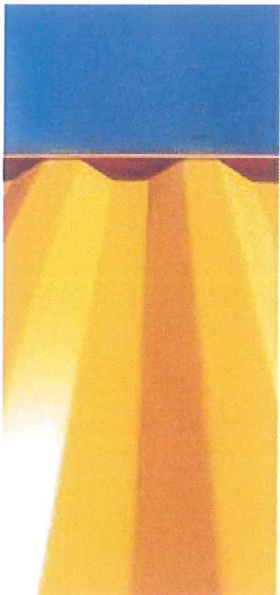


## Lägesredovisning

Utvecklingsprojekt Stockholm-Norvik Hamn

2015-11-09





## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Projektets bakgrund, syfte och förutsättningar .....	3
2.1	Bakgrund och syfte .....	3
2.2	Övergripande beskrivning av projektet; förutsättningar .....	3
3	Byggprojektets omfattning och start.....	6
3.1	Omfattning .....	6
3.2	Systemhandling för projektet.....	7
3.3	Tidig start.....	7
4	Projektorganisation .....	8
5	Integrerat ledningssystem.....	8
5.1	Kvalitetsledning.....	8
5.2	Miljö .....	8
5.3	Arbetsmiljö .....	8
6	Tidplan.....	8
7	Ekonomi .....	9
7.1	Genomförandebeslut .....	9
7.2	Projektets budget och nuvärdesberäkning .....	9
7.3	Intäkter / Finansiering .....	10
7.4	Prognos .....	10
7.5	Upparbetning .....	10
7.6	Avvikelse .....	11
7.7	Upphandling.....	11
8	Milstolpar .....	11
8.1	Händelser, beslut och tillstånd .....	11
8.2	Kommande milstolpar .....	12
9	Riskhantering.....	12
9.1	Rutin för riskhantering.....	12
9.2	Aktuella risker .....	12
10	Överlämnande och avslutning .....	13

## 1 Inledning

Detta är den första formella lägesrapporten för utvecklingsprojektet Stockholm-Norvik Hamn i det format som används i övriga stora projekt i Stockholms Hamnar. Tidigare lägesrapportering har skett fortlöpande bl.a. i samband med beslut om budget respektive bokslut samt vid styrelsemöten och styrelseseminarier. Anledningen till att en sammanfattande lägesrapport inte redovisats tidigare är att tillståndprocessen enligt miljöbalken med tillstånd till vattenverksamhet och drift av hamnverksamhet har varit utdragen.

I juni 2006 beslöt kommunfullmäktige att uppdra åt styrelsen för Stockholms Stadshus AB att i samarbete med Stockholms Hamn AB förbereda och planera för utbyggnad av Norvik. Utifrån detta uppdrag och inriktningsbeslut fortsatte arbetet och i mars 2007 fattade kommunfullmäktige beslut om genomförande. Senare lämnade ägardirektiv har innehållit uppdrag om att fortsätta arbetet.

## 2 Projektets bakgrund, syfte och förutsättningar

### 2.1 Bakgrund och syfte

Hamnens mål och vision med att utveckla verksamheten i Stockholm-Norvik med ro-ro- och containerverksamhet är att minska miljöpåverkan från transporter med gods till Stockholm-Mälardalsregionen. Målet är att en så stor del som möjligt av det gods som ska till regionen ska komma via sjötransporter så nära konsumenterna som möjligt.

Vid projektering, byggnation, drift och underhåll ska påverkan på miljön beaktas och stor miljöhänsyn tas. Bästa möjliga tillgängliga miljöteknik ska användas. Stockholm-Norvik ska vara ett föredöme för aktivt och framsynt miljöarbete.

Utifrån Stockholms Hamns uppdrag att bl.a. trygga varuförsörjningen till regionen säkerställs framtida goda förutsättningar för sjöfarten och varuförsörjningen för att därigenom också främja regionens utveckling och tillväxt.

