



Lägesrapport

Utvecklingsprojekt Kapellskär

2014-02-26



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Projektets bakgrund och syfte.....	3
	2.1 Bakgrund	3
	2.2 Genomförandebeslut för Kapellskär	4
	2.3 Syftet med projektet.....	4
3	Projektets omfattning.....	5
	3.1 Omfattning.....	5
4	Väsentliga händelser	5
5	Projektorganisation.....	6
6	Beslut.....	6
	6.1 Passagerargång till färjelägen K1 och K2.....	6
	6.2 Färjeläge K3	6
7	Ledningssystem	7
	7.1 Kvalitetsledning.....	7
	7.2 Miljöledning	7
	7.3 Arbetsmiljö.....	7
8	Tidplan.....	7
9	Ekonomi.....	7
	9.1 Intäkter / Finansiering..... Error! Bookmark not defined.	
	9.2 Prognos.....	8
	9.3 Upparbetning.....	8
	9.4 Avvikelser	9
	9.5 Upphandling.....	9
10	Milstolpar..... Error! Bookmark not defined.	
	10.1 Beslut och tillstånd.....	10
	10.2 Kommande milstolpar.....	10
11	Riskhantering.....	10
	11.1 Riksinventering.....	10
	11.2 Aktuella risker..... Error! Bookmark not defined.	
12	Avslutning.....	10



1 Inledning

Detta är den första lägesrapporten för utvecklingsprojekt Kapellskär.

2 Projektets bakgrund och syfte

2.1 Bakgrund

Kapellskärs Hamn AB ägs till 91 % av Stockholms Hamn AB och till 9 % av Norrtälje kommun. Kapellskärs hamn är en strategiskt viktig hamn för Stockholmsregionen. Den ligger c:a 90 km norr om Stockholm och är ur sjösäkerhetssynpunkt en enkel och säker hamn att angöra. Genom sin korta inseglingsled och sina goda vägförbindelser är Kapellskär en väsentlig hamn för effektiva godstransporter till och från Finland, Ryssland och Estland. Hamnen har idag daglig färjetrafik till Finland, Åland och Estland med såväl passagerare som ro-ro-frakt (rullande gods).

I och med den utveckling som äger rum i Östeuropa samt Kapellskärs Hamns geografiska placering finns det goda förutsättningar för hamnen att expandera och öppna fler färjeförbindelser med Östeuropa. Från Kapellskär kan fartygen nå destinationer som Åbo, Nådendal, Hangö, Helsingfors, Mariehamn, Tallin, Paldiski och Ösel på under 11 timmar. De kan även nå hamnar i St. Petersburg, Ventspils och Riga inom ett dygn.

Kapellskär har idag fyra färjelägen vilka är byggda på 60- och 80-talet. Vid genomgång av statusen på färjelägena konstaterades att de två äldsta, byggda på 60-talet, antingen behövde en ordentlig renovering eller ersättas med en ny pir i förslagsvis helt nytt läge.

Då fartygen ökar i storlek, både längden och i viss mån djupgåendet, är en nybyggnad att föredra framför en renovering av kaj 1 och 2. Ytterligare en faktor är att genom bygget av en ny pir i ett nytt läge, samt genom muddring för att öka vattendjupet i hamnen,





förbättras sjösäkerheten, manövreringsförmågan och manövreringsutrymmet för fartygen.

Kapellskärs hamn har, sedan flera år tillbaka, brist på kajtider och kan inte möta marknadens behov för såväl befintliga rederikunder som presumtiva rederikunder.

Trafikstrukturen är idag inte optimal för att på ett effektivt sätt kunna hantera den ökande mängden fordon som kommer till Kapellskärs Hamn. Genom en utökad hamnplan, som ger möjlighet till en effektivare trafiklösning, kan lastning och lossning av fartygen effektiviseras, och fordonens transportsträckor inom hamnområdet minskas.

2.2 Genomförandebeslut för Kapellskär

Genomförandebeslut togs i kommunfullmäktige september 2013.

Den totala projektbudgeten för genomförandebeslutet uppgår till 745 Mkr. Omräknat till löpande penningvärde under projektgenomförandet innebär detta en total projektram på ca 790 Mkr.

Finansieringen av investeringen sker, utöver ianspråktagande av bolagets egna kapital och löpande intäkter, genom upplåning via Stockholms stads finanssenhet på villkor som gäller för bolagen i staden (Stockholm). Bolaget kommer sannolikt även att behöva kapitaltillskott från ägarna. Ett avtal har därför träffats mellan Stockholms Hamn AB, Kapellskärs Hamn AB och Norrtälje Kommun om kapitalförsörjning till Kapellskärs Hamn AB. Avtalet godkändes av kommunfullmäktige i Norrtälje Kommun 2012-12-17. Avtalet innebär att för det fall kostnaderna för ombyggnationen innebär att soliditeten i Kapellskärs Hamn AB sjunker under 25 procent ska ägarna skjuta till kapital till bolaget, så att soliditeten behålls på minst 25 procent. Kapitaltillskottet ska ske i förhållande till respektive ägarandel.

