s intilliggande område avsett för företags- och logistikpark. Enligt Nynäshamns kommuns tidplan ska kommunfullmäktige i Nynäshamn anta planen under december 2007.

Upphandling av terminaloperatör för hantering av containrar

Under arbetet med undersökning av marknadsförutsättningarna för Norvikudden framkom att det kunde vara en fördel om hanteringen av containrar sköttes av en internationellt verksam operatör. På den internationella marknaden finns ett begränsat antal operatörer som har erfarenhet av att hantera större volymer. Stockholms Hamn inledde därför under 2005 ett upphandlingsförfarande enligt Lagen om offentlig upphandling. Förhandlingar pågår f.n. med anbudsgivare (i fortsättningen benämnd operatör).

Finansiering av utbyggnad av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden

I delprojektet har tagits fram en finansieringsmodell för att kunna simulera och beräkna framtida kassaflöden. I projektet har också ingått att svara för riskanalys av finansieringen av projektet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Byggnad av järnväg (hamnspår)

I projektet har även ingått att planera för s.k. industrispår från Nynäsbanan till hamnområdet. För att få bygga detta spår krävs det tillstånd enligt Järnvägslagen. Arbetet med att ta fram underlag och MKB för detta har påbörjats och ansökan om tillstånd beräknas kunna lämnas in till Banverket under första kvartalet 2008. Järnvägsanslutningen planeras sedan att vara klar att tas i drift senast 2014/15 vilket är samma tidpunkt som Banverkets planerade uppgradering av Nynäsbanan är klar.

Genomförande och tidplan – utbyggnad av hamnen och anslutande infrastruktur

Utbyggnaden av hamnanläggningarna i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden är tänkt att ske i etapper. Byggstart för den första etappen planeras till senhösten 2007 under förutsättning att alla erforderliga tillstånd erhållits och att övriga underlag för att starta bygget finns framtagna. Hamnen bedöms då kunna öppnas för trafik 2010.

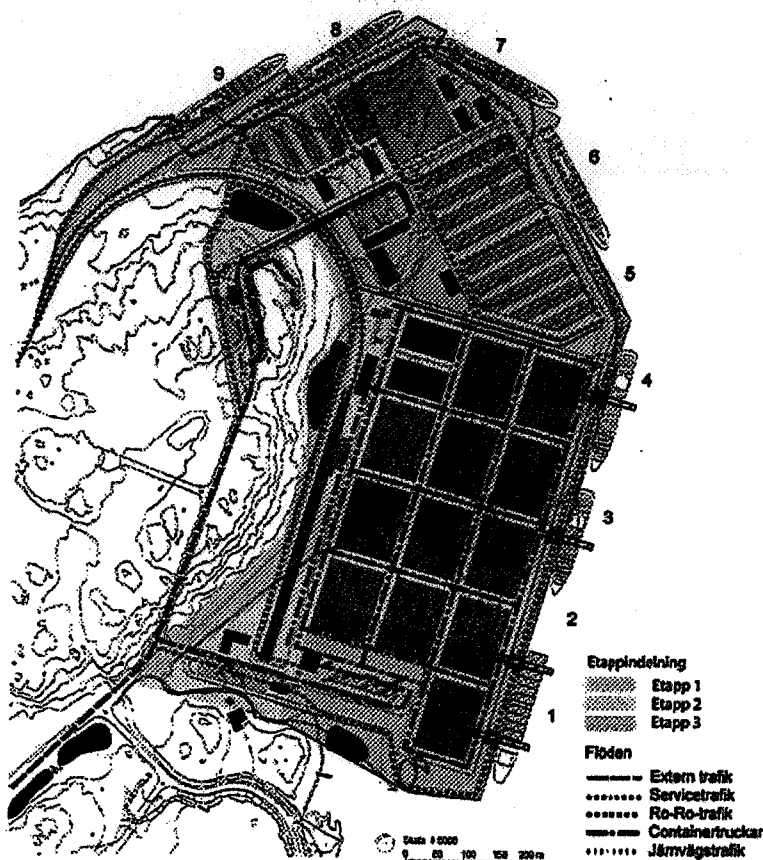
I den första etappen planeras ingå två kajplatser för containerfartyg och ett ro-ro läge samt iordningställande av de angörings- och uppställningsytor som fordras för denna trafik. Denna tidplan förutsätter att delar av Operatörens förberedelsearbeten kan ske parallellt med Stockholms Hamn AB:s arbeten att färdigställa kajer, vägar till terminalområdet etc.

