

Handläggare:
Peter Dahlberg, tfn 08-508 29 323

Till
Koncernstyrelsen

Lägesredovisning 2016 - projekt Norvik

Koncernledningens förslag till beslut

Koncernstyrelsen beslutar följande.

Redovisning avseende projekt Norvik godkänns.

Ingela Lindh
VD

Sammanfattning

En ny godshamn i Norvik ska trygga varuförsörjningen och kunna möta ökade godsvolymer och större fartyg. Koncernledningen konstaterar att projektet är betydelsefullt för utvecklingen av Stockholmsregionens sjöfart och att hamnen kommer att utgöra en viktig funktion i ett det globala transportnätet.

Stockholms Hamns styrelse godkände i september 2016 en lägesrapport för projekt Norvik, som är den andra efter genomförandebeslutet i kommunfullmäktige den 5 mars 2007. Den första lägesredovisningen behandlades i koncernstyrelsen i december 2015. Koncernledningen har efter bolagets lägesrapport i september 2016 låtit genomföra en extern granskning av projektet mot stadens projektstyrningsmetodik. Den granskningen ingår i detta ärende och blev klar i mars 2017. Granskningen visar sammantaget att projektet fungerar väl och bedrivs i enlighet med stadens projektstyrningsmodell.

Projektet har sedan 2015 fått en järnvägsplan och miljötillstånd för hamnverksamhet med tillhörande vattenverksamhet, som vunnit laga kraft. I augusti 2016 påbörjades också ansökan om tillstånd för vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg.

Stockholms Hamn har inte rapporterat om några avvikelser i projektet. I projektdirektivet finns en tidplan och budget som baserats på en systemhandling som togs fram 2012. Sedan dess bedöms att marknadsläget för containertrafik förbättrats och bolaget har sett en ökning av godsvolymer i befintlig hamn i Nynäshamn.

Kommunfullmäktiges genomförandebeslut från 2007 omfattade en investering i utvecklingen av Norvik hamn om 1,7 mdkr (exkl. indexuppräkningsar). Efter genomförandebeslutet har ändringar, bl.a. på grund av reviderade villkor för miljötillstånd varit nödvändiga. Stockholms Hamns lägesredovisning från september 2016 bygger på investeringskalkylen i lägesredovisningen från 2015. Där anges en slutkostnadsprognos inklusive indexuppräkningsar om ca 3,6 mdkr och ett positivt nuvärde om ca 508 mnkr, vilket endast avviker 8 procent från nuvärdet i genomförandebeslutet 2007. Lägesredovisningen och slutkostnadsprognosen omfattade kajlägen, hamnområde, kontors- och servicebyggnader samt järnvägsanslutning.

Koncernledningen konstaterar att projektet, efter Stockholms Hamns lägesredovisning, inlett ett arbete med att uppdatera investeringskalkylen. Projektet utreder önskemål från hyresgäster och driftoperatör om programförändringar för hamnens och lokalernas omfattning, vilka kan komma att påverka tidplan och budget. Tidplanen för projektet är sammanlänkad till utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och blir ett fortsatt fokus för projektet.

Med hänsyn till den investeringsvolym projektet innebär vill koncernledningen lyfta fram att kontinuerlig kostnadskontroll och analys avseende intäkter prioriteras även fortsättningsvis i kommande projektuppföljning. I detta ingår att Stockholms Hamn genom aktiva avtalsförhandlingar säkerställer att projektets investeringsutgifter är fullt ut finansierade med intäktsflöden som upprätthåller och/eller förbättrar projektets nuvärde.

Projektet är omfattande och att definiera som ett stort projekt enligt kommunfullmäktiges investeringsregler. Därför uppmanar koncernledningen Stockholms Hamn att återkomma till sin styrelse och till koncernledningen med kontinuerliga lägesredovisningar.

Bakgrund

Den nya godshamnen i Norvik planeras på Norvikudden, som ligger strax norr om Nynäshamn och omfattar ca 440 000 kvm. Området förvärvades 1992 av Stockholms stad genom Stockholms Hamn. NCC Construction AB äger mark intill, som är tänkt att utvecklas för verksamhet som i första hand är relaterad till logistik- och lagerverksamhet.

