



Handläggare: Stefan Båmstedt
Telefon: 08-508 27 908

Till
Idrottsnämnden
den 9 juni 2009

Nr 11

Slutredovisning av projektet upprustning och ombyggnad av fullriggaren af Chapman

Förslag till beslut

Idrottsförvaltningen föreslår att idrottsnämnden beslutar följande:

1. Idrottsnämnden godkänner föreliggande slutredovisning av projektet upprustning och ombyggnad av fullriggaren af Chapman
2. Idrottsförvaltningen återkommer med information om projektets slutliga totalkostnad så snart den ekonomiska tvisten mellan beställare och entreprenör nått sin lösning.

Inger Båvner
Förvaltningschef

Ingrid Gyllfors
Chef för fastighetsavdelningen

Sammanfattning

Själva upprustningen och ombyggnaden av fullriggaren af Chapman avslutades i och med att entreprenaden godkändes vid den slutbesiktning som skedde den 25 mars 2009. Arbetena startade den 1 november 2006 och pågick fram till drifttagningen den 1 juni 2008. Därefter har vissa åtgärder vidtagits för åtgärdande av påtalade brister och fel vid de olika besiktningar som skett. Sammanfattningsvis kan sägas att projektets mål och syften att upprusta fartyget för lång fortsatt verksamhet med ett tillgodoseende av dagens krav, nu har uppnåtts. Resultatet av det mycket omfattande arbetet har blivit mycket tillfredsställande. Förutom själva upprustningen och ombyggnaden av själva fartyget, har även olika arbeten skett på land genom nya försörjningsledningar till fartyget för värme (fjärrvärme), vatten och el, anläggande av en ny landgång och nytt grindparti samt utförande av en ny akter dykdalb för fartygets förtöjning samt iläggning av nya förtöjningskättingar på utsidan.



Det nya grindpartiet vid af Chapmans förtöjningsplats på Skeppsholmen

Det upprustningsarbete som skedde på Muskö, pågick under 17 månader varav 12 inne i en bergrumsdocka och 5 vid kaj. Den ursprungliga entreprenadtiden enligt kontraktet uppgick till 10 månader. Återbogseringen från Muskö till Stockholm skedde den 8 april 2008, varefter fartyget togs emot av idrotts- och kulturborgarrådet Madeleine Sjöstedt och förtöjdes vid Skeppsholmen den 9 april. Fullriggaren af Chapman togs åter i drift för vandrarhemsverksamhet den 1 juni 2008.

Omfattande insatser har gjorts för att öka tillgängligheten till fartyget för personer med nedsatt funktionsförmåga. Bl a den nya landgången är exempel på detta samt två hissar av enklare slag som nu finns installerade ombord. Kostnaden för hela projektet inklusive de utredningar och förprojekteringsarbeten som startade under 2003 samt tidskrivning för egen personals projektledningsmedverkan, har uppgått till närmare 106 mnkr enligt nedanstående sammanställning:

Utrednings- och förprojekteringsarbeten 2003-2005	1 803 205 kr
Konsultkostnader för projektering och upphandling	1 968 571 kr
Markprojektentreprenaden	3 517 241 kr
Tillgänglighetsåtgärder, landgång, dykdalb, hissar	4 650 000 kr
Fartygsentreprenaden	93 823 656 kr
Summa bokförda kostnader	105 762 673 kr

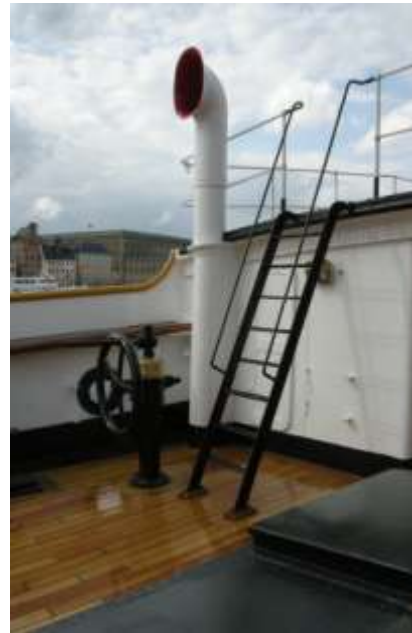


Den nya glasade nya huvudentrén

Att förvaltningen ännu inte med säkerhet kan ange den totala slutkostnaden för projektet beror på att det föreligger en ekonomisk tvist om vissa ändrings- och tillägsarbeten mellan beställare och entreprenör. Förvaltningen har tagit hjälp av juridiska avdelningen vid Stadsledningskontoret i de hittillsvarande diskussionerna. Någon överenskommelse har ännu inte träffats mellan parterna. Bl a är man inte överens om vitestolkningen. För de löpande ändrings- och tillägsarbeten som staden godkänt har man betalat 18,7 mnkr. Den ursprungliga fasta kontraktssumman uppgick till 75,2 mnkr.

