



Lägesredovisning
Utvecklingsprojekt Stockholm - Norvik

2019-03-05



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Projektets bakgrund och syfte.....	3
2.1	Bakgrund	3
2.2	Syftet med projektet.....	5
3	Projektets omfattning.....	6
3.1	Omfattning.....	6
4	Väsentliga händelser	7
4.1	Prövning enligt Miljöbalken	7
4.2	Järnvägsplan	7
4.3	Prövning av vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg.....	7
4.4	Lantmäteriförrättning	7
5	Projektorganisation.....	8
6	Beslut.....	9
6.1	Beslut och tillstånd.....	9
6.2	Godkännande av projektets budget och nuvärdesberäkning	9
6.3	Programändringar	10
7	Ledningssystem	11
7.1	Övergripande	11
7.2	Kvalitetsledning.....	11
7.3	Miljö	11
7.4	Arbetsmiljö.....	12
8	Tidplan.....	13
9	Ekonomi.....	14
9.1	Intäkter / Finansiering	14
9.2	Prognos.....	14
9.3	Upparbetning.....	14
9.4	Avvikelse.....	14
9.5	Upphandling.....	15
10	Riskhantering.....	16
10.1	Rutin för riskhantering.....	16
11	Avslutning	16



1 Inledning

Detta är den Fjärde lägesredovisningen för projekt Stockholm - Norvik.

2 Projektets bakgrund och syfte

2.1 Bakgrund

2.1.1 Detaljplan

Detaljplan i norra Nynäshamn för Stockholm Norvik hamn.

För att möta framtidens krav på en effektiv godshantering bygger Stockholms Hamnar en container- och rorohamn på Norvikudden i Nynäshamn. Stockholm – Norvik blir en av Sveriges största godshamnar. Förutom container- och rorohamnen kommer Norvikudden att inrymma en logistikpark på 450 000 kvadratmeter, som NCC står bakom. I planen ingår även bygge av ett industrispår från Nynäsbanan. Planen är antagen i Nynäshamns kommuns kommunfullmäktige 2009-06-10. Planen vann laga kraft genom ett regeringsbeslut 2011-02-24.



Figur 1. Detaljplan för Norvik



2.1.2 Mark och exploateringsavtal

Nynäshamns kommun, Stockholms Hamn AB och NCC Construction Sverige AB har 2009 tillsammans tecknat ett Mark och Exploateringsavtal. Syftet med avtalet är att reglera genomförandet av detaljplanen för Norvik.

Avtalet reglerar marköverföringar, servitutsupplåtelser, ersättningar och utbyggnader av vägar, järnväg och andra tekniska installationer.

2.1.3 Stockholms Hamns Kajstrategi

Stockholms Hamnar har fått i uppdrag att samordna arbetet mellan olika förvaltare av stadens kajer och ta fram en strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I uppdraget ingår även att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten, samt att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt. För att beskriva hur det arbetet skall genomföras tog Stockholms Hamn under våren 2014 fram en kajstrategi som redovisas i rapporten ”Kajstrategi för Stockholms Hamnar”. Rapporten utgör en strategi för hur Stockholms Hamnars kajer används på bästa sätt. Rapporten är ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet och i dialogen med andra förvaltare av kajer och strandlinjer i Stockholm. Kajstrategin antogs av Kommunfullmäktige 2015-06-15.

I rapporten beskrivs en övergripande strategi för godshanteringen.

”Stockholms Hamnar strävar efter att renodlad godshanteringen lokaliseras till Kapellskärs Hamn och Nynäshamn samt Stockholm Norvik Hamn. Containerhanteringen flyttas från Frihamnen till Stockholm Norvik då denna öppnar.”

2.1.4 Utveckling av Norra Djurgårdsstaden

Idag är Stockholms Hamnars containerterminal förlagd till Frihamnen. När den nya containerterminalen öppnar i maj 2020 avvecklas terminalen i Frihamnen liksom industrispåret kopplat till Värtabanan.