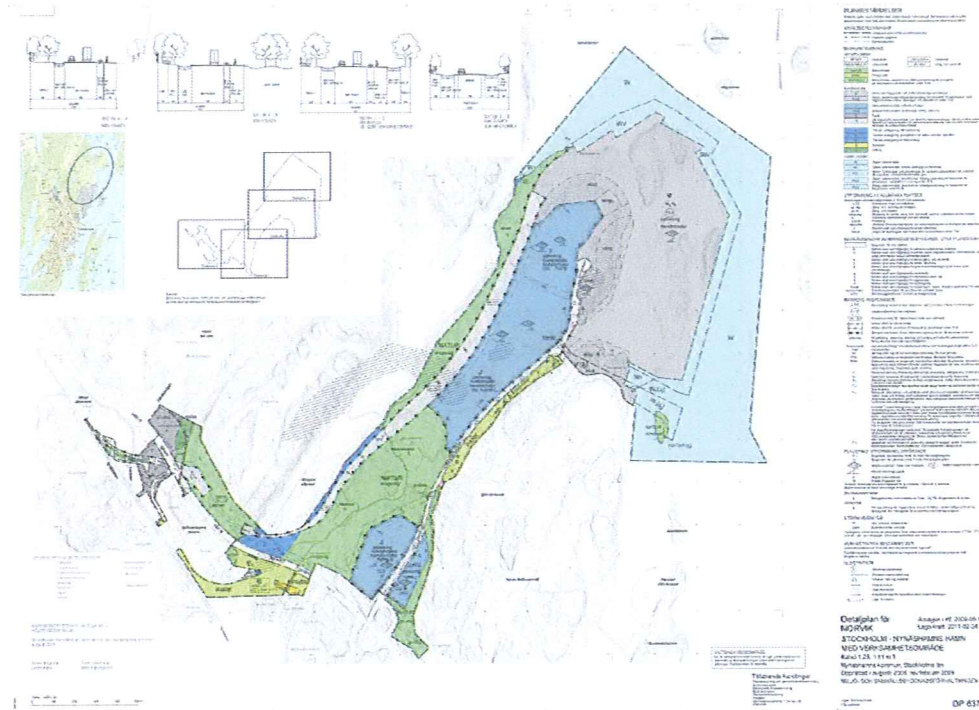
Syftet med projektet är vidare att flytta containerterminalen från Frihamnen och ro-ro-trafik från Nynäshamns inre hamn samt att möjliggöra för ökade godsvolymer till/från Stockholm-Mälardalsregionen. Genom att containerterminalen flyttar från Frihamnen frigörs mark som kan användas för fortsatt stadsutveckling.

### 2.2 Övergripande beskrivning av projektet; förutsättningar

För genomförande i enlighet med kommunfullmäktiges beslut måste huvudsakligen tre grundläggande förutsättningar vara uppfyllda; fastställd detaljplan, lagakraftvunnet tillstånd till vattenverksamhet och till hamnverksamhet samt godkänd järnvägsplan.

### 2.2.1 Detaljplan

Kommunfullmäktige i Nynäshamns kommun antog den 10 juni 2009 detaljplan för Norvikudden. Förutom det planerade hamnområdet omfattar detaljplanen ett av NCC ägt intilliggande område på 450 000 kvadratmeter, avsett för företags- och logistikpark. I planen ingår även ett industrispår från Nynäsbanan. Planen vann laga kraft genom ett regeringsbeslut den 24 februari 2011.



