

Handläggare
Jennifer Johnson
08-508 264 08**Till**
Exploateringsnämnden
2018-04-19

Slutredovisning av utbyggnad för Värtaterminalen och Värtapiren

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen av utbyggnad av Värtaterminalen och Värtapiren.

Håkan Falk
Förvaltningschef

Sara Lundén
Avdelningschef

Staffan Lorentz
Enhetschef

Sammanfattning

För att möjliggöra stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden har Värtapiren och Värtaterminalen byggts ut. Projektet finansierades av exploateringskontoret och Stockholms Hamn AB och genomfördes från juni 2013 till januari 2017. Genomförandebeslutet avsåg ett ombyggt hamnområde på 131 000 m². I huvudsak har projektet genomförts genom Stockholms Hamn AB:s organisation. Den nya hamnen har fem kajlägen och totalt 1 200 meter kaj.

Hamnen har utformats för att initialt hantera befintligt tonnage till destinationerna Helsingfors, Åbo och Tallinn med tillägg av Rigatrafiken som flyttats från Frihamnspiren. Ett reviderat genomförandebeslut togs år 2012 för totala investeringsutgifter om 2640 mkr för Värtaprojektet. Indexuppräknat 2820 mkr.

Exploateringskontoret
Stora projekt

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 81
Växel 08-508 276 00
staffan.lorentz@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Bakgrund

Redan i de initiala planerna för omvandling av Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden redovisades behoven av friställande av mark och flyttning av verksamheter för att kunna bebygga områdena med bostäder och arbetsplatser. Gasverkets nedläggning, nedläggning av Louddens bränslehantering, flytt av containerterminalen och utveckling av de båda pirerna i området, Värtapiren och Frihamnspiren, fanns med redan i de första skisserna. Sedan knappt tio år benämns stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

Den utveckling som har skett av Värtapiren och Värtaterminalen är ett projekt samordnat och samfinansierat av Stockholms Hamn AB och exploateringskontoret. För Hamnen har projektet medfört modernisering och effektivisering av sina anläggningar som nu är väl anpassade till sina kunders behov. För exploateringskontoret har mark som tidigare använts för hamnverksamhet i Södra Värtahamnen friställts för planerad exploatering av ca 2 400 nya bostäder och 10 000 arbetsplatser i kvarteren Valparaiso och Södra Värtan.



I stadens Översiktsplan 1999 angavs 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.

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 innebar i sammandrag att containertrafiken i huvudsak flyttades till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklades och att kryssningstrafiken fördelades 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 Värtapiren-Frihamnen. Stockholms Hamn AB har i Vision 2015 konkretiserat hur samordning kan ske mellan hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov.

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

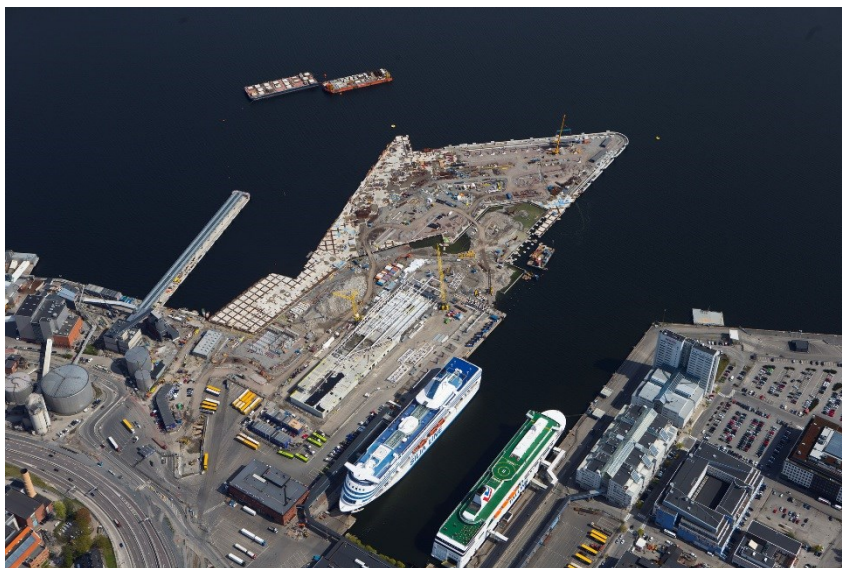
Projektet med att bygga ut Värtapiren, flytta och bygga ut färjeterminalen möjliggör stadsutveckling i nytt planområde, Valparaiso och Södra Värtahamnen, främst genom frigörande av 85 000 m² hamnområde. Samtidigt bibehålls hamnverksamheten och förbättras bland annat genom en modernare, effektivare och mer miljövänlig hamn. Den nya Värtapiren och Värtaterminalen har fått på en yta lika stor som den gamla hamnen, ytterligare en kajplats, en ny modern passagerarterminal och större effektivare ytor för uppställning av fordon och trailers.