De första kajplatserna kommer att byggas i den mellersta delen av hamnen.

Utifrån efterfrågan på hamnkapacitet planeras hamnen därefter att successivt byggas ut åt norr och söder så att full utbyggnad med 6 – 8 kajplatser (4-5 containerfartygslägen och 3-4 ro-ro lägen) nås ca år 2020, dvs med en utbyggnadstakt om två till tre kajplatser per femårsperiod. Hamnens marknadsandel av den lokala marknaden (regionens) behov bedöms vid den tidpunkten uppgå till ca 300 000 TEU:s per år, motsvarande ca 25-30 % av Mälardalsregionens totala containervolymer, samt ca 300 000 ro-ro-enheter. En kraftfull efterfrågan av hamnkapacitet kan givetvis påskynda

utbyggnadstakten.

Byggverksamhet och hamnverksamhet kommer att pågå parallellt under ett antal år.



Figur 2 Etapputbyggnad

Miljökonsekvenser av projektet

Miljökonsekvenserna av projektet beskrivs utförligt i den MKB som upprättats i anslutning till ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och drift av hamnverksamhet. Allmänhet, sektorsmyndigheter m fl har under arbetet med att göra MKBn getts tillfälle att lämna synpunkter. Samtliga frågor rörande projektets miljökonsekvenser och krav på skyddsåtgärder kommer att behandlas i den prövning som sker enligt miljöbalken.

Genom att i ett tidigt skede kunna ta hänsyn till miljön och de skyddsåtgärder som behövs för att minimera påverkan finns fantastiska möjligheter att lyckas skapa en miljöhamn. Åtgärder som i en befintlig hamn skulle vara mycket kostsamma att genomföra.

Utveckling av Frihamnen

Omlokaliseringen av containerterminalen i Stockholms Frihamn till Norvikudden, fullföljer och konkretiserar Kommunfullmäktiges beslut att påbörja samordningen av den fortsatta planeringen inom Värtan - Frihamnens område. I Värtahamnen är ett

gemensamt arbete, mellan Stockholms Hamn, Markkontoret och Stadsbyggnadskontoret, gällande utveckling av området "Valparaiso" påbörjat. Marknämnden har bordlagt ett förslag till om markanvisning till NCC. Utflyttningen av containerterminalen i Frihamnen innebär ytterligare ett steg i Stadens och hamnens långsiktiga utveckling. Det vattennära läget i Frihamnen har, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, särskilt goda kvaliteter för exploatering av kontor och eventuellt bostäder. Omdaning av området medför också att ett stort antal nya arbetsplatser tillförs och att den tunga trafiken från Frihamnen genom staden minskar. Flera förslag har lagts fram för hur Frihamnsområdet skulle kunna utvecklas. I utlåtande 2006:141 RIII (Dnr 309-3360/2005) nämns som exempel ett finansiellt centrum. Noteras bör dock att fartygstrafiken med bl.a. kombinerade gods- och passagerarfartyg samt kryssningsfartyg kommer att vara kvar i området vilket också framgår av nämnda utlåtande. Exploateringsvärdet av enbart containerterminalens mark i Frihamnen bedöms överstiga 1,5 Mdkr.

