

Handläggare  
Peter Dahlberg, 08508 29 323

Till  
Koncernstyrelsen

## Slutredovisning - projekt Värtapiren

### Koncernledningens förslag till beslut

Koncernstyrelsen beslutar följande.

Redovisning avseende projekt Värtapiren godkänns

### Sammanfattning

Utvecklingen av Värtapiren har syftat till att säkerställa både sjöfarten i Stockholm och stadens utvecklingsplaner, främst inom Norra Djurgårdsstaden. Projektet tillgodoser behovet av en modernare och mer miljövänlig hamn och har en stor betydelse för transportnätet i Europa och kring Östersjön. Projektet möjliggör även ett frigörande av 85 000 kvm hamnområde till staden genom exploateringsnämnden för stadsutveckling.

I juni 2008 tog kommunfullmäktige ett inriktningsbeslut om utfyllnad av Värtapiren, vilket följdes av ett genomförandebeslut 2010. På grund av ändrade tekniska och ekonomiska förutsättningar fattades ett reviderat genomförandebeslut i maj 2012. I projektet har ingått att hamnverksamheten koncentreras i Värtapiren till en yta om 131 000 kvm. Den nya hamnen får mot tidigare ytterligare ett kajläge, en ny modern passagerarterminal och större effektivare ytor för uppställning av fordon och trailers. Den nya hamnen har fem kajlägen och totalt 1200 meter kaj.

Kommunfullmäktiges genomförandebeslut om Värtapiren omfattade 2 820 mnkr. Projektet finansieras gemensamt av Stockholms Hamn AB (22,5 procent eller 635 mnkr) och exploateringsnämnden (77,5 procent eller 2 185 mnkr). Projektet har erhållit två stycken EU-stöd för hamnutbyggnaden och elanslutningar om totalt 139 mnkr. Investeringens slutkostnad är 2 980 mnkr. Reglerat med EU-stödet har projektet ett utfall om 21 mkr eller 0,7 procent över budget.

Projektets hela investeringsutgift, samt prognostiserade intäkter och kostnader har nuvärdesberäknats till 487 mnkr. Det är 290 mnkr bättre än nuvärdet om 197 mnkr som förutsattes vid projektstart. Förbättringen om 290 mnkr fördelar sig på operativt resultat 129 mnkr, nuvärde av investering 21 mnkr och EU-stöd 139 mnkr.

Koncernledningen kan konstatera att utvecklingen av Värtapiren är en förutsättning för utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden, genom att markområden frigörs för exploatering av bl.a. bostäder. Projektet medför också en nödvändig modernisering av hamnområdet för att möta morgondagens kapacitets- och miljökrav. PwC, som gjort en extern granskning av projektet anger övergripande att projektet har genomförts i enlighet med Stockholms stads projektstyrningsmetodik.

### **Bakgrund**

I stadens översiktsplan från 1999 angavs att Värtans hamnverksamhet är strategiskt viktig och Sjöfartsverket beslutade år 2001 att hamnen var ett riksintresse. Hamnen har även stor betydelse för europeiska transportflöden och infrastrukturplanering.

År 2006 beslutade kommunfullmäktige om en hamnstrategi för Stockholm, som i huvudsak innebar att containertrafiken flyttas till Norvik i Nynäshamn och att oljehandlingen vid Loudden avvecklas. Vidare innebar strategin att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen på Södermalm och Värtan/Frihamnen.

År 2008 tog kommunfullmäktige ett inriktningsbeslut om utfyllnad av Värtapiren, som följdes av ett genomförandebeslut år 2010. På grund av ändrade tekniska och ekonomiska förutsättningar fattades ett reviderat genomförandebeslut i maj 2012. Det reviderade genomförandebeslutet innefattade även uppdrag till exploateringsnämnden om att möjliggöra stadsutveckling i ett nytt planområde Valparaiso och Södra Värtahamnen. För år 2014, 2015 och 2016 har bolaget lämnat lägesredovisningar, vilka följts upp och granskats av oberoende konsulter. Dessa har redovisats till och godkänts av koncernstyrelsen.

