



Lägesrapport

Utvecklingsprojekt Värtan

2014-02-26



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Projektets bakgrund och syfte.....	3
	2.1 Bakgrund	3
	2.2 Syftet med projektet.....	4
3	Projektets omfattning.....	4
	3.1 Omfattning.....	4
	3.2 Delar utanför projektets omfattning som utförs av Exploateringskontoret och som är nödvändiga för Hamnens funktion.	5
4	Väsentliga händelser under perioden	5
5	Projektorganisation.....	5
6	Beslut.....	6
	6.1 Hamnpåfarten.....	6
	6.2 Planprocess Valparaiso.....	6
7	Ledningssystem	6
	7.1 Kvalitetsledning.....	6
	7.2 Miljö	6
	7.3 Arbetsmiljö.....	6
8	Tidplan.....	7
9	Ekonomi.....	7
	9.1 Intäkter / Finansiering	7
	9.2 Prognos.....	7
	9.3 Upparbetning.....	7
	9.4 Avvikelse.....	8
	9.5 Upphandling.....	8
10	Milstolpar.....	8
	10.1 Beslut och tillstånd.....	8
	10.2 Kommande milstolpar.....	9
11	Riskhantering.....	9
	11.1 Riksinventering.....	9
	11.2 Aktuella risker	9
12	Avslutning.....	10



1 Inledning

Detta är den första lägesrapporten för projekt Värtan.

2 Projektets bakgrund och syfte

2.1 Bakgrund

2.1.1 Översiktsplan:

I stadens Översiktsplan 1999 anges för Värtahamnen att hamnverksamheten är strategiskt viktig för Stockholm och att hamnen utgör riksintresse enligt miljöbalkens bestämmelser, vilket Sjöfartsverket fastställde genom beslut 2001. Länsstyrelsen fastställde därefter tillsammans med Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket i rapport 2005:17 betydelsen av Riksintresset Stockholms Hamn för annan byggnation invid och i hamnområdet.

2.1.2 Att hamna rätt

Som underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten har en strategi tagits fram – ”Att hamna rätt – Förslag till hamnstrategi för Stockholm” (2005-08-31). Strategin innebär i sammandrag att containertrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen och Frihamnen. Kommunfullmäktige beslutade i juni 2006 att godkänna förslaget till hamnstrategi och gav kommunstyrelsen i uppdrag att samordna den fortsatta planeringen av hamnområdet Värtahamnen-Frihamnen. Stockholms Hamn AB har i Vision 2015 konkretiserat hur samordning kan ske mellan hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov.

2.1.3 Vision 2015

Inom Vision 2015 beskrivs bland annat utvecklingsprojektet Värtapiren som innebär att Värtabassängens inre delar fylls ut och att Värtapiren förlängs.

2.1.4 Reviderat genomförandebeslut för Värtapiren

Genom den nya Värtapiren kan ytor som idag används för hamnverksamhet frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren.

Utbyggnaden innebär att Värtapiren utökas med 67 000 kvm och Värtabassängen med 17 000 kvm. Motsvarande yta frånträder Stockholms Hamn i området för att den ska kunna nyttjas för exploatering för andra verksamheter inom Valparaiso och Södra Värtan. Hamnen kommer efter utbyggnaden att omfatta 131 000 kvm vilket motsvarar nuvarande hamn och kommer ha fem kajlägen vilket är ett mer än idag. Färdigställande är planerat till 2016.

Beställare för projekt Värtapiren är Stockholms Hamn AB och Exploateringsnämnden i samverkan. Genomförandefrågor regleras genom att ett genomförandeaftal mellan



Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden tecknas. Projektet styrs gemensamt av en styrgrupp bestående av representanter som tillsätts av VD för Stockholms Hamn AB och förvaltningschefen för Exploateringskontoret. Projektchefen finns hos Stockholms Hamn AB men är övergripande ansvarig för projektet i sin helhet och är föredragande för styrgruppen.

Projektledningen bemannas av projektchefen och drivs av Stockholms Hamn AB. Investeringarna i projektet finansieras till 77,5% av exploateringsnämnden och 22,5 % av Stockholms Hamn AB.

2.2 Syftet med projektet

- Att säkerställa sjöfarten i Stockholm genom utveckling i samklang med Stockholms utvecklingsplaner – främst Norra Djurgårdsstaden
- Behov av modernare, effektivare och mer miljövänlig hamn.