I övrigt har projektet möjliggjort en ny sträckning för kollektivtrafik genom blivande kvarteret Valparaiso, en ny järnvägsdragning till hamnen, att transporter med tåg och bil till bland annat Fortum i Energihamnen har kunnat separeras i nivå från korsande fordonstrafik, en ny sträckning mellan Södra Hamnvägen och Norra Hamnvägen samt en ny direkt anslutning för utgående fordonstrafik från Värtahamnen till Norra länken.

Stockholms Hamn AB har för sin del år 2017 slutredovisat projektet genom beslut i Hamnstyrelsen och Kommunstyrelsen.

Projektbeskrivning och genomförande

Projektet skulle möjliggöra att hamnen skulle kunna finnas kvar inom området med möjlighet till fortsatt utveckling minst motsvarande vad befintlig hamn medgav. Projektet skulle även möjliggöra att staden kunde förverkliga sin vision för exploatering inom planområdena Valparaiso och södra Värtahamnen samt med kopplingar till såväl Energihamnen i norr som till Loudden och Frihamnen i söder.



Värtapien under utbyggnaden fotograferat 2015

Slutligen skulle projektet kunna färdigställas inom ursprungsbudget reglerad med programändringar beslutade under projektets tid för utförande.

Organisation

Beställare var Stockholms Hamn AB och stadens exploateringskontor i samverkan. Samverkan reglerades i särskilt genomförandeavtal. Samverkansavtalet reglerade i huvudsak ägarförhållanden och betalningsansvar för utbyggnaden av Värtapien. Vidare reglerades delegation av projektledning, ombudsroll samt styrgruppens arbete.

Projektet var organiserat och styrt av Stockholms Hamn AB och exploateringskontoret genom en styrgrupp. Styrgruppens bemanning tillsattes av VDn och chefen för exploateringskontoret. Styrgruppens uppgift var att löpande informera sig om projektets utveckling samt att fastställa övergripande villkor för kvalitativa, ekonomiska och tidsmässiga ramar. Styrgruppen kommunicerade löpande beslut och ställningstaganden samt ansvarade för att projektens framlagda behov av motparter och kravställare från Stockholms Hamn ABs olika delar utsågs.

Stockholms Hamn ABs VD tillsatte en särskild beredningsgrupp för ledning av ”Stora projekt” där projektchefen varit föredragande.

Utvecklingsprojektet Värtan delades in i sex olika delprojekt; beställarens arbeten, projektering, förberedande arbeten, pir och kaj, infrastruktur och byggnader. Denna indelning är gemensam för organisationen, ansvarsfördelningen, projekteringen, utförande av ekonomiuppföljningen samt tidsplaneringen.

Stockholms Hamn ABs projektchef var övergripande ansvarig för projektet och var ombud för de kontrakt som skrevs för projektets fullföljande. Projektchefens delegation angavs enligt hamnens delegationsordning för projektet både avseende hamnens och för stadens delar. Projektchefen var föredragande för styrgruppen och rapporterade till VD och beredningsgruppen för Stora Projekt.

Projektledningen drevs av Stockholms Hamn AB och hade i uppdrag att leda projektet genom målstyrning, delegering och med ett proaktivt agerande. Projektledare för respektive delprojekt gavs stor delegation. Dock behövde alla ändringar av budgetutrymme, programkrav och styrtider, vilka hade påverkan utanför delprojektet, godkännas av projektchefen.

Projektets personal skulle oavsett rekryteringsform företräda projektet med engagemang, lojalitet, ansvar och känsla av tillhörighet som om individen hade varit anställd av Stockholm Hamn AB. Inom projektet eftersträvades en öppenhet om synen på projektets framskridande och alla skulle bidra till en trivsel så att medarbetare önskade vara kvar i projektet.