Projektets ägare är Stockholms Hamn AB som är ett helägt bolag av Stockholms Stadshus AB. Kapellskärs Hamn AB är projektets beställare och byggherre.

2.3 Syftet med projektet

Syftet med ombyggnaden av Kapellskärs Hamn är att:

- Modernisera och effektivisera hamnen
- Förbättra miljö och säkerhet
- Möta marknadens behov av befintliga och framtida volymer samt fartygsstorlekar
- Fortsätta avlasta Stockholm som godshamn



Genom att anlägga en ny pir med en längd som möjliggör anlöp av moderna fartyg, samt ett läge och riktning som utvärderats med hjälp av datorsimulering av fartygsrörelser inom hamnområdet, skall en hamn med största möjliga manövrerbarhet och sjösäkerhet samt minskad miljöpåverkan skapas.

Genom att utöka markytorna kan trafikflödet optimeras inom hamnen och genom att modernisera de tekniska faciliteterna i form av el, vatten och avloppshantering samt de praktiska faciliteterna kring dagvattenhantering och källsortering av avfall, skall en mer såväl säkerhetsmässig som miljömässig och arbetsmiljömässig helhetslösning för hamnen erhållas.

3 Projektets omfattning

3.1 Omfattning

Projektets målsättning, vision, omfattning, styrning och uppföljning regleras i särskilt projektdirektiv.

- Om- och utbyggt hamnområde, (hårdgjord yta), är på strax över 200 000 m² vilket är en ökning med ca 80 000 m².
- Den nya hamnen har fem färjelägen fördelat på 3 pিরer.

4 Väsentliga händelser

Väsentliga händelser under perioden 2013-01 till dags datum:

- 2013-03: Projektet erhåller en fastställd miljödom
- 2013-09: Projektet erhåller genomförandebeslut från Kommunfullmäktige
- 2013-09: Projektet byggstartar med muddringsarbetena i delprojekt Vatten och Konstbyggnader med Boskalis Sverige AB.

Kommande väsentliga händelser:

- 2014-04: Anbud inkommer för den nya pir- och kajkonstruktionen
- 2014-04: Anbud inkommer för de nya ramperna
- 2014-04: Projektet erhåller kalkyl på förfrågningsunderlag för den planerade ut- och ombyggnaden av hamnplan (genomförandeentreprenad)
- 2014-05: Projektering av delprojekt Infrastruktur avslutas
- 2014-06: Muddringsentreprenaden avslutas
- 2014-06: Anbud inkommer för hamnplan
- 2014-06: Byggstart pir och hamnplan



5 Projektorganisation

Projektorganisation leds under Stockholms Hamn AB genom en Projektchef. Projektet är indelat i fyra delprojekt. Förberedande arbeten, Vatten och Konstbyggnader, Infrastruktur och Byggnad. Projektorganisationen består av ett tjugofemtal individer där majoriteten är konsulter som är upphandlade under Kapellskärs Hamn AB. Projektorganisationens peak blir till hösten 2014 då projektering fortfarande pågår samtidigt som alla delprojekt går in i ett genomförandeskede.

VD fastställer övergripande villkor för kvalitativa, ekonomiska och tidsmässiga ramar. VD kommunicerar löpande beslut och ställningstaganden. VD ansvarar för att projektens framlagda behov av motparter och kravställare från Stockholms Hamn AB:s olika delar utses samt från Kapellskärs Hamn AB.

Projektet är organiserat och styrs av Stockholms Hamnar genom en beredningsgrupp. Gruppen består av VD och de av VD utsedda. Beredningsgruppens uppgift är att löpande informera sig om projektets utveckling samt att inför VD, eller den VD utser i sitt ställe, vara rådgivande utifrån uppkomna speciella frågor, händelser och avvikelser från fastlagda projektramar.

Stockholms Hamnars infrastrukturchef är övergripande ansvarig för projektet. Projektchefen är ombud för Stockholms Hamn AB i kontrakt som skrivs för projektets fullföljande. Projektchefen är föredragande för beredningsgruppen. Projektchefen rapporterar till VD via infrastrukturchefen, eller den VD utser i sitt ställe, och beredningsgruppen för Stora Projekt.

6 Beslut

6.1 Passagerargång till färjelägen K1 och K2

Inför genomförandebeslutet togs ett beslut av VD med stöd av alla inblandade i projektet att ej bygga den tidigare planerade passagerargången till den nya piren utan att endast förbereda en sådan byggnation. Beslutet grundades på att det högst osäkert att den nya piren kommer användas för färjor med gående passagerartrafik och att det dessutom är opraktiskt då avståndet mellan terminal och piren långt.