Figur 1. Illustration av utbyggnaden

3 Projektets omfattning

3.1 Omfattning

- Projektets målsättning, omfattning, styrning och uppföljning regleras i särskilt projektdirektiv.
- Ombyggt hamnområde på 131 000 m² vilket är samma som yta som dagens hamn.
- Den nya hamnen har fem kajlägen och totalt 1200 meter kaj.



3.2 Delar utanför projektets omfattning som utförs av Exploateringskontoret och som är nödvändiga för Hamnens funktion.

- 85 000 m² nybyggd hamnyta. Motsvarande 85 000 m² i befintligt markområde främst inom Valparaiso avträds av hamnen och återlämnas till Staden för exploatering. Inom kvarteret Valparaiso är ett område för handel och kontorsändamål om 60 000 – 80 000 kvm anvisat till NCC Property Development. Här utreds möjligheterna att utveckla området för handel, kontor och bostäder. En målbild finns framtagen för ett huvudstråk i form av en allé genom området som ska binda samman Norra Djurgårdsstadens stadsutvecklingsområde från Frihamnen i söder till Ropsten i norr.
- Färdigställande av ny bassängväg med anslutande försörjningssystem för hamnens behov av infrastruktur.
- Ny planskild väganlutning till Norra länken.
- Ny järnvägsanslutning. (Delar utförs av projektet).
- Lösning för Tallink Siljas passagerares behov av långtidsparkering inom kvarteret Valparaiso

4 Väsentliga händelser under perioden

- 2012-06 till 2013-01: Överprövning av upphandling ”Pir och Kaj”. Klagande lade ner sin process.
- 2013-2014 Planering och upphandling av delprojektens entreprenader. Uppbyggnad av projektorganisation. Systemuppbyggnad, arbetsmiljö-, miljö-, och kvalitetledning i projektet
- 2013-02: Kontraktsskrivning Delprojekt Pir och Kaj med Aarsleff.
- 2013-08: Start av kontraktarbeten för Rivning, muddring och grundläggning på arbetsplatsen
- 2013-11: Frysmuddring avbruten på grund av att avsett resultat ej uppnåtts. Åtgärder utreds i samarbete med Länsstyrelsen.
- 2014-01 Start pålning och spåntning.

5 Projektorganisation

Projektorganisation leds under Stockholmshamnar och Exploateringskontoret genom gemensam Projektchef. Projektet är indelat i fyra delprojekt. Förberedande arbeten, Pir och Kaj, Byggnader och Infrastruktur. Projektorganisationen består av ett femtiotal individer där majoriteten är konsulter. Projektorganisationen är nu snart i peak då projektering fortfarande pågår och alla delprojekt går in i genomförande. Projektchefen styrs av en styrgrupp bestående av Hamnens VD och VVD samt Exploateringskontorets chef för ”Stora projekt” och projektchefen för ”Norra Djurgårdsstaden”. Hamnen har tillika en Beredningsgrupp som agerar rådgivande åt hamnens VD.



6 Beslut

6.1 Hamnpåfarten

Under 2013 har det varit osäkert om den i genomförandebeslutet utlovade tunneln ”Hamnpåfarten” mot norra länkens trafikplats skulle ersättas av en lösning med hög bro inom Valparaiso. Problemet för projektet är att hamnpåfarten är en väsentlig funktion för att evakuera hamnens ankommande trafik. Att blanda hamntrafiken med lokal trafik och kollektivtrafik är riskfyllt för hamnens kapacitet. Val av lösning för hamnpåfarten har även inverkan på hamnplanens höjdsättning. Värtaprojektet bygger hamnplan enligt planerad höjdsättning och eventuellt framtida beslut om ändrad höjdsättning får anstå till dess att Valparaiso är utformat i sin helhet. Beslut om förändringar i hamnens närhet riskerar att resultera i ombyggnad av den nya hamnens ytor för uppställning av avgående fordon.

6.2 Planprocess Valparaiso

Stadsbyggnadskontoret har genomfört parallellt uppdrag för kv Valparaiso. I samband med årsskiftet 2013-2014 togs beslut att team Rundquist tilldelas deluppdrag två, som innebär att bistå staden med en vidareutveckling av förslaget till ett underlag för kommande detaljplan för Valparaiso. Hamnen ser fördelar med detta beslut då Rundquists förslag har stor potential att lösa hamnens framtida behov. Samtidigt medför tidplanen för planprocessen att den nya bebyggelsen med anslutande infrastruktur inte kommer att vara färdigställd vid tidpunkten för Värtapirens invigning. Exploateringskontoret har därför att säkra försörjning med infrastruktur för vägar, järnväg, Va, FV, el och högspänning till hamnen provisoriskt.

