

Handläggare:
Susanna Höglund, tfn 08-508 29 758

Till
Koncernstyrelsen

Lägesredovisning 2015 - projekt Norvik

Koncernledningens förslag till beslut

Koncernstyrelsen beslutar följande.

Redovisning avseende projekt Norvik godkänns.

Ingela Lindh
VD

Sammanfattning

Lägesrapporten för projekt Norvik från Stockholms Hamn AB är den första efter genomförandebeslutet i kommunfullmäktige den 5 mars 2007, på grund av en utdragen tillståndsprocess. Den fokuserar därför på händelser sedan genomförandebeslutet samt kommande planerade tidiga arbeten som kommer startas inför år 2016 avseende jordförstärkning.

Projektet har sedan tidigare beslut kontinuerligt 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.

Utvecklingen av Norvik är strategiskt viktig för Stockholmregionens varu- och transportförsörjning. Målen för utvecklingen av Norvik är att

- en så stor del som möjligt av regionens godstransporter ska komma via sjötransporter
- hamnen i Norvik ska vara ett föredöme för aktivt och framsynt miljöarbete

- säkerställa regionens varuförsörjning och ge goda förutsättningar för sjöfarten för att främja regionens utveckling och tillväxt

Den planerade hamnen i Norvik består av en containerhamn och en RoRo-hamn för rullande gods. Projektet är uppdelat i två etapper där den första etappen omfattar de centrala delarna av hamnområdet, hela RoRo-hamnen med två kajlägen, två av fyra kajlägen på containerhamnen, alla kontors- och servicebyggnader och järnvägsanslutning.

I etapp 2 utökas ytorna för uppställning av container samt anläggande av de två resterande kajlägena om 400 m.

Kommunfullmäktiges genomförandebeslut från 2007 omfattar en investering i utvecklingen av Norvik hamn omfattande 1,7 mdkr (exkl. indexuppräknings). Efter genomförandebeslutet har ändringar, bl.a. på grund av reviderade villkor för miljötillstånd m.m., varit nödvändiga.

Lägesredovisningen 2015 anger en slutkostnadsprognos inklusive index om ca 3,6 mdkr och ett positivt nuvärde/investeringsresultat om ca 508 mnkr. Detta avviker från det tidigare nuvärdet med endast 8 %. Projektet kan därmed genomföras utan en revidering av det tidigare beslutet.

Koncernledningen kan konstatera att projektet har genomgått en utdragen tillståndprocess p.g.a. ett stort antal nödvändiga beslut, domar och överklaganden. Därmed har projektet under genomförande, fått hantera ett antal ändringar utifrån förändrade villkor och ökande byggkostnader samt vissa förändringar p.g.a. ändrade krav från verksamheten. Projektet bedöms dock, trots dessa förändringar, kunna bibehålla ett investeringsresultat som ligger nära det tidigare beslutet, vilket är positivt.

Då projektet fortfarande är i ett tidigt skede kvarstår ett antal osäkerheter avseende bl.a. tillståndsprövning. Med hänsyn till den omfattande investeringsvolymen projektet innebär måste koncernledningen även fortsatt betona att kontinuerlig kostnadskontroll och att kontinuerlig analys avseende intäktsbedömning prioriteras i den fortsatta projektuppföljningen.

Koncernledningen vill även framhålla vikten av att bolagsledningen, i samarbete med projektet, drifts- och marknadsfunktionerna inom Stockholms Hamn, proaktivt arbetar för att kalkylens bedömda intäktsflöden infrias genom kommande avtalsförhandlingar och för en aktiv dialog med marknads aktörer.

Sammantaget ser koncernledningen mycket positivt på att Stockholms Hamn påbörjar jordförstärkningsarbetena för att projektets genomförande ska ha förutsättningar att följa Frihamnens tidplan.

Projektet utgör en omfattande investering och är att definiera som ett stort projekt (>300 mnkr), enligt kommunfullmäktiges investeringsregler. Koncernledningen uppmanar därför Stockholms Hamn att även under kommande år återkomma till sin styrelse och till koncernledningen med lägesredovisningar.