Norvik ligger 55 km från Stockholm. Landtransporter via Norvik till och från Stockholmsregionen bedöms ge väsentligt lägre transport- och miljökostnader jämfört med andra hamnalternativ. Dagens sjötrafik utvecklas mot allt större fartyg, vilket förutsätter djuphamnar med havsnära läge. Läget på Norviksudden är väl lämpat för hamnverksamhet och har en kort och rak inseglingsled. Efter projektets genomförande ska en större andel

gods kunna komma via sjötransport med RoRo (roll on roll off, gods som rullar på och av fartygen) eller containers. När hamnen i Norvik öppnar kan containerverksamheten i Frihamnen flyttas och området frigöras för annan verksamhet.

Den 12 juni 2006 togs ett inriktningsbeslut för utveckling av Norviks Hamn av kommunfullmäktige. I februari 2007 lämnade Stockholms Hamn in ansökan till Miljödomstolen om miljötillstånd för vatten- och hamnverksamhet samt dispens för att dumpa muddringsmassor. Den 5 mars 2007 tog kommunfullmäktige ett genomförandebeslut i ärendet. Därefter har Stockholms Hamn haft fortsatt ägardirektiv att planera för genomförande av projektet.

Projektet har sedan 2006 följts upp genom sedvanlig redovisning i den ekonomiska rapporteringen i samband med budget, bokslut och tertialrapporter samt under de senaste åren genom koncernledningens deltagande i Stockholms Hamns beredningsgrupp för stora projekt. I december 2008 godkände Stockholms Hamns styrelse avtal rörande drift av bl.a. containerterminalen i Norvik och Frihamnen med Hutchison Port Holdings (HPH).

I april 2009 godkände styrelsen för Stockholms Hamn ett mark- och exploateringsavtal för Norvik mellan Nynäshamns kommun, Stockholms Hamn och NCC. Vid samma tillfälle godkändes även samarbetsavtal mellan NCC Construction Sverige AB och Stockholms Hamn rörande Norvikudden. Beslutet omfattade även ett genomförandebeslut mellan Stockholms Hamn och Banverket angående industrispår till den befintliga Nynäsbanan. Detaljplanen för området vann laga kraft genom regeringsbeslut i februari 2011.

I december 2015 behandlade koncernstyrelsen den första lägesredovisningen, som angav en slutkostnadsprognos inklusive index om ca 3,6 mdkr och ett positivt nuvärde om ca 508 mnkr. Detta innebär en minskning av det tidigare nuvärdet i genomförandebeslutet med 8 procent, vilket ligger inom den nivå som inte behöver en revidering av tidigare genomförandebeslut. Lägesredovisningen och slutkostnadsprognosen för projektet omfattade kajlägen och de centrala delarna av hamnområdet, samt kontors- och servicebyggnader liksom järnvägsanslutning.

Koncernledningen konstaterade i lägesredovisningen från 2015 att projektet hade genomgått en utdragen tillståndsprocess på grund av ett stort antal nödvändiga beslut, domar och överklaganden. Detta medförde också ett antal ändringar utifrån ökande byggkostnader samt vissa förändringar på grund av ändrade krav från verksamheten. Samtidigt konstaterades att projektet hade kvar ett antal frågor som kan inverka på projektet avseende bl.a. tillståndsprövning, varför koncernledningen betonade att kontinuerlig kostnadskontroll och analys avseende intäktsbedömning behövde prioriteras.



Bild 1. Norviks hamns läge i regionen

Ärendet

Stockholms Hamns styrelse godkände i september 2016 en lägesrapport för projekt Norvik. Lägesrapporten från Stockholms Hamn är den andra sedan genomförandebeslutet i kommunfullmäktige den 5 mars 2007. Den första lägesredovisningen behandlades i koncernstyrelsen i december 2015. Projektet har efter bolagets lägesrapport också genomlysts av externa konsulter från PwC utifrån ett projektstyrningsperspektiv, vars slutsatser redogörs för under rubriken nedan "Extern granskning av projektet".