Särskilda arbetsgrupper med deltagare från tillexempel hamn och trafik, marknad och kommunikation eller kunder, skulle ta fram detaljerade krav avseende processer för drift samt krav avseende hamnspecifik utrustning som erfordrades för projektets genomförande. Exempel på referensgrupper var t ex arbetstagarrepresentanter och samordningsgrupper med rederier och operatörer.

Då exploateringskontoret planerade utbyggnad av de närliggande områdena Valparaiso och Södra Värtahamnen har Tallink Silja line tillsammans med Stockholms Hamn AB upprättat avtal för projektets genomförande som ska säkra hamnens nuvarande funktion under projekttiden. Interna samverkansparter inom hamnen representerades av de fyra avdelningarna "Hamn och trafik", "Fastighet", "Marknad", "Affärsstöd" och "Infra".

Beställarens arbeten innefattade projektledning, projekteringsledning, byggledning, administration samt

tillståndshantering. Projektering innefattade framtagande av handlingar, ritningar och beskrivningar för delprojektens genomförande utifrån vald kontraktstyp.

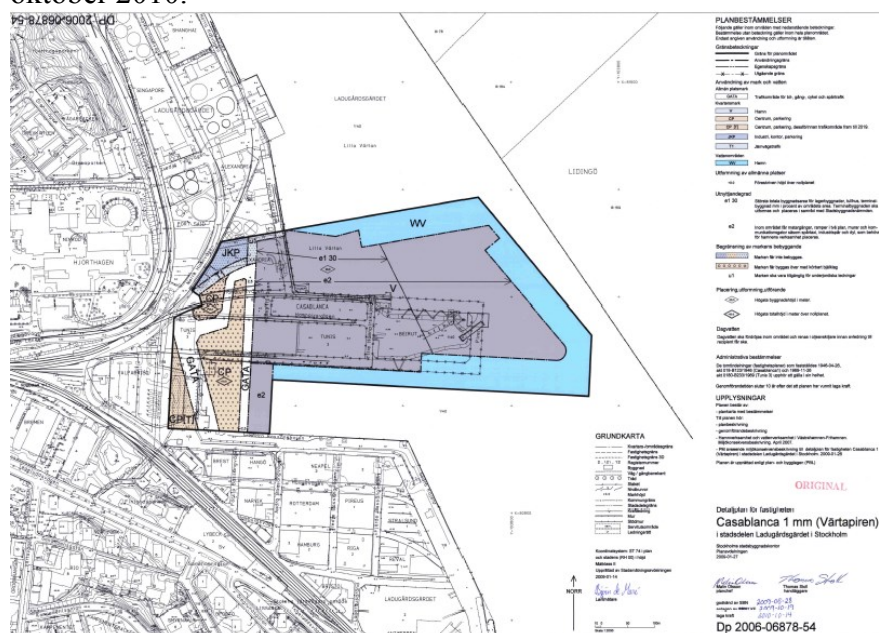
Förberedande arbeten inkluderade arbeten så som trafikomläggningar, säkerhetsanpassning, rivningar m.m. som kom att behövas utföras i projektets alla skeden. Arbetena krävdes för att hamnutbyggnaden skulle kunna ske samtidigt som hamnverksamheten upprätthölls utan större störningar.

I delprojektet Pir och Kaj inkluderades alla arbeten rörande utbyggnad av Värtapiren och Värtabassängen upp till färdig markyta. Pir och Kaj var det största och tekniskt mest komplicerade av de fyra delprojekten eftersom de svåra geotekniska förhållandena gjorde att flera grundläggningsmetoder blev aktuella. För att man skulle kunna upprätthålla den pågående hamnverksamheten behövde utbyggnaden ske i etapper.

Infrastruktur inkluderade arbeten så som belysning, elinstallationer, va-system, säkerhets- och övervakningssystem, mark, anläggning, trafiksystem och järnvägsanläggning m.m. Byggnader inkluderade arbeten så som anläggandet av ny terminalbyggnad, matargångar, personalbyggnader, kontor m.m.

Detaljplan

Den 9 juni 2008 tog kommunfullmäktige ett inriktningsbeslut om utfyllnad av Värtapiren. Detaljplanen Dp 2006-06878-54 antogs av kommunfullmäktige 19 oktober 2009 och vann laga kraft 14 oktober 2010.