Bakgrund

Stockholm – Norvik hamn planeras på Norvikudden, som ligger strax norr om Nynäshamn. Den utbyggda hamnen omfattar 440 000 kvm. Området förvärvades för drygt 20 år sen, 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.

Området bedömdes vara väl lämpat för hamnverksamhet genom läget och de fysiska förutsättningarna med en kort och rak inseglingsled. Prognosen var redan då att sjötrafiken skulle komma att utvecklas mot allt större fartyg som förutsätter djuphamnar med havsnära läge nära större konsumtionsmarknader. Området är väl lämpat för sjöfart på mellersta och södra delarna av Östersjön.

Norvik ligger 55 km från Stockholm och motorvägen, Väg 73 gör hamnen logistiskt sett mycket väl lokaliserad som djuphamn för Stockholm och Mälardalen. Därmed får även landtransporter via Norvik till och från Stockholmsregionen väsentligt lägre transport- och miljökostnader jämfört med hamnalternativ norr om, respektive söder om, Stockholms län samt för transporter från södra och västra Sverige.

Containerfartygen ökar i storlek och det gäller både de stora oceangående fartygen, men även de mindre så kallade ”feederfartygen”, som transporterar containrar från de stora hamnarna på kontinenten vidare in i Östersjön. Detta ställer större krav på hamnarna i form av tillräckligt djup och på utrustning för att hantera containrar på land. Inseglingsleder genom skärgård blir därmed en utmaning, vilket medför att containerterminalen i Frihamnen eller Södertälje inte bedömts vara en långsiktig lösning.

Stockholms Hamn har bland annat i uppdrag att trygga varuförsörjningen till Stockholm, som är en region med hög tillväxt. Norvik är därför en viktig del i utvecklingen av regionen eftersom hamnen byggs för att tillgodose fartygens behov av en djup, snabb och isfri inseglingsled.

Utvecklingen av Norviks huvudsakliga motiv är att minska miljöpåverkan från godstransporter till Stockholm- och Mälardalsregionen. Efter utbyggnaden av Norviks Hamn ska en större andel gods kunna komma via sjötransport med RoRo (roll on roll off) 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 Miljödombstolen 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.

Lägesrapportering har sedan 2007 endast skett i samband med sedvanlig ekonomisk rapportering i budget och bokslut. Anledningen är att tillståndsprcessen för hamn- och vattenverksamhet utifrån miljöbalken tagit lång tid. Därmed har den det faktiska genomförandet inte kunnat påbörjas och bedömningen har därav varit att en separat lägesredovisning inte varit motiverad hittills.



Norviks hamns läge i regionen

Ärendet

Lägesrapporten från Stockholms Hamn är den första sedan genomförandebeslutet i kommunfullmäktige den 5 mars 2007. Projektet har sedan 2006 följts upp genom sedvanlig redovisning i den ekonomiska rapporteringen i samband med budget, bokslut och tertialrapporter samt genom koncernledningens deltagande i Stockholms Hamns beredningsgrupp för stora projekt under de senaste åren.

Under hösten 2015 har projektet erhållit en dom avseende anläggande och drift av hamn av Mark- och miljööverdomstolen. Det finns en fortsatt risk att domen överklagas till Högsta Domstolen, där det dock krävs prövningstillstånd för att den ska tas upp. Stockholms Hamns förhoppning är att domen vinner laga kraft under våren 2016. Den nya hamnens järnvägsplan bedöms kunna fastställas av Trafikverket inom sex månader.

Genom erhållen dom och villkor kan Stockholms Hamn nu påbörja förberedande arbeten utifrån detaljplanen, för att möjliggöra ett färdigställande som tidsmässig överensstämmer med planerna för utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden. Följande lägesrapport beskriver föreslagna åtgärder och bedömda kostnader för dessa.

Efter Stockholms Hamns godkännande av lägesredovisningen 2015 kommer projektet vid denna lägesredovisning inte genomlysas av externa konsulter utifrån ett projektstyrningsperspektiv eftersom projektorganisation och arbeten ännu inte är startade. I samband med kommande lägesredovisningar kommer en extern utvärdering att genomföras enligt stadens riktlinjer.