Figur 1. Detaljplan för Norvik

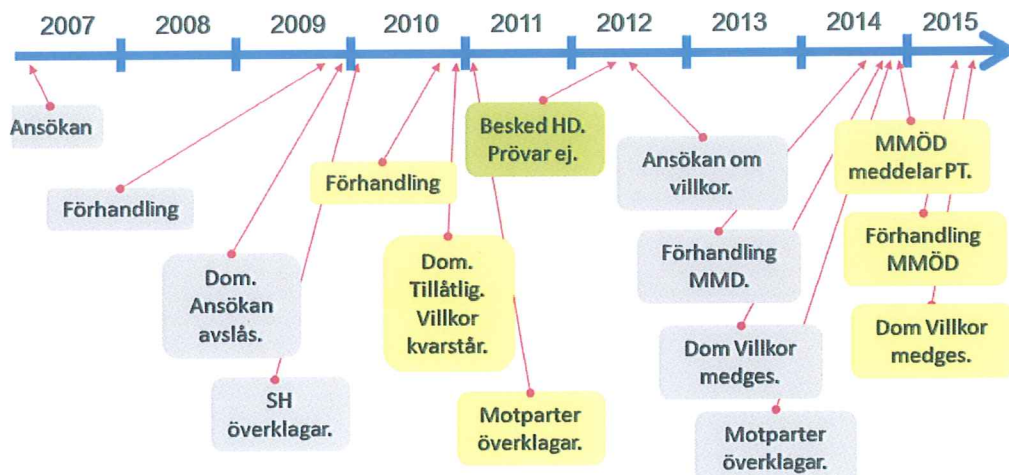
### 2.2.2 Tillstånd till vattenverksamhet och till hamnverksamhet m.m.

Ansökan om prövning av anläggande och drift av hamn sändes till miljödomstolen 2007. Ansökan prövades vid förhandling i slutet av 2009. Tillåtlighet medgavs ej. I och med att tillåtlighet inte medgavs prövades aldrig villkoren för ansökan. Hamnen överklagades till miljööverdomstolen där förhandling genomfördes i slutet av 2010. I samband med prövningen i miljööverdomstolen återkallade Hamnen den del av ansökan som avsåg tillstånd till kajlägen 8 och 9, de lägen som ligger längst norrut. Förändringen gjordes bl.a. för att underlätta processen och då det i närtid inte fanns behov av kajlägena. Miljööverdomstolen medgav tillåtlighet och uppdrog åt miljödomstolen att pröva villkoren. Miljööverdomstolens dom överklagades till Högsta domstolen som 15 månader senare, i april 2012, inte medgav prövningstillstånd. I och med detta vann tillåtligheten laga kraft.

Ansökan om prövning av villkor sändes till mark- och miljödomstolen i juni 2012. Dom med villkor meddelades den 10 oktober 2014. Domen överklagades av motparter och mark- och miljööverdomstolen meddelade dom den 30 oktober 2015.

Risk finns för att motparter överklagar domen till Högsta domstolen där prövningstillstånd krävs. I dagsläget är det omöjligt att ange hur lång tid Högsta domstolens prövning kan ta. Förhoppningen är att domen vinner laga kraft under första kvartalet 2016.

## Prövning enligt Miljöbalken



Figur 2. Schematisk bild av prövningsprocessen för Stockholm – Norvik

Grå = MD/MMD

Gul = MÖD/MMÖD

Grön = HD

### 2.2.3 Järnvägsplan

När tillåtligheten var avgjord i april 2012 sändes en ansökan om fastställelse av järnvägsplan till Trafikverket. Vid inledande kontakter med planavdelningen meddelades att det förslag till järnvägsplan som arbetats fram under perioden 2005 – 2008 var tillräckligt och de förändringar av järnvägsanläggningen som gjordes under prövningen i miljööverdomstolen bedömdes ha mindre betydelse. De förändringar som gjorts var att två kajlägen tagits bort och med dem den järnvägsanslutning som planerats till dessa lägen. Förändringen medförde även att behovet av rangeringsspår minskade från fem till tre stycken. På grund av inkomna synpunkter rörande formaliafrågor rekommenderade Trafikverket ett nytt samråd och utställning av järnvägsplanen.

Samråd genomfördes hösten 2013. Utställning genomfördes under november 2014. Efter att inkomna yttranden sammanställts har länsstyrelsen yttrat sig och förklarat att länsstyrelsen anser att järnvägsplanen kan fastställas. Stockholms Hamnar arbetar f.n.

med att sammanställa allt material och kommer inom kort begära fastställelse av järnvägsplanen. Trafikverkets handläggning beräknas ta ca sex månader. Beslut om fastställelse kan överklagas till regeringen. När beslut om godkänd järnvägsplan vunnit laga kraft kommer ansökan om tillstånd till vattenverksamhet göras hos mark- och miljödomstolen beroende på att anläggandet av järnvägen i viss sträckning bl.a. kan påverka grundvattennivån. Åtgärderna bedöms inte ha betydande miljöpåverkan och tillståndprocessen beräknas till ca ett år.