Drift- och underhållskostnader

Fullriggare af Chapman har nu varit i drift under ett års tid och fungerar mycket väl för sin avsedda verksamhet. Ett 10-årigt hyresavtal har tecknats med Svenska Turistföreningen på de villkor som tidigare angivits i kommunfullmäktiges beslut om genomförande i januari 2006. Hyran i form av kallhyra uppgår till 2 mnkr per år och ska motsvara hyresnivån för lågprishotell/vandrarhem. Hyresgästen svarar för fasta och löpande kostnader för värme, vatten och el samt svarar för skötsel och underhåll av ytskikt på golv, väggar och tak samt tillhandahållen inredning som ingått i projektet. Kostnaden för det årliga underhållet beräknas uppgå till ca 500 tkr och inkluderar underhåll av riggen, landgång och förtöjningar, däck, skrov och tekniska installationer. Den årliga drift- och skötselkostnaden uppgår för idrottsförvaltningens del till ca 360 tkr inkl 105 tkr för markarrende för kajplatsen som betalas till markägaren Statens fastighetsverk (SFV).



Riggen samt däck och olika utrustningsdetaljer kräver ett årligt underhåll

Avskrivningstid och teknisk livslängd

Den tekniska livslängden för alla de åtgärder som ingått i projektet varierar givetvis. Ledstjärnan för de mycket omfattande skrovreparationerna har varit att förlänga fartygets livslängd med ytterligare 50 år. För andra åtgärder är naturligtvis livslängden kortare. Riggen som är utsatt för väder och vind behöver ett årligt löpande underhåll och besiktning för att säkerställa att inget går sönder och kan ramla ner. Olika trädetaljer på däck som t ex nagelbänkarna, behöver slipas och lackas osv. Förvaltningen har beräknat den genomsnittliga avskrivningstiden till 33 år vilket med en investeringsutgift på 106 mnkr och internränta på 5 % innebär att kapitalkostnaden för det första året uppgår till 8,5 mnkr.

Avvikelser och riskhantering

Den ursprungliga tidplanen har inte kunnat hållas. Till stor del beroende på de omfattande skrovförstärkningsåtgärder och övriga tilläggsarbeten som godkänts. Förvaltningen har för detta medgivit 3 månaders förlängning utan viteskrav för skrovarbeten samt därutöver ytterligare en månads förlängning för andra ändrings- och tilläggsarbeten. Detta innebär motsvarande avvikelser från den ursprungliga investeringskalkylen, budgeten och tidplanen. Förvaltningen har regelbundet i tertialrapporter och årsredovisning redogjort för hittillsvarande resursförbrukning och beräknade återstående utgifter. En svårighet i ett projekt av detta slag (totalupprustning av ett 120-årigt järnfartyg) är att i förväg kunna bedöma omfattningen av de åtgärder som först efter rivning, blästring och demontering mm visar sig. Detta är skälet till att det uppstår omfattande tilläggskostnader.

Då förtöjning skett invid Västra Brobänken på Skeppsholmen, återstod ett mycket omfattande provnings- och injusteringsarbete av de tekniska installationerna efter anslutning till respektive försörjningssystem i land. Även en del inredningsarbete återstod att göra. Därefter startade de olika besiktningarna. De brister och fel som då konstaterades av besiktningsmännen, skulle åtgärdas av entreprenören innan entreprenaden kunde godkännas. Detta innebar att flera fortsatta slutbesiktningar genomfördes under hösten och vintern 2008. Entreprenaden kunde slutligen godkännas den 25 mars 2009.

Projektet genomfördes som en totalentreprenad med ett tiotal underentreprenörer för olika ansvarområden såsom skrovarbeten och svetsning, rörarbeten, ventilationsarbeten, elarbeten, inredningsarbeten, riggningsarbeten m m. Under projektets gång framkom, i synnerhet under våren 2007, saker som fordrade beslut om alternativa lösningar. Det mycket omfattande svetsningsbehovet av skrovet ökade successivt allt eftersom svetsningen fortskred. Omfattningen framstod inte helt klar ens efter genomförd blästring och ultraljudsmätning av skrovets tjocklek med avseende på den avrostning som skett genom åren. Totalt svetsades ca 10 000 punktvisa urgröpningar (s.k. pittings) igen.