### **Ärendet**

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

Denna slutredovisning avser endast Värtaprojektets andel om 2 820 mnkr av det reviderade genomförandebeslutet 2012. Ärendets totala investeringsutgifter för utveckling av området uppgick till 3 710 mnkr, varav resterande 890 mnkr var för exploateringsnämndens investeringar utanför Värtaprojektet. Projektet möjliggör mycket stadsutveckling, främst genom frigörande av 85 000 kvm hamnområde till staden genom exploateringsnämnden.

Projektet har förutom i lägesredovisningar för 2014, 2015 och 2016 kontinuerligt följts upp genom sedvanlig redovisning i samband med budget, bokslut och tertiärrapporter samt genom koncernledningens deltagande i Stockholms Hamns beredningsgrupp för stora projekt.

### *Projektet*

Genom projektet koncentreras hamnverksamheten till Värtapiren. Hamnområdet omfattar efter utbyggnaden 131 000 kvm, vilket är ungefär likvärdigt med den yta som

upptogs före projektet. Den nya hamnen har fått en ny modern passagerarterminal, fem kajlägen och totalt 1200 meter kaj. Det är ett kajläge mer än tidigare.

Den nya hamnen har större möjlighet till effektiva trafikrörelser och större ytor för uppställning av fordon. De gamla kajerna har ersatts och anpassats till att bli fem större kajer och medger även stora kryssningsfartyg, varav tre har passagerargångar till den nya terminalbyggnaden.

Stockholms Hamn och exploateringsnämnden har i samverkan varit beställare av projektet. Projektorganisationen har under genomförandet bestått av ett femtiotal personer där majoriteten är konsulter. Som rådgivande organ till stöd för projektet har en beredningsgrupp tillsatts som löpande informeras om projektet. Det som har varit mest styrande vad gäller tidsplaneringen är överlämnandet av markområden till staden genom exploateringsnämnden, vilket planerades till årsskiftet 2016/2017 och höll tidplan. Den nya terminalbyggnaden invigdes i oktober 2016.

### *Ekonomi*

Kommunfullmäktiges genomförandebeslut för det som omfattade Stockholms Hamns verksamhet för projekt Värtapiren uppgick till 2 820 mkr. Projektet finansieras gemensamt av Stockholms Hamn (22,5 procent eller 635 mkr) och exploateringsnämnden (77,5 procent eller 2185 mkr).

Projektet har erhållit två stycken EU-stöd om 131 mkr för hamnutbyggnaden och 8 mkr för elanslutningar. Investeringens slutkostnad är 2 980 mkr. Reglerat med EU-stödet om 139 mkr har projektet ett utfall på 21 mkr eller 0,7 procent över budget.

Projektets hela investeringsutgift, samt prognostiserade intäkter och kostnader har på 85 års sikt nuvärdesberäknats till 487 mkr. Det är 290 mkr bättre än nuvärdet om 197 mkr som förutsattes vid projektstart. Förbättringen om 290 mkr fördelar sig på operativt resultat 129 mkr, nuvärde av investering 21 mkr och EU-stöd 139 mkr.

### *Erfarenheter*

Stockholms Hamn konstaterar att det har varit viktigt att säkra att kommunikationen mellan alla delprojekt fungerar. Bolaget har vidare sett att många entreprenörer inte är tillräckligt bra på att styra sina egna och anlitate underentreprenörers projekteringsinsatser, vilket leder till brister i leveranstider och kvalitet. Här anser bolaget att det i framtiden kan vara bättre att leda sådant arbete genom projektorganisationen.

### *Avvikelser*

Projektet var under utförandetiden känsligt för förseningar då olika entreprenader var inbördes beroende av varandra. Övergripande var projektet startklart med en upphandlad entreprenör för pir- och kajarbeten efter genomförandebeslutet halvårsskiftet 2012. Upphandling överklagades dock av annan anbudslämnare och kontraktet kunde skrivas under först ett halvår senare.

En entreprenörs framdrift av pålning var försenad i starten och även långsam i utförandet. Detta uppmärksammades genom bolagets uppföljning och korrigerande åtgärder vidtogs som begränsade skadan.

### ***PwC:s kommentarer i sammandrag***

PwC:s granskning av projektet anger övergripande att projektet är i enlighet med Stockholms stads projektstyrningsmetodik och att det säkerställer erfarenhetsåterföring. I granskningen framgår dock att lärdomar kring riskarbetet, kommunikation och upphandlingar och analys av avvikelser skulle kunna ha presenterats tydligare för att säkerställa en bättre kunskapsåterföring.