Figur 3. Illustration av hamnen

### 3 Byggprojektets omfattning och start

#### 3.1 Omfattning

- Projektets målsättning, omfattning, styrning och uppföljning regleras i särskilt projektdirektiv.
- Hamnen består av en rorodel och en containerdel.
- Den exploaterade ytan är 44 ha. Totalt omfattar området 60 ha inklusive grönytor och barriärer.
- Hamnen har totalt 1 400 meter kaj.
- Djupet är 16,5 m vid containerlägena och 10 – 12 m vid rorolägena
- Fem byggnader planeras att uppföras, två terminalbyggnader, en för roro och en för container, en förrådsbyggnad, en tullvisitationsbyggnad och en byggnad för livsmedelsverkets gränskontroll
- Ytan för containerhamnen är ca 250 000m<sup>2</sup> och för roro hamnen ca 100 000m<sup>2</sup>
- I etapp 1 utförs hela hamnen med alla byggnader och installationer förutom ca 85 000m<sup>2</sup> containeruppställningsyta som utförs i etapp 2.

### 3.2 Systemhandling för projektet

Det finns en systemhandling klar för alla hamnens delar. Med systemhandling avses att alla övergripande beslut om hur hamnen och dess delar skall utformas är klar. Valda systemlösningar är samordnade med varandra. Det som återstår är en detaljprojektering för att kunna starta arbetena. För de delar som avses att handlas upp på totalentreprenad kan systemhandlingen användas som den är för upphandling.

### 3.3 Tidig start

Om en laga kraft vunnin dom finns tidigt under 2016 innebär det att arbetet med muddring kan starta i september 2016. Enligt tidplanen kan då det första anlöpet av fartyg ske i slutet av 2019. Det innebär i sin tur att avvecklingen av containerterminalen i Frihamnen kan starta i början av 2020. Om projektet inte kan komma igång med muddringsarbetet i september 2016 finns det risk att hela projektet förskjuts ett år fram i tiden. En sådan utveckling är olycklig eftersom den bromsar fortsatt utveckling av såväl rotrafik i Nynäshamn som Norra Djurgårdsstaden.

För att den önskvärda tidplanen ska fungera kommer Hamnen att påbörja arbetet med jordförstärkning av hamnplanen under första halvåret 2016.

*Jordförstärkning av hamnplanen.* Projektet har under 2014 utrett alternativa metoder för jordförstärkning av hamnplanen där det finns s.k. lerkörtlar som inte är stabila och som bildades när tidigare utfyllnad av området gjordes under 80-talet. Tre huvudsakliga alternativ har utretts; utskiftning, jordförstärkning och påldäck. Vid utredningen av de olika alternativen har stort fokus lagts på miljöpåverkan, arbetsmiljö och tid. Utredningen förordar jordförstärkning med s.k. KC-pelare och Jetinjektering. Båda metoderna verkar genom att kalk och cement tillsätts leran med hjälp av en stor skruv respektive ett sprutmunstycke. Kalken och cementen reagerar med vattnet som är bundet i leran och resultatet blir en hård pelare som förstärker jorden. Det är beprövade metoder som är kalkylerbara och har låga risker. Kostnaden för jordförstärkning är budgeterad till 145 Mkr.

Arbetet med att jordförstärka hamnplanen är planerat att kunna utföras på ca 2,5 år. Själva arbetet med KC-pelare och Jetinjektering tar ca 1 år. Efter det att arbetet är utfört måste området belastas för att sättningar i marken ska utvecklas innan hamnen tas i drift. Tid för detta är beräknat till ca 1,5 till 2 år. Det finns dock alltid en osäkerhet i hur lång tid det tar för sättningarna att utvecklas. För att inte riskera att belastningen blir en kritisk aktivitet är det bra om jordförstärkningsarbetet kan starta så tidigt som möjligt. Även detta arbete måste förberedas. Arbetet kräver inte miljödömdå det inte är vattenverksamhet utan arbetet kan utföras med stöd av detaljplanen.