Exempel på igensvetsade skpittings i af Chapmans skrov under vattenlinjen

Orsakerna till de avvikelser från ursprunglig tidplan och budget är helt rimliga. Entreprenadtiden var ursprungligen enligt kontraktet satt till 10 månader men, alla förstärkningsarbeten och förnyelsearbeten i riggen (bl a 6 st nya rår) låg utanför den fasta entreprenadsumman och skulle enligt förfrågningsunderlaget utföras på löpande räkning enligt å-prislista. Eftersom man inte visste omfattningen i förväg, gick det heller inte att bedöma någon tidspåverkan. Kostnaden bedömdes på basis av ursprungliga programhandlingar till ca 70 mnkr. Därutöver har tillkommit som en separat entreprenad utförande av ny landgång, ny aktra dykdalb och ny elkraftkabel ca 120 meter, dragen från den närmaste transformatorn uppe vid Östasiatiska muséet. Den nya landgången och dykdalben (nödvändig för att kunna flytta landgången), har finansierats genom särskilda tillgänglighetsmedel.

Den beslutade budgeten för projektet uppgick till 85 mnkr inkl vad som tidigare nedlagts för utrednings- och projekteringsarbeten. Den redovisade kostnaden avseende hela projektet från början, uppgår per den sista maj 2009 till 106 mnkr. Den totala kostnaden för själva fartygsprojektet uppgår till knappt 94 mnkr inklusive de ersättningar för ändrings- och tilläggsarbeten på 18,7 mnkr som utbetalats. Av denna ersättning utgör 8,7 mnkr arbeten som redan från början var avsedda att utföras som löpande tilläggsarbete (skrovsvetsning och riggförnyelse). Återstående 10 mnkr, dvs ca 13 % av entreprenadsumman utgör oförutsedda tillkommande kostnader som förvaltningen tagit ställning till under entreprenadens gång.



Den reparerade stommen till aktra däckshuset återmonterad

Entreprenadens inledning och avslutning

Endast två anbud inkom för upprustning av fartyget. Vid den genomförda anbudsprövningen konstaterades att båda anbuderna uppfyllde de kvalifikationskrav som angivits. Vid den efterföljande utvärderingen konstaterades att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet var drygt 18 mnkr lägre än det andra. Idrottsnämndens tilldelningsbeslut där man antog detta anbud, överklagades dock av det företag som inte fick uppdraget. Först till länsrätten som avslog och därefter till kammarrätten som efter prövning fann att inget som stred mot LOU hade skett och slutligen till Regeringsrätten som inte beviljade prövningstillstånd. Kammarrättens beslut fastställdes därvid. Det företag som förlorade upphandlingen valde ändå att stämma förvaltningen inför tingsrätten hösten 2007 och yrka på ett skadestånd. Ärendet har ännu inte kommit upp i rätten för förberedande förhandling.

Entreprenaden startade den 1 november 2006 sedan fartyget bogserats till Muskö. Där skulle arbetena av entreprenören som vunnit upphandlingen i samråd med Marinverkstad Muskö (som ett slags OPS-projekt, offentlig - privat - samverkan) genomföras. Projektet har drabbats av svårigheter som började visa sig i april 2007 då svetsningsarbetena kommit igång. Dittills hade arbetena i stort gått som planerat. Tidplanen försköts allt eftersom arbetena fortskred.

I takt med förseningarna justerades också betalplanen som var baserad på utförda prestationer. Den sista betalningen inom den fasta entreprenadsumman gjordes i slutet av december 2008 (2 mnkr) och dessförinnan i april samma år (1 mnkr). Det tvistiga beloppet uppgår till 12 mnkr och entreprenören anser heller inte att han ska betala något förseningsvite. Efter avslutade överläggningar mellan stadens och entreprenörens juridiska representanter där man inte kommit överens, har staden i sitt förlikningsbud föreslagit kvittning mellan vad man är beredd att ytterligare betala mot gällande vite samt hänvisat till allmän domstol om entreprenören vill gå vidare. Entreprenaden är dock godkänd (25 mars 2009) och kan nu slutredovisas.



Fullriggaren af Chapman



Med ny landgång och ny aktre dykdalb