2.1.5 Genomförandebeslut för Stockholm - Norvik

Stockholms Stads kommunfullmäktige beslöt vid möte 2007-03-05 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.

2.2 Syftet med projektet

Det finns tre huvudsakliga syften med projektet

- Trygga varuförsörjningen i det växande Stockholm. Förbättrad infrastruktur behövs för att säkra godsflödet till den växande huvudstadsregionen. Norvik är en viktig del i den utvecklingen.
- Möta framtidens krav på ökade volymer och större fartyg. Den internationella handelsflottans fartyg blir allt större och djupare. Norvik byggs för att tillgodose fartygens krav på en djup, snabb och isfri inseglingsled.
- För miljöns skull – förflyttning av transporter från land till sjö. Sjöfarten är miljömässigt överlägsen andra transportslag. Etablerandet av en ny godshamn följer EU:s ambitioner att öka andelen transporter som flyttas från väg till sjö.



Figur 2. Illustration av hamnen



3 Projektets omfattning

3.1 Omfattning

- Projektets målsättning, omfattning, styrning och uppföljning regleras i särskilt projektdirektiv.
- Hamnen är en godshamn och består av en rorodel och en containerdel.
- Den exploaterade ytan är 44 ha. Totalt omfattar området 60 ha inklusive grönytor och barriärer.
- Den nya hamnen har sju kajlägen och totalt 1 400 meter kaj.
- Djupet är 16,5 m vid containerlägena och 10,5 m vid rorolägena
- Fem byggnader planeras att uppföras, en terminalbyggnad för container, två incheckningsbyggnader, en för roro och en för container, en tullvisitationsbyggnad och en byggnad för livsmedelsverkets gränskontroll
- Ytan för containerhamnen är ca 250 000 m² och för roro hamnen ca 100 000 m²
- I etapp 1 utförs hela hamnen med alla byggnader och installationer förutom ca 85 000 m² containeruppställningsyta och 350 m kaj som utförs i etapp 2.



4 Väsentliga händelser

4.1 Prövning enligt Miljöbalken

Projektet erhöll slutligt tillstånd för anläggande och drift av hamn den 25 april 2016 i och med att Högsta Domstolen inte medgav prövningstillstånd för Mark- och miljööverdomstolens dom från den 30 september 2015.

I domen från den 30 september 2015 finns ett prövotidsvillkor avseende transporter till och från hamnen. Förhandling om slutliga villkor avseende transporter genomfördes den 23 oktober 2018. I domen dat 2018-12-07 beslutades att prövotiden är avslutad och att inga ytterligare villkor skall föreskrivas. Domen har överklagats av Naturskyddsföreningarna i Stockholm och Nynäshamn.

4.2 Järnvägsplan

När tillstånd för anläggande och drift av hamn hade erhållits i april 2016 kunde Trafikverket avsluta processen med fastställande av Järnvägsplan vilket skedde den 27 juli 2016.

4.3 Prövning av vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg

Den 4 maj 2018 lämnade MMD tillåtighet och villkor för vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg. Domen överklagades inte och vann laga kraft 25 maj 2018.