Projektets syfte och målsättning

Syftet med etableringen av en ny godshamn i Norvik är att trygga varuförsörjningen i det växande Stockholm genom att kunna möta framtidens krav på ökade godsvolymer och större fartyg. Projektet möjliggör en förflyttning av transporter från land till sjöfart. Hamnen består av två separata hamndelar, en RoRo-del (gods som rullar på och av fartygen), som hanteras inom Stockholms Hamn, och en containerdel som arrenderas ut till Hutchison Port Holdings (HPH).

Målet med utbyggnaden av Stockholm Norvik Hamn är att en så stor del som möjligt av regionens godstransporter ska komma via sjötransporter.

Vid genomförande och framtida drift och underhåll ska stor miljöhänsyn tas och Stockholm Norvik ska vara ett föredöme för aktivt och framsynt miljöarbete.

Genom projektet säkerställs regionens varuförsörjning och goda förutsättningar för sjöfarten för att främja regionens utveckling och tillväxt.

Projektet

Utvecklingen av Stockholm Norvik Hamn består av en RoRo-hamn och en containerhamn. Den exploaterade ytan omfattar 44 hektar. Hamnen kommer totalt att ha 1 400 meter kaj med 16,5 meters djup vid containerlägen och 10-12 meters djup vid RoRo-lägena.

Projektet kommer även omfatta två terminalbyggnader, en förrådsbyggnad, en tullvisitationsbyggnad och en byggnad för livsmedelsverkets gränskontroll.

Projektet omfattar även järnvägsanslutning, utbyggnad av infartsväg, farledsmärkning samt utbyggnad av teknisk försörjning till området.

Projektet är uppdelat i 2 etapper, där den första etappen omfattar de centrala delarna av hamnen, hela RoRo-hamnen med två kajlägen, två av fyra kajlägen på containerhamnen, alla kontors- och servicebyggnader och järnvägsanslutning.

I etapp två utökas ytorna för uppställning av container samt anläggande av de två resterande kajlägena om 400 m.

Projektet har ett utvecklat projektledningssystem avseende kvalitet, miljö och arbetsmiljö.



Illustration av det planerade projektet

Tidiga arbeten

Om Mark- och miljööverdomstolens dom avseende hamnverksamhet vinner laga kraft under tidig vår 2016 kan muddring starta i september 2016 och jordförstärkningsarbeten av hamnplanen planeras påbörjas under våren 2016. Att starta dessa åtgärder är en

förutsättning för att avvecklingen av containerverksamheten ska kunna ske under 2020, enligt planen för Norra Djurgårdsstadens utveckling.

Efter att ha utrett alternativa metoder utifrån miljöpåverkan, arbetsmiljö, tid och kostnad har metoden med jordförstärkning av leran med s.k. KC-pelare och jetinjektering valts, vilket innebär att kalk och cement skruvas och sprutas in i leran så att den stabiliseras. Denna form av jordförstärkning är beprövad och medför en låg risk. Kostnaderna för jordförstärkningsarbetena bedöms till 145 mnkr.

Arbetet kräver inte miljödömd eftersom det inte innebär vattenverksamhet utan kan utföras med stöd av endast detaljplanen.

Projektorganisation

Projektet är indelat i fem delprojekt, projektering, masshantering, vatten och konstbyggnader¹, infrastruktur och byggnad. Dessa samordnas och leds av en projektchef inom Stockholms Hamn, som är övergripande ansvarig för projektet. Projektchefen rapporterar till VD, som också ansvarar för att motparter och kravställare från Stockholms Hamns olika verksamheter utses. Som rådgivande organ till stöd för projektet och bolagets VD, har en beredningsgrupp tillsatts som löpande informeras om projektet.