Idag är Stockholms Hamns containerterminal förlagd till Frihamnen. Den är viktig för regionens godstransporter och klassad som riksintresse av Trafikverket. Terminalen är

ansluten med ett industrispår från Värtabanan och kan inte avvecklas förrän projektet i Norvik är färdigt. Stockholms stads projekt Norra Djurgårdsstaden förutsätter också att spåret i Norvik är klart innan utvecklingen av området kan gå vidare i de sista etapperna.

Projektets syfte och målsättning

En ny godshamn i Norvik har i syfte att trygga varuförsörjningen och kunna möta framtidens krav på ökade godsvolymer och större fartyg. Projektet ska utgöra ett föredöme för aktivt och framsynt miljöarbete, där stor miljöhänsyn ska tas vid genomförandet och framtida drift och underhåll.

Genom projektet säkerställs regionens varuförsörjning och goda förutsättningar för sjöfarten för att främja regionens utveckling och tillväxt. Målet med utbyggnaden av hamnen i Norvik är att en så stor del som möjligt av regionens godstransporter ska komma via sjötransporter, och projektet möjliggör att transporter övergår från land till sjöfart.

Projektet

Utvecklingen av Stockholm Norvik Hamn består av två separata hamndelar, en RoRo-del (roll on roll off, gods som rullar på och av fartygen), som hanteras inom Stockholms Hamn, och en containerdel som arrenderas ut till HPH.

Den exploaterade ytan omfattar ca 440 000 kvm. Hamnen kommer att ha mellan 10 och 16,5 meters djup. Projektet omfattar de centrala delarna av hamnområdet, hela RoRo-hamnen med två kajlägen, två av fyra kajlägen i containerhamnen samt kontors- och servicebyggnader. Det ingår också järnvägsanslutning, utbyggnad av infartsväg, farledsmärkning samt utbyggnad av teknisk försörjning till området. Därutöver kan Stockholms Hamnar i en tillkommande etapp, om marknadsläget tillåter, låta utöka ytorna för uppställning av container tillsammans med anläggande av de två resterande kajlägena.

Arbetet med jordförstärkning startades i enlighet med tidplan i april 2016 och muddring (schaktning under vatten) påbörjades under september 2016. En avveckling av containerverksamheten i Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden planeras till 2020.



Bild 2. Illustration av det planerade projektet

Projektorganisation

Projektorganisationen leds av Stockholms Hamn genom en projektchef och organisationen är ännu under successiv uppbyggnad. Projektet är indelat i fem delprojekt: Förberedande arbeten, Masshantering, Vatten och Konstbyggnader, Infrastruktur samt Byggnad.

Projektet styrs av Stockholms Hamn. Projektet rapporterar till koncernledningen genom en beredningsgrupp, som består av VD och av VD utsedda medlemmar. Beredningsgruppens uppgift är att löpande informera sig om projektets utveckling samt att vara rådgivande utifrån uppkomna speciella frågor, händelser och avvikelser från fastlagda projektramar. VD fastställer övergripande villkor för kvalitativa, ekonomiska och tidsmässiga ramar, samt kommunicerar löpande beslut och ställningstaganden.

Ekonomi

Kommunfullmäktiges beslut den 5 mars 2007 omfattade en investering i utveckling av Stockholm Norvik om 1,7 mdkr (exkl. indexuppräknings). Nuvärdet bedömdes till 549 mnkr.

Efter genomförandebeslutet år 2007 har förändringar gjorts i projektet bl.a. på grund av domstolsbeslut som ändrat förutsättningarna. Lägesredovisningen 2015 angav därför en bedömd slutkostnadsprognos om 3 638 mnkr inkl. indexuppräknings och oförutsedda kostnader. De ökade kostnaderna bedöms dock mötas av motsvarande intäkter. Nuvärdet

bedömdes 2015 till 508 mnkr, vilket var ca 8 procent lägre än i genomförandebeslutet och därmed inom den nivå som inte behöver något nytt beslut, i enlighet med stadens riktlinjer för styrning av stora projekt och investeringar. Denna investeringskalkyl och nuvärdesberäkning ligger till grund även för föreliggande lägesrapport som Stockholms Hamn beslutade om i september 2016.