## 4 Projektorganisation

Stockholms Hamnars VD har tillsatt en Beredningsgrupp för Stora Projekt. Beredningsgruppens uppgift är att löpande informera sig om projektets utveckling samt att stödja VD i fastställandet av övergripande villkor för kvalitativa, ekonomiska och tidsmässiga ramar.

VD ansvarar för att projektens behov av motparter och kravställare från Stockholms Hamnars olika delar utses.

Stockholms Hamnars projektchef är övergripande ansvarig för projektet. Projektchef är ombud för Stockholms Hamn i kontrakt som skrivs för projektets fullföljande. Projektchefens delegation anges enligt Hamnens delegationsordning för projektet. Projektchefen rapporterar till VD och Beredningsgruppen

Projektorganisationen leds av projektchefen. För närvarande är ett fåtal personer engagerade i projektet. Allteftersom projektet fortskrider kommer en projektorganisation att tillsättas. Organisationen kommer att utformas enligt den modell som används på projekt Värtan. Om det är möjligt kommer resurser som varit engagerade i Värtan och Kapellskär att användas även i Norvik och på så sätt återföra de kunskaper och erfarenheter som gjorts i de projekten.

## 5 Integrerat ledningssystem

Projektet har ett väl utvecklat ledningssystem. De erfarenheter som gjorts i Värtan och Kapellskär kommer att implementeras i Norvik.

### 5.1 Kvalitetsledning

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

### 5.2 Miljö

Projektet har omfattande miljökrav med utgångspunkt i bestämmelser och villkor i detaljplan, miljödom och järnvägsplan samt stadens miljökrav och inte minst Hamnens egna miljöambitioner. Hamnen har väl definierade miljömål för projektet.

### 5.3 Arbetsmiljö

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.

## 6 Tidplan

Med beaktande av vad som ovan nämnts under 3.3, Tidig start så ser tidplanen ut som följer.



Aktivitet	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Projektering																								
Masshantering																								
Vatten och Konstbyggnader																								
Infrastruktur																								
Byggnader																								
Överlämnande																								

## 7 Ekonomi

### 7.1 Genomförandebeslut

Stockholms Stads kommunfullmäktige beslöt vid möte den 5 mars 2007 följande

- Genomförandet av utbyggnad av hamn Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden omfattande investeringskostnader om 1,7 mdkr godkänns.
- Finansiering av investeringsutgiften sker dels genom aktieägartillskott från moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 1,0 mdkr, motsvarande exploateringsvärdet för nuvarande containerterminal i Frihamnen, dels genom upplåning från finansenheten inom Stockholms stad av resterande 0,5 mdkr.

Nuvärdet för investeringen bedömdes till 548,9 Mkr.

### 7.2 Projektets budget och nuvärdesberäkning

I etapp 1 utförs hela hamnen med alla byggnader och installationer förutom ca 85 000 m<sup>2</sup> containeruppställningsyta som utförs i etapp 2. Som konsekvens av förändringen som gjordes i miljööverdomstolen omfattar inte heller projektet kajläge 8 och 9. I dag ligger den kalkylerade kostnaden för etapp 1 på 3 638 Mkr inklusive oförutsedda kostnader och index. I etapp 1 kan ca 300 000 TEU hanteras per år.

En nuvärdesberäkning visar att nuvärdet för etappen 1 är 508 Mkr vilket är 8% lägre än nuvärdet i genomförandebeslutet från 2007 men är fortfarande inom de ramar som fastställts i Stadens projektstyrningsmodell. I modellen anges att i de fall lönsamhetskalkylen avviker mer än -15% skall ett reviderat genomförandebeslut tas i kommunfullmäktige. Nuvärdesberäkningen är granskad av Stadens revisorer Ernst & Young som delar Hamnens bedömningar.

Kostnadmässigt är beräkningen av nuvärdet baserat på att projektet startar med masshantering och muddring under 2016. 2017 avslutas muddringen och kajbyggnationen startar. Under 2018 fortsätter masshantering och kajbyggnation. Arbetet med infrastruktur, järnväg och byggnader påbörjas. Under 2019 avslutas de flesta arbetena.