### ***Mål och syfte***

Utfallet för samtliga mål har kommenterats på ett sådant vis i bolagets slutrapportering att erfarenheter kan tillgodogöras i kommande projekt. Utvecklingsmålet om att alla fartyg ska vara el-anslutna hade kunnat formuleras annorlunda, eftersom det målet är beroende av att kunderna/rederierna också väljer att vara det.

### ***Organisation***

Projektorganisationen har avvecklats planerligt och PwC bedömer att den har varit välfungerande under hela projekttiden. Lärdomar om organisationen har presenterats i slutrapporten på ett sådant vis att erfarenhetsöverföring säkerställs. Erfarenheter inom organisationen har utnyttjats väl genom att ett flertal medarbetare har fortsatt i projekt Norvik.

### ***Tidplan***

Den övergripande tidplanen för projektet har hållits och rapporterats på korrekt vis. Det kan finnas ett värde av att i framtida projekt addera en aktivitet och tidpunkt för när projektorganisationen ska vara fullt avvecklad, exempelvis inom ett till två år efter driftsättning.

### ***Ekonomi***

Projektet har överskridit budgeten, men givet projektets omfattning och komplexitet kan överskridningen anses vara relativt liten. Vidare har Projektet överträffat det budgeterade nuvärdet.

### ***Risk och kvalitet***

Projektets riskarbete bedöms ha genomförts i enlighet med Stockholms stads projektstyrningsmetodik under hela projekttiden. Under projektets gång har riskarbetet vidareutvecklats och åtgärder vidtagits för att förbättra riskhanteringen.

### ***Kommunikation***

Kommunikationsarbetet har fungerat väl och i enlighet med Stockholms stads projektstyrningsmetodik under både projektets gång och i samband med projektavslut.

### ***Rapportering***

Rapportering har i huvudsak skett i enlighet med Stockholms stads projektstyrningsmetodik. Det saknas dock ett avsnitt gällande kommunikation, vilket inte är i enlighet med metodiken. Erfarenhetsåterföring har säkerställts genom

slutrapporten, läges- och projektrapporter samt genom att intressenter getts tillgång till kritisk dokumentation i bolagets projektportal.

### **Koncernledningens synpunkter och förslag**

Koncernledningen kan konstatera att utvecklingen av Värtapiren har varit en förutsättning för pågående och kommande utveckling av Norra Djurgårdsstaden, genom att markområden frigörs för exploatering av bl.a. bostäder. Projektet har medfört en nödvändig modernisering av hamnområdet för att möta framtida kapacitets- och miljökrav. Detta är långsiktigt särskilt motiverat eftersom hamnen har stor betydelse för logistik och transportnät i Europa och kring Östersjön.

I granskningen framgår att lärdomar kring riskarbetet, kommunikation och upphandlingar och analys av avvikelser skulle kunna ha presenterats tydligare för att säkerställa en bättre kunskapsåterföring, vilket bolaget bör ta till sig. Koncernledningen ser dock positivt på att projektet under genomförandet i stort har följt stadens projektstyrningsmetodik. Vidare ser koncernledningen att det är mycket positivt att erhållna erfarenheter och projektkompetens kan nyttjas vid Stockholms Hamns pågående genomförande av projekt Norvik samt i andra större infrastrukturprojekt som staden planerar att genomföra.

Projektet överstiger budget på grund av vissa förskjutningar och programförändringar som inarbetats under genomförandet. Huvuddelen av avvikelsen finansieras dock av erhållna EU-bidrag, vilket ger en nettoavvikelse om 21 mnkr eller 0,7 procent. I sin helhet ser koncernledningen positivt på att utfallet ligger väldigt nära den beslutade budgeten och i jämförelse med projektets totala volym är avvikelsen marginell.

### **Bilagor**

1. Tjänsteutlåtande från styrelsen för Stockholms Hamn AB
2. Protokollsutdrag från styrelsen för Stockholms Hamn AB 2017-11-21
3. PwC:s rapport Slutgranskning utbyggnad av Värtapiren

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

| <b>Namn</b>                  | <b>Datum</b> |
|------------------------------|--------------|
| Ingela Lindh (Huvudansvarig) | 2018-04-18   |