Miljödom

Miljööverdomstolen lämnade tillstånd till fortsatt drift av Hamnen samt tillstånd till byggande av Värtapiren i februari 2011. Slutliga villkor för hamnverksamheten lämnades av Mark- och miljödomstolen i december 2016.

Beslut

Ett reviderat genomförandebeslut togs 16 maj 2012.

Under januari 2010 togs ett genomförandebeslut avseende Värtapiren. På grund av ändrade tekniska och ekonomiska förutsättningar samt gemensamt ärende för fler genomförande-, och inriktningsbeslut inom detaljplaner Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtahamnen fattades den 16 maj 2012 ett reviderat genomförandebeslut. De ändrade ekonomiska förutsättningarna förklarades med +38 mkr i tillståndprocess, +215 mkr i indexuppräknings och +281 mkr i programändringar.

Det reviderade genomförandebeslutet för detaljplan Värtapiren fördelades på investeringsutgifter som uppskattades till 3075 mkr för exploateringskontoret och 635 mkr för Stockholms Hamn AB. Totalt investeringsbeslut för Värtapiren 3 710 mkr fördelade sig enligt följande; 2820 mkr för Värtaprojektet och 890 mkr för exploateringskontoret.

Värtaprojektets **2820** mkr fördelades på investeringsutgifter på 77,5% **-2185** mkr för exploateringskontoret och 22,5 % **-635** mkr för Stockholms Hamn AB. Nuvärdet för Värtaprojektet vid beslutstillfället 2012 har dels ett positivt nuvärde för Stockholms Hamn ABs del om 2189 mkr och ett negativt nuvärde för exploateringskontorets del om -1879 mkr. Sammantaget blev nuvärdet av beslutet + **310** mkr.

För projektet upprättades det ett projektdirektiv som reglerade projektets uppdrag, målsättning, resursåtgång och arbetssätt. Detta projektdirektiv var utgångspunkt för projektchefens löpande rapportering. För projektets genomförande krävdes även en ny detaljplan, miljötillstånd för hamnverksamhet och vattenverksamhet samt bygglov för respektive byggnader.

Hålltider

Ett överlämnande av markområden till Staden planerades till årsskiftet 2016/2017.

I det reviderade genomförandebeslutet beslutades om följande hålltider.

Händelse	Start/Klar	Planerad
Provisorisk flytt Norra Hamnvägen	Klar	11/6 2014
Ny provisorisk incheckning	Klar	23/7 2014
Kontrakterad Terminalbyggnad	Klar	22/8 2014
Grundläggning Terminalbyggnad	Start	1/9 2014
Stomresning Terminalbyggnad	Start	30/3 2015
Montage Passagerargångar 1	Start	17/6 2015
Färdigställda provisoriska serviser	Klar	30/6 2015
Pir&Kaj E2	Klar	14/9 2015
Montage Passagerargångar 2	Start	24/9 2015
Slutlig incheckning i drift	Klar	1/10 2015
Fartygsflytt F2, F3	Start	5/10 2015
F1 i drift	Klar	21/10 2015
Järnväg i drift	Klar	11/12 2015
Ny Terminalbyggnad i drift	Klar	28/4 2015
Rivning befintlig Terminalbyggnad	Start	29/4 2016
Pir&Kaj E3	Klar	8/6 2016
F4, F5 i Drift	Klart	8/6 2015
Överlåtelse av mark till Explk	Klart	1/1 2017

Upphandling

Allt konsultstöd för utredningar, projektledning och projektering som erfordrades för projektets genomförande upphandlades av projektet. Strategin var att upphandla konsultstöd som räckte över tid så att engagerade individer ej behövde ersättas på grund av förnyad konkurrens.

Projektet upphandlade samtliga entreprenader vilka erfordrades för projektets genomförande. De anläggningar, främst markutbyggnad och ledningar i mark, vilka efter projektavslutet ägdes av Staden och arrenderas av Stockholm Hamns AB upphandlades av momsskäl av exploateringskontoret.

Måluppfyllelse

I projektdirektivet fanns projektmål inom följande områden; kund, medarbetare, arbetssätt och utveckling.