Projektorganisationen leds av projektchefen men omfattar i dagsläget endast ett fåtal personer. I takt med projektets genomförande kommer ytterligare resurser tillsättas utifrån den organisationsmodell som använts i Värtanprojektet. Om det är möjligt kommer kompetens som varit engagerade i Stockholms Hamns övriga stora projekt att rekryteras så erfarenheter från dessa projekt kan tillvaratas.

Ekonomi

Kommunfullmäktiges beslut den 5 mars 2007 omfattar en investering i utveckling av Stockholm Norvik omfattande 1,7 mdkr (exkl. indexuppräknings). Nuvärdet bedömdes till 548,9 mnkr.

Efter genomförandebeslutet har förändringar gjorts avseende projektet på grund av bl.a. domstolbeslut med justerade villkor. Lägesredovisningen 2015 anger därav en bedömd slutkostnadsprognos för etapp 1 om 3,638 mdkr inklusive index och oförutsedda kostnader. De ökade kostnaderna bedöms dock mötas av motsvarande intäkter. Nuvärdet bedöms till 508 mnkr, vilket således bara är ca 8 % lägre än i genomförandebeslutet och ligger därmed inom de ramar som beslutats i stadens riktlinjer för styrning av stora projekt och investeringar.

¹ konstbyggnad, byggnad eller anläggning av typen bro, trafikunnel, gångtunnel, stödmur, bullerskydd, brygga, kaj, färjeläge etc.

Avvikelserna mellan genomförandebeslutet och nuvarande slutkostnadsprognos beror i huvudsak på indexuppräkning (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 förändrade investeringsvolymen.

Utvecklingen av etapp 2 bedöms kunna stärka investeringsresultatet/nuvärdet avsevärt.

Väsentliga händelser efter genomförandebeslutet

Efter genomförandebeslutet i kommunfullmäktige har projektet varit föremål för en omfattande tillståndsprövnings- och detaljplaneprocess som under en åttaårsperiod krävt ett stort antal beslut som redovisas nedan.

Stockholms Hamns styrelse godkände den 17 december 2008 avtal rörande drift av bl.a. containerterminalen i Norvik och Frihamnen med Hutchinson Port Holdings (HPH).

Den 16 april 2009 godkände styrelsen för Stockholms Hamn AB 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 AB rörande Norvikudden. Beslutet omfattade även ett genomförandebeslut mellan Stockholms Hamn AB och Banverket angående industrispår till den befintliga Nynäsbanan.

Den 10 juni 2009 antogs detaljplanen för området i Nynäshamns kommun och den 10 december samma år avslog miljödomstolen Stockholms Hamns ansökan om tillstånd för vatten- och hamnverksamhet samt dispens för dumpning av muddringsmassor, vilket Stockholms Hamn AB överklagade.

Den 22 december 2010 gav miljööverdomstolen tillåtlighet men fastslog att villkor skulle prövas i mark- och miljödomstolen.

Först den 24 februari 2011 vann detaljplanen laga kraft genom regeringsbeslut.

Högsta domstolen lämnade inte prövningstillstånd för överklagande och miljööverdomstolens dom avseende tillåtlighet vann laga kraft.

Den 10 oktober 2014 fastställde mark- och miljödomstolen villkor för vatten- och hamnverksamhet och gav dispens för dumpning av muddringsmassor.

Ett år senare, den 30 oktober 2015 fastställde slutligen mark- och miljööverdomstolen domen från mark- och miljödomstolen med vissa justerade villor.

Under denna utdragna tillståndsprocess har projektet fortsatt bevakats av Stockholms Hamn och visst utredningsarbete har genomförts för att förbereda en igångsättning av projektet.

Avvikelser

Beslutade programändringar sedan genomförandebeslutet avser främst att projektet nu omfattar endast etapp ett och därmed inte en containeruppställningsyta om 85 000 kvm. På grund av villkor som fastställts i domstol har två kajlägen tagits bort och därmed har järnvägsanslutningar och rangeringsutrymme anpassats efter detta. Även läget för järnvägsanslutningen har ändrats. Under den långa tillståndsprocessen har byggkostnaderna ökat och verksamhets- och miljökrav förtydligats och stärkts. Sammantaget medför dessa justeringar en uppdaterad slutkostnadsprognos, men med ett investeringsresultat som inte avviker mer än 8 % från det tidigare genomförandebeslutet.