4.4 Lantmäteriförrättning

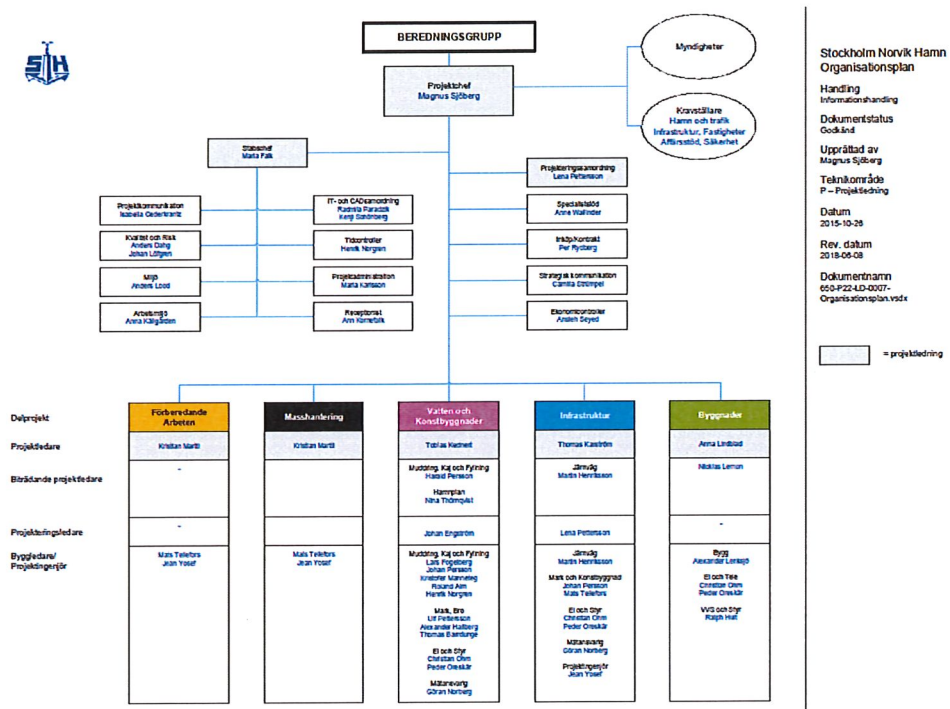
Lantmäteriförrättning enligt Mark och Exploateringsavtalet (2.1.2 ovan) är avslutad 26 juni 2018. Därmed är fastighetsbildning klar inom området som omfattas av detaljplanen.



5 Projektorganisation

Projektet är indelat i fem delprojekt, Förberedande arbeten, Masshantering, Vatten och Konstbyggnader, Infrastruktur samt Byggnader. Projektchefen leder organisationen och är övergripande ansvarig för projektet. Projektchefen rapporterar till VD för Stockholms Hamn och Beredningsgruppen för Stora projekt.

Projektorganisationen är etablerad. Stora delar av organisationen har hämtats från våra tidigare projekt Värtan och Kapellskär vilket är en stor fördel då flera av medarbetarna från de projekten har kunnat gå in i en liknande roll i Norvik. De flesta projektmedlemmar är konsulter som är avropade från våra ramavtalsleverantörer.



Figur 3. Organisationsplan



6 Beslut

6.1 Beslut och tillstånd

Beslut och tillstånd styrande för projektet är följande:

Detaljplan

- Beslut i Nynäshamns kommun KF 2009-06-10.
- Beslut i Regeringen 2011-02-24.

Miljö tillstånd för Hamnverksamhet och vattenverksamhet

- Miljödomstolen 2009-12-10. Avslag.
- Miljööverdomstolen 2010-12-22. Tillstyrker. Villkor skall prövas i MÖD.
- Högsta domstolen 2012-04-26. Medger ej prövningstillstånd. Tillåtlighet har laga kraft.
- Mark- och miljödomstolen 2014-10-10. Tillstyrker villkor.
- Mark- och miljööverdomstolen 2015-10-30. Tillstyrker villkor.
- Högsta domstolen 2016-04-26. Medger ej prövningstillstånd. Villkor har laga kraft.

Politiska beslut

- Genomförandebeslut i Kommunfullmäktige 2007-03-05.

Järnvägsplan

- Trafikverket fastställde järnvägsplan 2016-07-27.

Miljö tillstånd för Vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg

- Mark- och miljödomstolen 2018-05-04. Tillåtlighet och villkor har laga kraft.

Lantmäteriförrättning

- Lantmäteriet 2018-06-26. Fastighetsbildning klar.

6.2 Godkännande av projektets budget och nuvärdesberäkning

I samband med lägesredovisning i december 2015 fastställde Koncernstyrelsen en ny reviderad budget för projektets etapp 1 till 3,638 mdkr.