Avvikelserna mellan genomförandebeslutet och nuvarande slutkostnadsprognos beror i huvudsak på indexuppräknings (675 mnkr), ändrad järnvägsdragning (600 mnkr), ändring av byggnaders utformning (150 mnkr), ökade krav på kajer och infrastruktur (200 mnkr), utökad projektledning (50 mnkr) samt en större riskreserv (150 mnkr). Sammantaget innebär dessa poster 1 825 mnkr och utgör därmed merparten av den utökade investeringsvolymen.

Väsentliga händelser efter lägesredovisningen 2015

I april 2016 vann Mark- och miljööverdomstolens dom laga kraft avseende anläggande och drift av hamn. I april 2016 påbörjades också arbeten med jordförstärkning av hamnplan och samma månad vann Trafikverkets nya järnvägsplan laga kraft. I augusti 2016 påbörjades ansökan om tillstånd för vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg. Därefter har muddringsarbeten i vattenområdet där hamnen ska anläggas påbörjats.

Avvikelser och programförändringar

I lägesrapporten finns inga avvikelser rapporterade. I projektdirektivet är tidplan och budget baserade på den systemhandling som togs fram år 2012. Den systemhandlingen är samordnad mellan projektet och de krav som presenterats av hamnens olika funktioner. Systemhandlingen är även samordnad med de krav som driftoperatören HPH presenterade år 2012.

Efter år 2012 har omvärlden utvecklats inom många områden. Bland annat bedöms att marknadsläget för containertrafik har förbättrats och en ökning har skett av godsvolymer i bolagets befintliga hamn i Nynäshamn. Av den anledningen har det framförts önskemål från hyresgäster och driftoperatör om programförändringar för hamnens och lokalernas omfattning som projektet har ombetts att utreda, vilka kan komma att påverka både tidplan och budget. Den enda programförändringen som är beslutad är att minska kajdjupet vid två kajlägen från 12,5 m till 10,5 m. Det kommer dock fortfarande byggas kajlägen med djup om 16,5 m.

Kommande händelser och tidplan

I projektdirektivet anges att första anlöp planeras att ske vid årsskiftet 2019-2020. Projektets övergripande tidplan är dock ännu inte beslutad. De programändringar som efterfrågas bedöms påverka projekteringen av hamnplan och byggnader, vilket i sin tur kan påverka tiden för första

anlöp. Hur stor förseningen blir är svår att bedöma i dagsläget, men kan uppgå till tre månader eller mer.

Risker

Arbetet med jordförstärkning av områden med inneslutna lerområden på hamnplanen kan dra ut på tiden. Det beror på att det är svårt att prognostisera erforderlig tid för överlastar på både jordförstärkta områden och områden som inte är jordförstärkta.

Det finns också risker kopplade till driftoperatören HPH vad gäller önskemål och beslut om utformning av deras verksamhet och egna investeringar, samt risker vad gäller överprövningar i upphandlingar och svårigheter att allokera resurser inom projektering, entreprenader och projektledning. Vidare finns identifierade risker förenade med otillräcklig kompetens hos upphandlade konsulter och designen för infartsvägen kan påverkas av att Nynäshamns kommun inte kan ta emot avloppsvatten.

I projektet kommer en rutin för riskhantering tas fram och fastställas på samma sätt som gjorts i projektet Värtan. De erfarenheter som gjorts där kommer också att återföras till projektet.

Extern granskning av projektet

Koncernledningen har genom PwC låtit genomföra en extern granskning av projektet mot Stockholms stads projektstyrningsmetodik. I granskningen indikeras att projektet är väl fungerande och bedrivs i enlighet med projektstyrningsmetodiken.

Granskningen har kommit fram till att ett större antal mätbara mål skulle underlätta målstyrningen och utveckla rapporteringen. Projektorganisationen bedöms dock fungera väl och ha väldefinierade roller. Erfarenheter från bolagets tidigare projekt har tagits tillvara genom att projektet låtit anställa personer som varit delaktiga i dessa, men det poängteras i granskningen att vakanta roller bör tillsättas för att säkerställa kontinuitet och kvalitet. I granskningen föreslås vidare att den styrtidplan som finns bör föras in i dokumentstrukturen, för att underlätta identifieringen av dokumentet och förbättra tillförlitligheten.