7 Ledningssystem

Projektet har ett väl utvecklat ledningssystem för projektet. Ett flertal interna och externa revisioner har förekommit.

7.1 Kvalitetsledning

Projektet har en väl fungerande dokumenthantering samt särskild projektportal för lagring av dokument.

7.2 Miljö

Projektet har omfattande miljökrav från Stadens målsättning, norra Djurgårdsstadens miljöprogram, villkor i miljödom och detaljplan samt inte minst hamnens egna miljöambitioner. Hamnen har väl definierade miljömål för projektet. Det finns inga större tillbud att rapportera.

7.3 Arbetsmiljö

Det finns inga större tillbud att rapportera. Hamnen har väl definierade arbetsmiljömål för projektet. Projektet satsar stora resurser på att minimera risker för arbetsskador.



Hamnen gör detta genom att ställa krav i upphandlingar, ta ansvar för projekterade lösningar samt genom att påverka entreprenörerna i genomförandet.

8 Tidplan

Projektet handlade upp den första stora entreprenaden ”Pir och kaj” väl tajmat till genomförandebeslutet sommaren 2012. Tyvärr utsattes upphandlingen för överprövning och kontrakt kunde skrivas först våren 2013. Enligt nuvarande planeringsförutsättningar planeras invigning av ny terminalbyggnad till halvårsskiftet 2016 och entreprenaderna avslutas i sin helhet årsskiftet 2016/2017. Därefter kan Staden ta över den mark som projektet frigör.

9 Ekonomi

9.1 Intäkter / Finansiering

Projektets Investering finansieras gemensamt av Stockholms Hamnar (22,5 %) och Exploateringskontoret (77,5 %). Projektets investering samt Värtahamnens prognostiserade intäkter och kostnader på 85 års sikt, har nuvärdeberäknats till + 197 mkr

Godkänd budget i genomförandebeslut 2012-05	
Kalkyldatum	2011-06
Summa	2 640 000 tkr
4601 Tidiga arbeten	38 000 tkr
4602 Beställarens arbeten	274 384 tkr
4603 Projektering	91 616 tkr
4604 Förberedande Arbeten	80 000 tkr
4605 Pir och Kaj	1 131 000 tkr
4606 Infrastruktur	333 000 tkr
4607 Byggnader	457 000 tkr
4620 Risk	235 000 tkr

9.2 Prognos

Slutkostnadsprognos för projektet är lika med budget 2640 mkr uppräknat med index. I kalkylvärde 2016 renderar budget + indexuppräkning en total prognostiserad slutkostnad på 2948 mkr

9.3 Upparbetning

Upparbetning per 2013-12-31 är 519 miljoner kronor.



9.4 Avvikelser

- Projektets upphandling av ”Pir och kaj” överklagades och kontraktsskrivning försenades från planerat 2012-06 till 2013-01. Förseningen får direkt konsekvens på färdigställandetid och därmed även motsvarande indexeffekt på kostnader.
- Projektet har beviljats finansiering från EU Ten-T med en omfattning om 14 miljoner Euro (120 mkr). Halva beloppet är utbetalt och resterande 7 miljoner Euro erhålles vid projektavslut.
- I projektet har oförutsedda kostnader för hantering av föroreningar i mark och för grundläggning uppstått. Storleksordningen har dock inte bedömts som större än vad som förväntats i budget för ändrings- och tillägsarbeten samt övriga projektreserver.

9.5 Upphandling

74% av kontrakten upphandlade. Kontraktssummor har ett utfall med en total avvikelse på 1%.

Värtan upphandlade entreprenadkontrakt 131014					
Entreprenad	Delprojekt	Kontrakt i budget	Kontrakt upphandlade	Förändring	Prognos kontrakt
E300 Pir och Kaj	Pir och Kaj	1 080 000 000	1 164 000 000	84 000 000	1 164 000 000
E305 Mark	Infrastruktur	96 624 000	63 000 000	-33 624 000	63 000 000
E306 ITS	Infrastruktur	10 000 000			10 000 000
E307 El & Tele	Infrastruktur	89 900 000	44 000 000	-45 900 000	44 000 000
E308 Systemintegration	Infrastruktur	4 500 000			4 500 000
E309 Styr & Regler	Infrastruktur	9 000 000			9 000 000
E310 Säkerhet	Infrastruktur	9 000 000			9 000 000
N71 Passagerargångar	Byggnader	124 940 000	107 290 000	-17 650 000	107 290 000
N72 Fördelningsstation	Byggnader	14 210 000	13 975 000	-235 000	13 975 000
N73 Tullvisitationsbyggnad	Byggnader	18 361 000			18 361 000
N74 Övriga Byggnader	Byggnader	14 609 000			14 609 000
N75 Teknikbyggnader	Byggnader	2 070 000			2 070 000
N76 Terminalbyggnad	Byggnader	410 000 000			410 000 000
		1 883 214 000	1 392 265 000	-13 409 000	1 869 805 000