6.2 Färjeläge K3

VD tillsammans med beredningsgrupp och projektet tog under hösten beslutet att ej bygga om färjeläge K3. Beslutet grundades på att även efter en ombyggnation av kaj 3 (K3) kan endast färjor av befintlig storlek angöra läget. Detta är en fartygsklass som marknaden har lämnat. Av denna anledning beslutades att ombyggnad av K3 ställs in eller förskjuts till obestämbar tidpunkt.



7 Ledningssystem

Projektet har ett väl utvecklat ledningssystem, enligt gällande rutiner inom Stora projekt, för projektet. Endast ett fåtal interna revisioner har förekommit under 2013 men ett flertal är planerade under 2014.

7.1 Kvalitetsledning

Projektet har en väl fungerande dokumenthantering, enligt gällande rutiner inom Stora projekt – i ett styrande övergripande kvalitetsprogram, samt särskild projektportal för lagring av dokument.

7.2 Miljöledning

Projektet har omfattande miljökrav från Stockholms stad, villkor i miljödom och inte minst hamnens egna miljöambitioner. Hamnen har väl definierade miljömål för projektet i ett styrande övergripande miljöprogram framtaget och godkänt av miljöchef på Stockholms Hamnar. Det finns inga större tillbud att rapportera

7.3 Arbetsmiljö

Hamnen har väl definierade arbetsmiljömål för projektet i ett övergripande arbetsmiljöprogram framtaget och godkänt av arbetsmiljöchef på Stockholms Hamnar. 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. Det finns inga större tillbud att rapportera.

8 Tidplan

Projektet arbetar mot ursprunglig färdigställandetid i genomförandebeslutet – klart 2016. Tidplan stäms av löpande varannan vecka med projektets controller och eventuella förseningar hanteras omgående.

9 Ekonomi

9.1 Budget

Den totala projektbudgeten för genomförandebeslutet uppgår till 745 Mkr. Omräknat till löpande penningvärde under projektgenomförandet innebär detta en total projektram på ca 790 Mkr. Budgeten disponeras inom projektet enligt följande tabell.



		Budget					
Period							
2014							
		Ursprunglig budget totalt	Godkänd budget 2013	Godkänd budget i löpande penningvärde	Före 2014	2014 i löpande penningvärde	Efter 2014 i löpande penningvärde
Summa		745 000 tkr	745 000 tkr	794 141 tkr	47 424 tkr	235 143 tkr	511 574 tkr
Tidiga arbeten	4901						
Beställarens arbeten	4902	42 150 tkr	42 150 tkr	44 138 tkr	10 863 tkr	14 477 tkr	18 799 tkr
Projektering	4903	42 051 tkr	42 051 tkr	43 862 tkr	13 395 tkr	13 076 tkr	17 391 tkr
Förberedande arbeten	4904	30 500 tkr	30 500 tkr	32 299 tkr	0 tkr	14 116 tkr	18 183 tkr
Vatten och Konstbygg	4905	345 101 tkr	345 101 tkr	366 131 tkr	23 167 tkr	139 970 tkr	202 995 tkr
Infrastruktur	4906	168 010 tkr	168 010 tkr	181 110 tkr	0 tkr	33 492 tkr	147 618 tkr
Byggnader	4907	48 188 tkr	48 188 tkr	51 392 tkr	0 tkr	20 011 tkr	31 381 tkr
Risk	4908	69 000 tkr	69 000 tkr	75 208 tkr			75 208 tkr

9.2 Prognos

Slutkostnadsprognos för projektet är lika med budget 745 mkr uppräknat med index. I ett löpande penningvärde, för 2016, motsvarar det 794 mkr som även är den prognostiserade totala slutkostnaden

Under Q2 2014 erhåller projektet en betydligt säkrare slutkostnadsprognos. Då inkommer anbud på delprojekt ”pir- och kaj” och delprojekt ”infrastruktur/hamnplan”. Dessa entreprenadkostnader tillsammans med att slutkostnaden för muddringsentreprenad representerar en säker prisbild på över 70% av investeringsbeloppet.

9.3 Upparbetning

Upparbetning per 2013-12-31 är 54,3 mkr.



