



STOHAB
2016-05-23

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Lägesredovisning Utvecklingsprojekt Värtan

Sammanfattning

Lägesrapporten från Stockholms Hamn är den femte efter genomförandebeslutet i kommunfullmäktige den 16 maj 2012. Rapporten fokuserar på händelser fram till april 2016. Projektet har därutöver kontinuerligt 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. Följande ärende omfattar därav väsentliga händelser fram till sommaren 2016.

Den 9 juni 2008 tog kommunfullmäktige ett inriktningsbeslut om utfyllnad av Värtapiren. Under 2010 togs därefter ett genomförandebeslut avseende Värtapiren. På grund av ändrade tekniska och ekonomiska förutsättningar fattades den 16 maj 2012 ett reviderat genomförandebeslut.

Genom utvecklingen koncentreras hamnverksamheten till Värtapiren och tidigare hamnområde frigörs för annan exploatering. Hamnen kommer, efter utbyggnaden, att omfatta 131 000 kvm, vilket motsvarar nuvarande hamn. Den nya piren kommer dock att ha fem kajlägen, vilket är ett kajläge mer än idag. Färdigställande är planerat till 2016/2017.

Totalkostnad för projektets totala utgifter prognostiseras nu till 2 960 mkr vilket är 138 mkr över budget. (Inräknat extern EU stöd 120 + 5 mkr som ej är budgeterad så ligger investeringen nu 13 mkr över budget). Nuvärdeskalkylen är således oförändrad i förhållande med gällande Genomförandebeslut.

Bolaget konstaterar att utvecklingen av Värtahamnen är en förutsättning för utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden, genom att markområden frigörs för exploatering. Projektet medför också en nödvändig modernisering av Värta- och Frihamnen för att möta morgondagens kapacitets- och miljökrav.

Projektet utgör en omfattande investering och är att definiera som stort projekt (>300 mnkr), enligt kommunfullmäktiges investeringsregler. Koncernledningen har därför



uppmanat Bolaget Stockholms Hamn att även under kommande år återkomma till sin styrelse och till koncernledningen med lägesredovisningar.

Av projektchefen upprättad lägesredovisning bifogas, bilaga 1.

Bakgrund

I stadens Översiktsplan 1999 anges för Värtahamnen att hamnverksamheten är strategiskt viktig för Stockholm och utgör ett riksintresse enligt beslut hos Sjöfartsverket under 2001.

Som underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten togs därefter en strategi fram; ”Att hamna rätt – Förslag till hamnstrategi för Stockholm” (2005-08-31), som beslutades av kommunfullmäktige i juni 2006. Den innebär att containertrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen och Frihamnen.

Stockholms Hamn har i sin Vision 2015 konkretiserat hur hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov kan samordnas genom att Värtabassängens inre delar fylls ut och att Värtapiren förlängs.

I stadens Vision 2030 anges därefter att Stockholm är en ”självklar bas för turismen i Östersjöområdet” samt att utbyggnaden innebär att Stockholms ställning som ledande hamnstad i Östersjön stärks.

I stadens Översiktsplan–Promenadstaden, anges Värtahamnen som en del i Norra Djurgårdsstaden – ett av stadens stadsutvecklingsområden. I aktualitetsprövningen av Översiktsplanen–Promenadstaden, som gjorts under 2014, konstateras att planeringsinriktningen gällande stadens hamnfunktioner kompletteras på grund av att Stockholms hamnar, genom ett EU-beslut, fått statusen CORE-hamn med strategisk betydelse för europeiska transportflöden och infrastrukturplanering.

Den 9 juni 2008 tog kommunfullmäktige ett inriktningsbeslut om utfyllnad av Värtapiren. Under 2010 togs därefter ett genomförandebeslut avseende Värtapiren. På grund av ändrade tekniska och ekonomiska förutsättningar fattades den 16 maj 2012 ett reviderat genomförandebeslut.

Ärendet

Lägesredovisningen från Stockholms Hamn är den femte lägesrapporten efter genomförandebeslutet i kommunfullmäktige den 16 maj 2012. Första lägesredovisningen godkändes i koncernstyrelsen 2014-12-15. Redovisning nummer fem fokuserar på händelser fram till april 2016. Projektet har därutöver kontinuerligt 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.