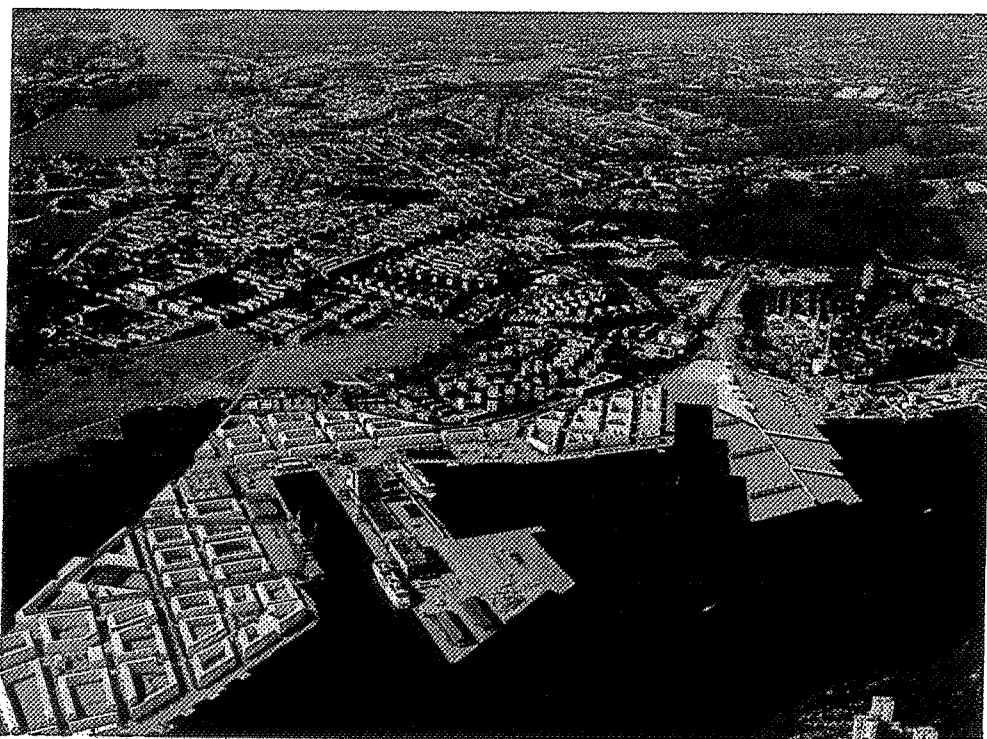


Bild: Stadsbyggnadskontoret / Sightline

Bilden ovan är en illustration från Stadsbyggnadskontoret som övergripande visar stadsutvecklingsidéerna i Frihamnen-Loudden. Idéerna grundas på Stockholm stads och Stockholms Hamns visioner.

Finansiella förutsättningar

Bakgrund

En finansiell analys av investeringen vid Norvikudden har genomförts med fokus på att beräkna investeringens nuvärde och finansieringsbehov. Analysen har haft som utgångspunkt att endast analysera den del av den tänkta hamnverksamheten som är relaterad till investeringen i infrastruktur. Anledningen till detta är att investeringar i

suprastruktur samt drift av den samma enligt nuvarande planer kommer att skötas av en privat operatör. Extern finansiell expertis (Ernst & Young) har anlåtats vid beräkningen av nuvärde och finansieringsbehov.

Investeringen

Investeringen i infrastruktur antas enligt nuvarande planer göras av Stockholms Hamn och kommer enligt en kostnadsberäkning som är gjord av Sweco att uppgå till ca 1,7 Mdkr. Den totala investeringen kommer dock spridas ut under en lång tidsperiod (i analysen har 13 år antagits). Däremot kan hamnen börja ta emot fartygstrafik tidigare än så (i analysen har det antagits att den första etappen tar 3 år att färdigställa). Om de förutsatta beräkningarna om volymtillväxt blir lägre kan (efter 6 år) investeringen avbrytas efter etapp 2. Investeringskostnaden uppgår till 1,02 Mdkr.

Markvärde

Förutom nuvärdet av framtida kassaflöden som genereras i hamnverksamheten uppstår en stor del av nuvärdet av investeringen genom att den mark som frigörs i den befintliga hamnen i Frihamnen kan exploateras. I analysen har exploateringsvärdet antagits uppgå till 1 Mdkr efter avdrag för iordningställande av marken.

Övriga antaganden

Antaganden som gjorts rörande intäkter och kostnader har gjorts mot bakgrund av aktuell prissättning och kostnadsbild i Stockholms Hamn, trafikrapporter framtagna av Transek och BMT Transport Solutions samt ersättningsnivåer och ersättningsmekanismer enligt nuvarande förhandlingar med privat operatör. Då förhandlingar med operatör inte är klara kan vissa antaganden komma att uppdateras. Detta medför att de resultat som framkommit i nuvarande analys kan komma att ändras.