10 Milstolpar

10.1 Beslut och tillstånd

Beslut och tillstånd styrande för projektet är följande:

Detaljplan

- Planarbete 2006-2008
- Samråd 2008
- Beslut i KF 2009
- Beslut Länsstyrelsen 2009
- Beslut i Regeringen



Miljö tillstånd för Hamnverksamhet och vattenverksamhet

- Underlag för projektering 2005-2007
- Miljödomstolen 2010-02-16 Avslag!
- Miljööverdomstolen 2011-04-19 Tillstyrker!
- Högsta domstolen 2012-06 Medger ej prövningstillstånd/Laga kraft.

Politiska beslut

- Inriktningsbeslut i Kommunfullmäktige 2007
- Genomförandebeslut i styrelse och nämnd 2009
- Reviderat genomförandebeslut i kommunfullmäktige 2012-05-16

10.2 Kommande milstolpar

Styrande deltid

- 2014-05 Upphandling Terminalbyggnad
- 2014-10 Grundläggning Pir och Kaj färdigställd för Stomresning terminalbyggnad
- 2016-03 Kaj 1, 2 och 3 färdigställda för fartyg
- 2016-05 Driftsättning ny hamnplan
- 2016-05 Driftsättning Terminalbyggnad
- 2017-01 Färdigställande av projekt
- 2017-01 Överlämning mark till Exploateringskontoret

11 Riskhantering

11.1 Riksinventering

Projektet har genomfört riksinventering vilken löpande följs upp.

Kvarstående risker är främst:

- Enstaka entreprenader som försenas riskerar att orsaka stor skada i andra efterföljande entreprenader.
- Avvikande grundläggningsförhållande större än vad som förutsatts i kontrakt skulle kunna medföra stora ekonomiska och tidsmässiga konsekvenser.
- Eventuell upptäckt av ”miljöskulder” i den drygt hundra år gamla piren riskerar att falla ut i stora kostnader för efterbehandling och deponi.
- Den kvarstående upphandlingen av totalentreprenad för den arkitektritade terminalbyggnaden med stora miljökrav är relativt osäker gällande kontraktssumma.
- Entreprenadarbeten främst i vatten riskerar att störa den pågående hamnverksamheten. Hamnen har garanterat att Rederiet skall vara skadeslöst under projekttiden.

11.2 Aktuella risker

- Kvarstående osäkerhet i Valparaisos planprocess (se 6.2). Försörjning av infrastruktur, vägar, järnväg, Va, FV, el och högspänning till hamnen måste lösas så att hamnen kan tas i drift.



- Beställarens egna arbeten löper enligt plan. Stor insats läggs på uppdatering av teknisk och tidsmässig samordning mellan delprojekten. Vi befarar att Aarsleffs arbeten med att tillskapa nya ytor är försenade med två till fyra månader. Detta får kopplingar till andra delprojekt och framförallt Terminalbyggnadens kontraktsförutsättningar som nu är under upphandling.
- Frysmuddring (Villkor i miljödom) avbruten på grund av bristande tekniska förutsättningar för bottenförhållanden och sediment. Pågående diskussion med Länsstyrelsen om ändrat metodval.

12 Avslutning

Sammantaget så går det bra för projektet. Mest lyckosammast hitintills är:

- Skapandet av projektorganisationen.
- Framtagandet av den tekniska lösningen för grundläggning där projektet ersatte den tidigare idén med utfyllnad av sprängsten till nuvarande konstruktion där huvuddelen av piren utbyggnad utförs som pådäck i havsnivån två meter under färdiga körytor. Detta har varit avgörande ur tidsmässigt, ekonomiskt och riskmässigt perspektiv.
- Genomförda upphandlingar.
- Erhållandet av finansiellt stöd från EU-Tent.

Nu under 2014 går projektet in i den mest utmanande perioden. Alla delprojekt skall samsas på befintliga ytor samtidigt som hamnverksamheten pågår. 1000 pålar skall sättas med en ambitiös tidplan och med små toleranser. Miljökraven begränsar de tillgängliga alternativen vid framtida avvikelser. Sannolikt kommer det i huvudsak vara avgjort hur väl projektet lyckas vid ingången av 2015.

Beställare: Johan Castwall

Projektchef: Per Ling-Vannerus