Hamnens ledning har i juni 2017 godkänt ett tillskott på 2,5 mnkr för en tillkommande incheckningsbyggnad för containerterminalen.

Nuvärdet för investeringen bedömdes i samband med genomförandebeslutet 2007 vara 549 mnkr.



Nuvärdesberäkning från mars 2019 visar att nuvärdet för etappen 1 är ca 100 mnkr högre än nuvärdet i genomförandebeslutet från 2007. Den stora ökningen av nuvärdet beror på ökningen av godsvolymer på roro sidan i den befintliga hamnen i centrala Nynäshamn. När Norvik öppnar kommer behovet av den befintliga hamnen i Nynäshamn fortfarande att vara stort.

Kostnadsmässigt är beräkningen av nuvärdet baserat på att projektet fortsätter att följa tidplan och att alla arbeten avslutas under 2020.

På intäktsidan räknar vi med att containerterminalen inledningsvis hanterar 80 000 TEU per år. Volymerna beräknas att öka med 7 % per år. Det innebär att 2030 hanteras 200 000 TEU per år. Inledningsvis räknar vi även med att ett roro rederi etablerar sig i Norvik. Efter 5 år etablerar sig ytterligare ett rederi. Vidare har ett aktieägartillskott om 1 000 mnkr lagts till som representerar värdet på marken som frigörs i Frihamnen när containerterminalen avvecklas.

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 ca 300 mnkr. Därmed innebär ett beslut om etapp 2 en kraftig förbättring av nuvärdet.

6.3 Programändringar

Hamnens ledning har i februari 2017 godkänt ett tillskott till budgeten på 75 mnkr som är tänkt att finansiera dels en 75 m längre kaj i etapp 1 och dels en utökning av rälsen till kajkranarna i containerhamnen för att möjliggöra lossning av större fartyg. Förlängningen av kajen är föranlett av att vår kund HPH i sin marknadsanalys har kommit fram till att behovet finns för den längre kajen. Utökningen finansieras med dels en ökad årlig intäkt från HPH och dels med egna medel.

Hamnens ledning har i juni 2017 godkänt ett tillskott på 2,5 mnkr för en tillkommande incheckningsbyggnad för containerterminalen.

Ny budget för projektet är 3,715 mnkr.



7 Ledningssystem

Projektet har ett väl utvecklat ledningssystem. De erfarenheter som gjorts i utvecklingsprojekten Värtan och Kapellskär har implementeras i Norvik. Under 2018 har ledningssystemet vidareutvecklats efter input från en intern revision på våra styrande dokument. Några av de större förbättringsåtgärderna har varit konkreta målformuleringar, framtagning av nyckeltal inom fler områden samt en tydligare koppling mellan projektplan och övriga styrande dokument. Förändringarna implementeras på möten med projektdeltagarna under hösten.

7.1 Övergripande

En del projektering återstår men tyngdpunkten på KMA-arbetet ligger nu i produktionsfasen. Genomtänkta KMA-krav i entreprenadkontrakten följs upp i enlighet med det arbetssätt som togs fram redan för Värtan- och Kapellskärsprojekten. Särskilda kvalitets-, miljö- och arbetsmiljösamordnare följer löpande upp kraven på KMA-möten, ronder, revisioner, riskbedömningar och granskningar av handlingar i nära samarbete med bygg- och projektledning.

7.2 Kvalitetsledning

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

Rutinerna för hantering av slutdokumentation har vidareutvecklats och har börjat tillämpas genom att några av entreprenaderna i projektet börjar avslutas.

En leverantörsrevision genomfördes under våren på en av de större entreprenörerna, Terramare. Förbättringar identifierades framför allt rörande att projektplanen inte beskriver det faktiska arbetet i tillräcklig utsträckning.

7.3 Miljö

Projektet har omfattande miljökrav från Stadens målsättning, villkor i miljödom och detaljplan samt inte minst hamnens egna miljöambitioner. Hamnen har väl definierade miljömål för projektet.