Projektets målsättning

Utvecklingen av Värtapiren syftar att säkerställa sjöfarten i Stockholm i överensstämmelse med Stockholms utvecklingsplaner, främst inom Norra Djurgårdsstaden. Projektet tillgodoser också behovet av en modernare, effektivare och mer miljövänlig hamn.

Projektets mål är ”att modernisera hamnverksamheten genom att skapa fler hamnplatser, ny passagerarterminal och större uppställningsytor samtidigt som marken utnyttjas mer effektivt”.

Projektet

Genom utvecklingen av området koncentreras hamnverksamheten till Värtapiren och det tidigare hamnområdet frigörs för annan exploatering. Hamnen kommer, efter utbyggnaden, att omfatta 131 000 kvm, vilket motsvarar den nuvarande hamnen. Den nya piren kommer dock att utökas till fem kajlägen, vilket är ett kajläge mer än idag. Färdigställande är planerat till 2016.



Visionsbild av projektet

Beställare för projektet är Stockholms Hamn och exploateringsnämnden i samverkan, vilket regleras genom ett genomförandavtal mellan de båda. Projektet styrs av en styrgrupp bestående av representanter som tillsätts av VD för Stockholms Hamn och



förvaltningschefen för exploateringskontoret. Projektchefen finns hos Stockholms Hamn. Stockholms Hamn har därutöver en beredningsgrupp, som agerar rådgivande åt Stockholms Hamns VD. Projektorganisationen består av ett femtiotal personer där majoriteten är konsulter. Projektet drivs och följs upp i fyra delprojekt, förberedande arbeten, pir och kaj, infrastruktur och byggnader.

Koncernledningen följer projektet, genom representation i Stockholm Hamns beredningsgrupp samt genom sedvanlig lägesrapportering till koncernstyrelsen, som även omfattar en granskning genomförd av externa konsulter. Projektet följer den metodik för styrning och uppföljning av stora projekt som gäller för kommunkoncernen, sedan den beslutades av kommunfullmäktige i samband med budget 2010.

Ekonomi

Kommunfullmäktiges genomförandebeslut avseende de delar som omfattar hamnens verksamhet omfattar 2 640 mnkr i 2011 års penningvärde (exkl. indexuppräkningsar). Projektets indexuppräknade budget uppgår till 2 820 mnkr. Projektet finansieras gemensamt av Stockholms Hamn (22,5 %) och exploateringskontoret (77,5 %).

Projektets investering samt Värtahamnens prognostiserade intäkter och kostnader på 85 års sikt, har vid beslutstillfället nuvärdeberäknats till ett positivt investeringsresultat om 311 mnkr.

Väsentliga händelser sedan Lägesrapport

Grundläggningen blev klar under maj 2015. Gjutnings- och markarbeten pågick under våren och sommaren 2015 och därefter kunde tre nya färjelägen färdigställas och dessa driftsattes under oktober 2015.

Projektet har för närvarande två målpunkter i fokus. Huvuddelen av organisationen arbetar intensivt med färdigställande inför driftsättning av terminalens passagerarfunktioner med leveranstidpunkt 2016-06-13. Det har under en tid diskuterats huruvida drifttagandet skall ske 20 juni alternativt tidigt i september. Rederiet och Hamnen har slutligen valt att driftsätta 20 juni.

Den andra målpunkten är att flytta Rigatrafiken till Värtan vilket först kan ske efter det att läge fyra färdigställts. Kontraktstiden är sista november. Entreprenören är sen eftersom man länge planerade för annat utförande i bassängen och han varslar för att kontraktstid ej kan innehållas utan befarar några månaders försening. Stockholms Hamn har med stöd av deltider etapp 1 och 2 i egen tidplan visat att tid kan innehållas och att vi ej accepterar försening.

Exploateringsnämnden utför nu för en temporär påfart till befintlig ramp till Norra Länken. Denna påfart är ej planskild från hamnspår vilka trafikerar Fortum och hamnen.