Med kund avsåg man bland andra Tallink Silja Line, och att deras tidtabell inte skulle påverkas under projektets gång. Ett annat mål var att projektets medarbetare skulle känna tillfredsställelse med deltagandet och att de därmed med stor stolthet skulle kunna framhålla erfarenheter i kommande CV och framföranden. Arbetssättet inom projektets skulle också innebära att ingen skulle drabbas av ohälsa och eller olycksfall på grund av arbetet.

Slutligen gällande utveckling var att projektet skulle sträva efter att vara lösningen på hamnverksamhetens långsiktiga utmaningar avseende miljöpåverkan och funktionalitet. Projektet skulle även medverka till att Norra Djurgårdsstadens högt ställda miljöambitioner skulle kunna genomföras.

Ett mål vid projektets invigning var att alla fartyg som angör dagligen och har en liggtid på över två timmar skulle vara el-anslutna.

Miljö

Stockholms Hamn AB skulle med ombyggnaden i Värtahamnen vara ett föredöme inom hållbar stadsutveckling och åtog sig att följa Norra Djurgårdsstadens Handlingsprogram för miljö och hållbarhet. Följande fokusområden behandlades i det övergripande miljöprogrammet, hållbar energianvändning, hållbara transporter, kretsloppssystem, miljöanpassade byggnader, hållbara verksamheter och anpassning till förändrat klimat.

Stockholms Hamn AB är certifierad enligt miljöstandarden SS EN ISO 14001:2004. Utförande parter skulle ha ett etablerat miljöledningssystem baserat på kraven i SS EN ISO 14001:2004 standarden. Projektet respektive utförande parter skulle utarbeta en projektspecifik miljöplan, enligt riktlinjerna i det övergripande miljöprogrammet. Det var den utförande partens skyldighet att kontakta ansvarig myndighet samt att varsla Stockholms Hamn AB om det skulle uppstå otillåtna miljöpåverkningar.

Handlingsprogrammet för miljö och hållbarhet togs fram 2012 och en del krav preciserades inte förrän senare. En nära dialog fördes mellan förvaltningar och bolaget för att återkoppla och säkerställa kravefterlevnad. Kompetensseminarier hölls för att öka förståelse och kunskap. En lärdom som vi tar med till nästkommande projekt är att precisera kraven och dess verifieringar i ett tidigt skede. Ambitionen att prioritera och kravställa för att säkerställa en hög miljöambition har varit helt rätt.

Den höga ambitionsnivån har bidragit till de fina miljöeffekter som åstadkommits i projektet. Till kommande projekt bör nivån på miljöambitioner fortsatt vara hög. På grund av det politiska uppdraget att med Norra Djurgårdsstaden skapa en förebild inom hållbar stadsutveckling kommer antal krav fortfarande vara stort men anpassade till respektive förutsättningar.

Arbetsmiljö har varit en prioriterad fråga i Stockholms Hamn AB och i utvecklingsprojektet Värtan. Detta har inneburit att projektledningen har arbetat enligt OHSAS 18001 samt att krav har ställts på att utförande parter ska ha ett etablerat systematiskt arbetsmiljöarbete i enlighet med Arbetsmiljöverkets föreskrift Systematiskt arbetsmiljöarbete AFS 2001:1.

Ekonomi

Nedan sammanfattas de ekonomiska beslut som tagits för Värtapiren och Värtaterminalen under projektets gång.

	Inriktningsbeslut	Genomförandebeslut	Rev Genomförandebeslut	Indexuppräknat
Kalkyldatum	2008 jun	2009 dec	2011 jun	2012 mar
Summa	1100 mnkr	2106 mnkr	2640 mnkr	2820 mnkr

Projektets investering finansierades gemensamt av Stockholms Hamn AB (22,5 %) och exploateringskontoret (77,5 %).

Projektbudgeten fastställdes i ett politiskt reviderat genomförandebeslut till en budget om 2640 mkr i kalkylvärde 2011-06. Indexuppräknad investering vid tidpunkt för genomförandebeslut var beräknad till 2820 mkr. Projektets budget var således 2820 mkr oavsett utfall på index. (Exploateringskontorets del av budgeten var 2185,5 mkr och Stockholms Hamn ABs del av budgeten var 634,5 mkr).

Budgeten var i projektet fördelad enligt följande;

Tidiga arbeten	38 mkr
Beställarens arbeten	274 mkr
Projektering	92 mkr
Förberedande Arbeten	80 mkr
Pir och Kaj	1 131 mkr
Infrastruktur	333 mkr
Byggnader	457 mkr
Risk	235 mkr
Index	180 mkr

De sammanlagda utgifterna/utfallet för exploateringskontoret uppgick till 2233 mkr. De sammanlagda inkomsterna för exploateringskontoret uppgick till 92 mnkr.