Frånsett att de antaganden som baseras på förhandlingar med operatör i nuläget inte är helt säkra, är det framförallt framtida volymtillväxt och investeringens storlek som är de stora osäkerheterna förknippade med projektet. Övriga antaganden är baserade på Stockholms Hamns nuvarande verksamhet och betraktas därför i sammanhanget som förknippade med mindre risk. Den stora frågan avseende trafiktillväxt är i vilken omfattning hamnens attraktivare läge kommer att påverka trafiken. I analysen har de trafikscenarier som presenterats i framtagna trafikrapporter utgjort grunden.

Nuvärde enligt Base Case

Kalkylen bygger på att avvecklingen av containerterminalen i Frihamnen och flytt till Norvikudden frigör värden som beräknas till 1,0 Mdkr, vilket tillgodoräknas kalkylen. Detta betyder att nettonuvärdet av investeringen uppgår till 0,55 Mdkr antaget avkastningskrav i kalkylen är 5,0 %.

I analysen har utvärderingsperioden avseende nuvärdesberäkningen antagits till 30 år efter att etapp ett är färdig. Detta medför att etapp tre, i det fall den är inkluderad i scenarioanalysen, endast utvärderas under en 20-årsperiod. Om en 30-årig utvärderingshorisont skulle appliceras på hela investeringen, dvs på varje etapp för sig, skulle nuvärdet bli högre. En generell ökning av utvärderingsperioden med 5 år leder till en ökning av det förväntade nuvärdet med ca 23 %. Motsvarande ger en förkortning med fem år av utvärderingsperioden en sänkning av nuvärdet med ca 26 %.



Hamnen livslängd kommer dock att vara betydligt längre och kommer därför att generera intäkter under väsentligt längre tid än den ovan antagna.

Finansieringsanalys

Det totala finansieringsbehovet uppgår enligt samma analys till 1,5 Mdkr. Att det beräknade finansieringsbehovet är mindre än den totala investeringen om 1,7 Mdkr beror på att delar av finansieringen antas ske med kassaflöden som genereras under utbyggnaden. D.v.s. när den första etappen står klar och investeringen i nästa etapp påbörjas kommer hamnen att generera kassaflöden vilka kan användas till att finansiera utbyggnaden.

Scenarioanalys

Scenarioanalysen bygger på ett antal antaganden framförallt avseende trafikvolym och investeringens storlek. I scenarioanalysen har hänsyn även tagits till att det kan finnas möjlighet att skjuta på delar av investeringen i de fall den framtida volymutvecklingen ligger i de nedre intervall som indikerats av trafikrapporterna. Resultatet av scenarioanalysen indikerar ett nuvärdesintervall på mellan 0,4 och 1,4 Mdkr.

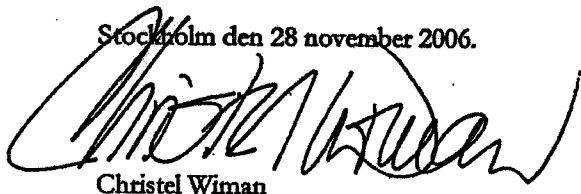
Förslag

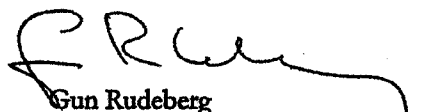
Styrelsen föreslås besluta

att föreslå Stockholms Stadshus AB föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Godkänna genomförandet av utbyggnad av Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden omfattande investeringskostnader om 1,7 Mdkr
2. Finansiering av investeringsutgiften sker dels genom aktieägartillskott från moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 1,0 Mdkr, motsvarande exploateringsvärdet för nuvarande containerterminal i Frihamnen, dels genom upplåning från finansenheten inom Stockholms stad av resterande 0,5 Mdkr
3. Uppdra styrelsen för Stockholms Hamn att i samarbete med Stockholms Stadshus AB genomföra planeringen för utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvikudden).
4. Uppdra åt koncernledningen i Stockholms Stadshus AB att fortlöpande följa projektet.

Stockholm den 28 november 2006.


Christel Wiman


Gun Rudeberg