Det återstår att se hur lokaltrafik, hamntrafik och flisförsörjning till Fortum kan samverka över tid.

Avvikelser

Projektets löper i allt väsentligt enligt plan och inga större avvikelser är att notera. Dock bör höjningen av slutkostnadsprognosen uppmärksammas.

Projektet har beviljats en delfinansiering från EU Ten-T med en omfattning om ca 120 mkr. Under 2015 har projektet erhållit ytterligare bidrag med en omfattning om ca 5 mkr från EU inom programmet Motorways of the Seas.

Kommande deltid

I juni 2016 planeras ska den nya terminal-byggnaden vara klar för driftsättning. Projektet ska vara färdigställt för överlämning till exploateringsnämnden i januari 2017.

Risker

Projektet har genomfört en riskinventering, som löpande följs upp.

Kvarstående risker är främst en kvarstående osäkerhet i utvecklingen av kringliggande planområden och eventuella kosekvenser för tillgängligheten som det kan få, när den nya hamnen tas i drift.

Det nuvarande provisoriet med operation från befintlig terminal och driftsatta kajlägen 2 och 3 innebär långa gångsträckor i passagerargångar. Under sommaren förväntas stora mängder passagerare i kombination med varm väderlek. Därför har Hamnen och Rederiet enats om att pressa fram driftsättning av ny terminalbyggnad till slutet av Juni. Detta är en utmaning för våra kontrakterade entreprenörer och för hamnen driftfunktioner.

Mål och syfte

Projektet har utarbetat fler mätbara mål, vilket har bidragit till förbättrad kommunikation och ökad målstyrning.

Organisation

Organisationen bedöms fungera fortsatt bra. Ett förtydligande av KMA-funktionen (kvalitet, miljö och arbetsmiljö) har bidragit till att tydliggöra ansvaret inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Konkurrensen avseende nyckelkompetenser är hård från andra infrastrukturprojekt.

Tidplan

Övergripande tidplan för projektet är oförändrad. Viss oro för förseningar i utvecklingen av angränsande områden förekommer.



Nuvärdekalkyl

Projektets nuvärdeskalkyl är ej uppdaterade sedan föregående rapport men den bedöms kunna hållas.

Projektbudget

Projektets indexuppräknade budget på 2 820 mkr prognostiseras nu till ett utfall på 2 960mkr.

Risk och kvalitet

Riskarbetet i projektet har vidareutvecklats genom att väsentliga risker har prissatts. Nya rutiner för systematisk tolkning av risklistan har införts, vilket leder till en mer robust riskrapportering.

Kommunikation

Kommunikationsarbetet fungerar bra och ytterligare utvecklingsarbete pågår för att systematisera beredskapen för olika händelser samt uppföljning av genomförda insatser.

Rapportering

Rapporteringen har kompletterats med utökad måluppföljning på arbetet med Kvalitet, miljö och arbetsmiljö

Bolagets synpunkter och förslag

Bolaget kan konstatera att utvecklingen av Värtahamnen är en förutsättning för utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden, genom att markområden frigörs för exploatering. Projektet medför också en nödvändig modernisering av Värta- och Frihamnen för att möta morgondagens kapacitets- och miljökrav. Särskilt som Stockholms Hamn utsetts till en av EU:s CORE-hamnar, med en stor betydelse för logistik och transportnät i Europa och kring Östersjön.

Bedömningen av slutkostnadsprognosen som ökat motsvarar genomförandebeslutet ändå justerat med erhållen finansiering från EU rymmer sig inom kalkylen som låg till grund för genomförandebeslutet.

Projektet utgör en omfattande investering och är att definiera som ett stort projekt (>300 mnkr), enligt kommunfullmäktiges investeringsregler. Stockholms Hamn kommer under hösten 2016 att återkomma med ytterligare en lägesrapport T” samt under 2017 även återkomma till styrelsen och till koncernledningen med lägesredovisning i form av slutrapport.




Förslag

Styrelsen föreslås besluta

- att för egen del godkänna lägesredovisningen.
- att föreslå Koncernstyrelsen godkänna lägesredovisningen.

Stockholm den 17 maj 2016



Johan Castwall
VD