Utgifter	Utfall	Budget enligt genomförandebeslut/ reviderat genomförandebeslut	Avvikelse
2 233	2233	2185,5	-47,5
Inkomster			
92	92	-	-92

Riskfaktorer

En risk för Stockholms Hamn AB har varit att kommunikationen inte skulle fungera mellan delprojekten, att få samtliga delprojekt att förstå och acceptera att slutmålet är detsamma för alla. En annan risk har varit att inte behandla inhyrd personal på samma sätt som sin egna personal.

Stockholms Hamn ABs kravställning för slutdokumentation har varit en riskfaktor då det framkommit kritik att dessa krav skiljer sig mellan anläggning, mark och byggnad, vilket lett till onödiga diskussioner vid överlämning. En konsekvens av att mycket ansvar har fördelats till delprojekt har varit att stödfunktioner för samordning, utbildning, kontroll har anlåtats för projekteringsledning, ekonomi, planering, dokumenthantering, kommunikation, kvalitet, arbetsmiljö och miljö. Det har varit en utmaning att få dessa stödfunktioner att nå fram till delprojekten. Stödfunktionerna var en uppsökande verksamhet som är helt avgörande för att projektchefen skall nå full kontroll.

Konflikthantering var ytterligare en risk för Stockholms Hamn AB. I vissa fall har hanteringen av konflikter i entreprenader ibland skett passivt. Stockholms Hamn ABs upphandlade juridiska stöd har då inte nyttjats i tid. I kommande projekt utses en särskild CM "Contract manager" som kommer att följa alla pågående förhandlingar. Denna CM kommer att löpande stämma av med Stockholms Hamn ABs projektchef.

Entreprenadformen totalentreprenad har varit den entreprenadform som gällt överlag men med denna har det följt vissa risker. I dessa entreprenader är det entreprenören som leder projekteringen av egna och underkonsulters arbeten och Stockholms Hamn AB har funnit återkommande att entreprenörer felar i att styra egna och underentreprenörers konsulters

projekteringsinsatser då projekteringen har brustit i leveranstider och kvalitet. Konsulter har generellt dålig insikt i det totala åtagandet hos entreprenören i dessa situationer och därför har det varit en delikat balansgång mellan att hjälpa och förmå konsulter att klara uppgiften och samtidigt inte störa parternas entreprenadjuridiska ansvar.

En annan konsekvens av att välja entreprenadformen totalentreprenad var att ändringar under entreprenadtid ger stora möjligheter för entreprenören att hävda störningar med stora kostnads-, och tidsanspråk som konsekvens. Stockholms Hamn AB har av denna anledning varit ytterst ovillig att medge anspråk på sena ändringar. Strategin har varit att i möjligaste mån ta nödvändiga ändringsbeslut som ombyggnader efter färdigställande.

Slutligen fanns risken med att tidpunkterna för driftsättning inte har varit i fas med entreprenadkontrakten vilket inneburit att relationshandling, driftinstruktioner osv inte varit överlämnade till driftorganisation vid idrifttagandet. Men konsekvensen blev att ett bra samarbete och arbetssätt mellan drift- och projektorganisationen utvecklades där projektet stöttade driftorganisationen där man inte hade alla handlingar tillgängliga.

Exploateringskontorets synpunkter

Kontoret anser att projektet att bygga ut Värtapiren och Värtaterminalen har bedrivits på ett effektivt sätt som lett till att målen infriats. Efter färdigställandet finns nu goda förutsättningar att fortsätta planeringen och utbyggnaden av stadsutvecklingen med kontor, bostäder, handel mm samt utbyggnad av infrastruktur och nödvändiga anläggningar i Södra Värtahamnen, kv Valparaiso och i Energihamnen, samt med vidare kopplingar mot Loudden och Frihamnen. De större frågor som behöver lösas handlar främst om buller från hamnverksamhet och trafik, trafikkapacitet, bangårdsfrågor, ekonomi och tidplaner.

Den mark som nu kan överföras från Stockholms Hamn till exploateringskontoret regleras genom särskilt avtal.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen.

Slut