Kommande deltid

Kommande styrande fastställda deltid inträffar främst under 2016 och innebär start av jordförstärkning och förberedelse för tillfartsväg, vilket beräknas påbörjas under våren 2016.

Därefter inväntas beslut om järnvägsplan och därtill hörande dom om vattenverksamhet, överenskommelse om mottagande av svart- och grävatten med Nynäshamns kommun, start av muddring, bergarbeten m.m. Dessa åtgärder är ännu inte tidssatta p.g.a. kvarstående osäkerheter kring tidplan för bl.a. kvarstående erforderliga domar och beslut.

Risker

Projektet kommer att genomföra en riskinventering, som löpande följs upp enligt samma modell som nyttjats i Värtahamnen och Kapellskär. Bland större aviserade risker kan följande nämnas.

Den mest aktuella risken är främst avseende överklagande av Mark- och miljööverdomstolens till Högsta Domstolen, vilket kan medföra ytterligare förskjutning av projektets genomförande vilket i sin tur kommer medföra att containerhanteringen i Frihamnen inte kan flyttas. Detta påverkar i sin tur utvecklingsmöjligheterna för Norra Djurgårdstaden.

Projektet aviserar även risk för att beslut om järnvägsplanen kan dra ut på tiden samt att jordförstärkningsarbetena tar längre tid än prognosticerat.

Det kvarstår också en risk att Nynäshamn inte kan ta emot avloppsvatten i tillräcklig utsträckning.

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 uppfyller också ägardirektivet att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en klimatsmart och tillförlitlig varuförsörjning via sjöfart till regionen. Utvecklingen Stockholm Norvik utgör en viktig förutsättning för utvecklingen av Stockholmsregionens sjöfart och funktion i ett det globala transportnätet.

Koncernledningen kan konstatera att projektet har genomgått en utdragen tillståndprocess genom ett stort antal överklaganden. Därmed har projektet under genomförande, fått hantera ett antal ändringar utifrån förändrade villkor, ökande byggkostnader samt vissa förändringar p.g.a. ändrade krav från verksamheten. Projektet bedöms dock, trots dessa förändringar, kunna bibehålla ett investeringsresultat som ligger nära det tidigare genomförandebeslutet, vilket är positivt.

Då projektet fortfarande är i ett tidigt skede kvarstår ett antal osäkerheter avseende bl.a. tillståndsprovning m.m. Med hänsyn till den omfattande investeringsvolymen projektet innebär måste koncernledningen även fortsatt betona att kontinuerlig kostnadskontroll och att kontinuerlig analys avseende intäktsbedömning prioriteras i den fortsatta projektuppföljningen

Koncernledningen vill även framhålla vikten av att bolagsledningen i samarbete med projektet, drifts- och marknadsfunktionerna inom Stockholms Hamn, proaktivt arbetar för att kalkylens bedömda intäktsflöden infrias genom kommande avtalsförhandlingar och en aktiv dialog med marknadens aktörer.

Sammantaget ser koncernledningen mycket positivt på att Stockholms Hamn påbörjar jordförstärkningsarbetena för att projektets genomförande ska ha förutsättningar att följa Frihamnens tidplan.

Utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och Stockholms Hamns bidrag till detta utgör också motivet till det ägartillskott som projektet bedöms kräva, vilket kommer utbetalas när så bedöms lämpligt utifrån ett koncernövergripande perspektiv.

Projektet utgör en omfattande investering och är att definiera som ett stort projekt (>300 mnkr), enligt kommunfullmäktiges investeringsregler. Koncernledningen uppmanar därför Stockholms Hamn att även under kommande år återkomma till sin styrelse och till koncernledningen med lägesredovisningar.

Bilagor

1. Tjänsteutlåtande från styrelsen för Stockholms Hamn
2. Protokollsutdrag från styrelsen för Stockholms Hamn
3. Lägesredovisning