På intäktsidan räknar Hamnen med att containerterminalen inledningsvis hanterar 100 000 TEU per år. Volymerna beräknas att öka så att 2035 hanteras 325 000 TEU per år. Det motsvarar en marknadsandel på 13 % vilket får anses vara rimligt i den stora konsumtionsregion som Stockholm – Mälardalen är.

Inledningsvis räknar Hamnen även med att ett roro rederi etablerar sig i Norvik. Efter 5 år etablerar sig ytterligare ett rederi. Vidare har aktieägartillkottet om 1 000 Mkr lagts till som representerar värdet på marken som frigörs i Frihamnen när containerterminalen avvecklas.

Etappen 2 är kostnadsberäknad till 300 Mkr och innebär att ytterligare ca 200 000 TEU kan hanteras årligen. Beslut om utbyggnad av etappen 2 tas när marknaden har utvecklats så att behovet av ytor har ökat. I det fallet kan intäkter från ytterligare 200 000 TEU per år erhållas för en investering av 300 Mkr. Därmed innebär ett beslut om etapp 2 en kraftig förbättring av nuvärdet.

### 7.3 Intäkter / Finansiering

Projektets investering finansieras av Stockholms Hamn. Investeringen samt Norvik prognostiserade intäkter och kostnader på 85 års sikt, har nuvärdeberäknats till + 508 Mkr.

Budget	
Kalkyldatum	2015-06
<b>Summa</b>	<b>3 637 706 tkr</b>
4701 Tidiga arbeten	222 000 tkr
4702 Beställarens arbeten	165 000 tkr
4703 Gestaltning	2 500 tkr
4704 Masshantering	624 500 tkr
4705 Vatten och Konstbyggnader	1 200 000 tkr
4706 Infrastruktur	535 000 tkr
4707 Byggnader	243 000 tkr
4709 Förberedande arbeten	20 000 tkr
4702 Risker	300 000 tkr
Summa	3 312 000 tkr
4702 Index 3,5% per år	325 706 tkr
Totalt inkl. index	3 637 706 tkr

### 7.4 Prognos

Slutkostnadsprognos för projektet är lika med budget 3 638 Mkr inklusive index.

### 7.5 Upparbetning

Upparbetning per 2014-12-31 är 222 Mkr.

## 7.6 Avvikelser

Projektet har blivit väsentligt dyrare sedan genomförandebeslutet 2007. Projektets budget har ökat med knappt 2 Mkr och nuvärdet har minskat med ca 40 Mkr.

Kostnadsökningen är svår att härleda då utformningen av hamnen och dess funktioner har förändrats. Bland annat har kraven på hamnens miljötåtgärder ökat under perioden.

De poster som är tydliga är

- Indexuppräknning, 675 Mkr
- Ändrad järnvägsdragning, 600 Mkr
- Utökning av byggnadernas omfattning, 150 Mkr
- Ökade krav på kajer och infrastruktur, 200 Mkr
- Utökad projektledning, 50 Mkr
- Större riskreserv, 150 Mkr

## 7.7 Upphandling

Stockholms Hamn har upphandlat Projektering och Utförande av Kaj, Mark och Vattenarbeten av ett konsortium som består av NCC Construction AB och Per Aarsleff AS (NA). Avtalet är uppdelat i två faser. Fas ett består av projektering av systemhandlingar för kaj, mark och vattenarbeten samt framtagande av riktkostnader för arbetena. Fas två är detaljprojektering och utförande av nämnda arbeten. Fas ett är genomförd och fas två planeras att avropas inom kort.