9.4 Avvikelser

- Beslutade programändringar
 - Passagerargång till K1 och K2 byggs ej – framgår av reviderat projektdirektiv. Projektet förbereder möjlighet att i framtiden bygga passagerargång till K1/K2.
 - Färjeläge K3 byggs ej om enligt preliminär program handling – framgår av reviderat projektdirektiv.
 - Planerad kaj måste förlängas ca 80 m (sträckan mellan K1/K2 och K3), mot tidigare antagen längd i den preliminära programhandlingen.
- Avvikelser gentemot antaganden i budget
 - I den tekniska beskrivningen från 2006 har viss hamnspecifik utrustning antagits som ej är relevant 2013. Utrustningen, framförallt ramper och fendor, som antagits ser kravställarna över – uppdateringarna kommer att medföra kostnadsökningar.
 - Markarbeten kommer att utföras på ca 105 000 m² för att säkerställa dagvattenhantering enligt dom samt höjdanpassa mot ny hamnplan och E18. Tidigare antagen yta i den preliminära programhandlingen var ca 70 000 m².
 - Sjöfartsverket har inte längre för avsikt att uppgradera lotshamnen vilket innebär att en i genomförandebeslutet antagen intäkt utgår. En ny, mindre, ombyggnad av lotshamnen är framtagen och godkänd av Sjöfartsverket men design i godkänd miljödom läser vissa parametrar och omöjliggör besparingar motsvarande förlorad intäkt.
 - I entreprenad E-25-51 Muddring etapp 1 har mängden schaktade lösa lermassor blivit större än tidigare antagit i förfrågningsunderlag och budget.

Kostnaderna för ovan uppräknade avvikelser är inarbetade i slutkostnadsprognosen. En större andel av projektrisken är bokad i ett tidigt skede av projektet. Uppkommer ytterligare avvikelser är det troligt att vissa budgetjusteringar krävs. Avvikelserna är ett resultat av att den preliminära programhandlingen ersatts av en mer detaljerad systemhandling för de olika anläggningsdelarna.

9.5 Upphandling

Endast en entreprenad, E-25-51-Muddring etapp 1, är upphandlad. Kontraktssumma ca 70 mkr vilket är ca 12 % över budget. Entreprenaden handlades upp med bedömningen att oavsett en omarbetning av förfrågningsunderlag alternativt ny en upphandling skulle inte ett bättre pris erhållas. Konkurrenten var god vid upphandlingen.



10 Beslut och tillstånd

Beslut och tillstånd styrande för projektet är följande:

- Detaljplan
- Projektdirektiv
- Miljötillstånd för Hamnverksamhet och vattenverksamhet 2012-05. Överklagad.
- Miljööverdomstolen 2012-12 medger ej prövningstillstånd
- Miljödom vinner laga kraft 2013-03.
- Inriktningsbeslut i Kommunfullmäktige 2012-11
- Genomförandebeslut i styrelse och nämnd 2013(Q1 och Q2)
- Genomförandebeslut i kommunfullmäktige 2013-09

10.1 Kommande milstolpar

- 2014-05 Upphandling klar pir- och kajkonstruktioner
- 2014-04 Kalkyl på förfrågningsunderlag hamnplan
- 2014-06 Upphandling klar hamnplan
- 2016-02 Driftsättning av färjelägen K1 och K2
- 2016-10 Driftsättning ny hamnplan
- 2016-12 Färdigställande av projekt

11 Riskhantering

11.1 Riksinventering

Projektet har genomfört en riksinventering, enligt gällande rutiner inom Stora projekt, vilken löpande följs upp.

Kvarstående risker med avseende på tid och ekonomi är främst:

- Överklagandeprocesser vid entreprenadupphandlingarna.
- Avvikande grundläggningsförhållande större än vad som förutsatts i systemhandlingar och förfrågningsunderlag, och senare i kontrakt.
- Att vissa antaganden/bedömningar i kalkylerna på systemhandlingarna är felaktiga kan få negativa/positiva ekonomiska konsekvenser.
Antaganden/bedömningar såsom intresset för arbetena, prisläget, konkurrensförutsättningarna i Kapellskär, antagen prisutveckling 2014-2016 mm.
- Kapellskärs hamn är väderkänslig vilket medför att även entreprenadarbetena i vatten blir känsliga. Värre höstar och vintrar, än vid normala förhållanden, kan medföra ekonomiska och tidsmässiga konsekvenser.
- Entreprenadarbeten, både på hamnplan och i hamnbassängen, riskerar att störa den pågående hamnverksamheten och kan medföra ekonomiska konsekvenser.

12 Avslutning

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



- Att 2013 lyckas starta muddringsentreprenaden till säsongen 2013-2014 samt att lyckas få till all muddring under en etapp mot tidigare planerade två etapper.
- Att projekt och hamnverksamheten har ett mycket bra samarbete och kunskapsutbyte.

Under 2014 går projektet in i ett mer omfattande utförande då alla delprojekt påbörjar byggnation. Under 2015 kommer sedan den period som påverkar hamnverksamheten mest då byggnation i alla delprojekt skall samsas på samma ytor samtidigt som hamnverksamheten pågår på dessa.

Beställare: Johan Castwall

Projektchef: Tobias Kednert