PwC konstaterar att projektet inte har uppdaterat nuvärdeskalkylen trots att det har gått mer än ett år sedan den ursprungliga kalkylen togs fram, samt det skett betydande förändringar i förutsättningarna (containeryta och byggnadsarealer). Beslut om att inte uppdatera kalkylen har dock skett i samförstånd med Stockholms stad. I granskningen framförs att de nya förutsättningarna bör återspeglas i en uppdaterad nuvärdeskalkyl med tillhörande känslighetsanalys för olika antaganden. Riskarbetet i projektet bedöms dock ske i enlighet med Stockholms stads projektstyrningsmetodik, med tillvaratagande av tidigare projekts riskhantering.

I granskningen framgår vidare att innehållet i kommunikationsplanen är i enlighet med projektstyrningsmetodiken, men att det är möjligt att på ett bättre sätt specificera hur ofta, vad

och när man ska kommunicera genom olika kanaler. Rapporteringen till beredningsgruppen har också i allt väsentligt skett i enlighet med stadens projektstyrningsmetodik. Dock har inte alla parametrar i projektplanen funnits med, som ”Resurs/rekryteringsbehov” och ”Media/Info”. Därutöver framgår att innebörden av områdena ”Kundperspektiv” och ”Driftsperspektiv” bör förtydligas i projektplanen.

Koncernledningens synpunkter och förslag

Utvecklingen av Norvik ligger väl i linje med Stockholm Hamns uppdrag att utveckla goda förutsättningar för sjöfartens och regionens varuförsörjning för att främja utveckling och hållbar tillväxt. Projektet är betydelsefullt för utvecklingen av Stockholmsregionens sjöfart och kommer att utgöra en viktig funktion i det globala transportnätet.

Koncernledningen kan konstatera att projektet sammantaget fungerar väl. Sedan lägesredovisningen 2015 har projektet fått beslut om tillstånd för hamnverksamhet och vattenverksamhet och även en järnvägsplan som vunnit laga kraft. Vidare påbörjades i augusti 2016 en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg. Projektet har med anledning av dessa förändringar inlett ett arbete med att revidera investeringskalkylen och tidplanen.

Vad gäller tidplanen redogör projektet för att det kan uppstå förseningar om tre månader eller mer. Koncernledningen poängterar att det är viktigt att i kommunikationen med blivande hyresgäster och driftoperatör verka för transparens och att det tas fram en tidpunkt för när slutgiltig tidplan kan fastställas. För att inte ändra i förutsättningarna för de intressenter som kan påverkas, bör projektet i arbetet med tidplanen styra så långt det är möjligt mot de tidpunkter som tidigare kommunicerats. I eventuella förskjutningar behöver också ekonomin i projektet beaktas och hur förskjutningarna inverkar på nuvärdet av investeringen.

Projektet är fortfarande i ett tidigt skede och det har framförts önskemål från olika intressenter om programförändringar som projektet har ombetts att utreda. Med hänsyn till den investeringsvolym som projektet innebär är det viktigt med en fortsatt och kontinuerlig kostnadskontroll och analys avseende intäktsbedömning. Detta kommer att ligga till grund för eventuella beslut om förändringar och kommande projektuppföljning.

Koncernledningen ser positivt på att projektet anpassas efter nya förutsättningar och lyfter fram vikten av att Stockholms Hamn fortsätter genom aktiva avtalsförhandlingar säkerställa att projektets investeringsutgifter är fullt ut finansierade med intäktsflöden som upprätthåller och/eller förbättrar projektets nuvärde.

Projektet utgör en omfattande investering och är att definiera som ett stort projekt (>300 mnkr), enligt kommunfullmäktiges investeringsregler. Koncernledningen uppmanar därför Stockholms

Hamn att kontinuerligt återkomma till styrelsen och koncernledningen med lägesredovisningar.

Bilagor

1. Tjänsteutlåtande från styrelsen för Stockholms Hamn AB
2. Protokollsutdrag från styrelsen för Stockholms Hamn AB 2016-09-26
3. PwC:s rapport Projektgranskning utbyggnad av Norvik Hamn (SEKRETESS)