# 8 Milstolpar

## 8.1 Händelser, beslut och tillstånd

Viktiga händelser, beslut och tillstånd styrande för projektet är följande:

- 2006-06-12 Beslut i kommunfullmäktige med uppdrag till Stockholms Hamn AB att fortsätta förberedelserna och planeringen för utbyggnad av Norvik.
- 2007-02-07 Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet samt dispens för dumpning av muddermassor inlämnad till miljödomstolen.
- 2007-03-05 Beslut om genomförande i kommunfullmäktige.
- 2008-12-17 Styrelsen för Stockholms Hamn AB godkänner avtal med Hutchison Ports Holding (HPH) rörande drift av containerterminal i Norvik (CTN) respektive Frihamnen (CTF).
- 2009-04-16 Styrelsen för Stockholms Hamn AB godkänner
  - a) mark- och exploateringsavtal mellan Nynäshamns kommun, Stockholms Hamn AB och NCC Construction Sverige AB rörande Norvikudden.
  - b) samarbetsavtal och överenskommelse mellan Stockholms Hamn AB och NCC Construction Sverige AB rörande Norvikudden.
  - c) genomförandeavtal mellan Stockholms Hamn AB och Banverket rörande anslutning av industrispår till befintlig Nynäsbanan.
- 2009-06-10 Beslut om antagande av detaljplan i Nynäshamns kommun.
- 2009-12-10 Miljödomstolen avslår ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet samt dispens för dumpning av muddermassor.

- 2010-12-22 Miljööverdomstolen ger tillåtlighet. Villkor ska prövas i mark- och miljödomstolen.
- 2011-02-24 Beslut i Regeringen; Detaljplanen vinner laga kraft.
- 2012-04-26 Högsta domstolen lämnar inte prövningstillstånd. Miljööverdomstolens dom angående tillåtlighet vinner laga kraft.
- 2012-06-14 Styrelsen för Stockholms Hamn AB godkänner föreslaget CTF-avtal och tillägg till CTN-avtal.
- 2014-10-10 Mark- och miljödomstolen fastställer villkor och ger dispens för dumpning av muddermassor.
- 2015-10-30 Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens dom med justering av vissa villkor.

## 8.2 Kommande milstolpar

- Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-10-30 vinner laga kraft.
- Start jordförstärkning och tillfartsväg under första halvåret 2016.
- Överenskommelse med Nynäshamns kommun om mottagning av svart- och grävatten.
- Beslut om fastställelse av järnvägsplan fattas som vinner laga kraft.
- Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet sammanhängande med byggande av järnväg och laga kraftvunnen dom
- Avrop av Fas två för utförande av kaj, mark och vattenarbeten av NA.
- Start muddring
- Avtalsdiskussioner med terminaloperatör.
- Start bergarbeten
- Start betongarbeten
- Start arbeten på hamnplan
- Start byggnation av byggnader
- Invigning roro
- Invigning CTN etapp 1

## 9 Riskhantering

### 9.1 Rutin för riskhantering

En rutin för riskhantering kommer att tas fram och fastställas. De erfarenheter som gjorts i projekt Värtan och Kapellskär kommer att återföras till Norvik.

### 9.2 Aktuella risker

- Risk för ytterligare försening av projektet om mark- och miljööverdomstolens dom 2015-11-30 överklagas. Tiden för handläggning av frågan om prövningstillstånd riskerar försena projektet. Om prövningstillstånd meddelas innebär även detta en försening. En försening av möjligheten att påbörja muddring, dumpning och byggnation medför att containerterminalen i Frihamnen med tillhörande industrispår inte kan avvecklas vilket det påverkar den fortsatta utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden.



- Om beslut om godkännande av järnvägsplanen och/eller dess laga kraft drar ut på tiden kan det innebära försening av projektet. Om prövningen av vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg drar ut på tiden kan även det innebära att projektet inte kan starta i tid alternativt att hamnen inte har en färdigställd järnvägsanslutning när övriga delar av Norvik är klar.
- 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 överlasterna.
- Avtalsdiskussioner med terminaloperatör.
- Överprövningar i upphandling.
- Överhettning i anläggningsmarknaden avseende resurser inom projektering, entreprenader och projektledning.
- Risk att Nynäshamns kommun inte kan ta emot avloppsvatten.

## 10 Överlämnande och avslutning

Erfarenheter från driftsättning av Värtan och Kapellskär kommer att ligga till grund för arbetet med driftsättning av Norvik. Stor vikt kommer att läggas på att tidigt identifiera vad som skall lämnas över till driftansvariga inom Stockholms Hamnar.