Sprängningsarbetet på Norvik har genererat vibrationer i marken som uppfattats i bostadsområden i Nynäshamn ca 2 km från sprängningsplatsen. Ett antal fastighetsägare har rapporterat att de upplevt skakningar i husen och även att husen har skadats. Vi har genom vår sprängkonsult inlett skadeutredningar i ett 10-tal fall. Skadeutredningarna kommer att utföras i början av 2019 när alla sprängningsarbeten i projektet är avslutade.



Ett kontrollprogram för vattenverksamheten i järnvägslinjen togs fram under våren och sommaren och implementeras nu när berörd entreprenör är på plats och arbetena kommer igång.

7.4 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.

Arbetsområdet har delats in i olika områden för att separera de olika entreprenörerna som arbetar inom området. För varje område har vi utsett en Byggarbetsmiljösamordnare för utförandet (BAS/U) som ansvarar för samordningen av alla arbeten inom det egna området.

Projektet mäter Lost time accident rate LTAR (= antal olyckor med frånvaro mer än 24 timmar/miljoner arbetade timmar) och har som målsättning att inte överstiga 4,0 vilket kan anses som ett ambitiöst mål.

Hittills har projektet haft sex "LTAR- olyckor" och ligger på ett LTAR på 5,3. Det förebyggande riskarbetet fungerar väl hos de flesta av entreprenörerna. Dock har vi uppmärksammat att hos framför allt en av entreprenörerna så finns det förbättringsmöjligheter i säkerhetskulturen. Vi har en pågående dialog om detta och har hunnit se att deras vidtagna åtgärder har börjat ge effekt.



8 Tidplan

Under 2016 och första halvan av 2017 slutfördes alla arbeten under mark och under vatten med muddring, jordförstärkning och bergschakt på hamnplanen. I slutet av 2017 påbörjades arbetet med byggande av kaj, markanläggningar och byggnader. Arbetet med bergschakt i järnvägslinjen kommer att avslutas i mars 2019.

Arbete med kaj, fyllning och mark hamnplan fortskrider enligt plan. Bron över järnvägen in på hamnplanen är färdig och slutbesiktigad. Elentreprenaderna på hamnplanen som omfattar el, landanslutning, styr och regler samt teknikbyggnader är påbörjade.

Bygget av Tullbyggnaden är avslutat. Arbetet med Kontorsbyggnaden och Verkstaden har påbörjats.

Arbetet med mark, tunnel och konstbyggnad för järnvägen utanför hamnplanen är påbörjat. En tillfällig trafikomläggning av väg 73 har gjorts för bygget av bron där industrispåret går under vägen. Järnvägsarbetet (BEST) är påbörjat.

Planering är ett fokusområde och projektet arbetar intensivt med planering av de olika arbetsmomenten både i tid och i rum. Enligt gällande plan kan vi ha första anlop i containerhamnen under Q2 2020 och rorohamnen Q3 2020. Beslut om tidpunkt för driftsättning av rorohamnen skall fattas gemensamt med avdelningen Hamn & Trafik.

Projektet arbetar efter följande styrtidplan

Händelse	Start/Klar	Planerad	Prognos
Start Jordförstärkning	Klar	2016-04-01	2016-04-01
Start Bergschakt	Klar	2016-06-01	2016-08-08
Start Muddringsarbeten	Klar	2016-09-16	2016-09-16
Start Kaj och Fyllning	Klar	2017-03-01	2017-07-20
Start Markarbeten på hamnplan	Klar	2018-04-01	2018-03-01
Start Mark kommunens mark	Klar	2017-02-01	2018-04-01
Inkoppling växel Nynäsbanan	Start	2018-07-01	2019-04-01
Start BEST-arbeten	Klar	2018-11-01	2019-01-01
Start Byggnadsarbeten	Klar	2018-09-01	2017-11-15
Överlämning CTN	Start	2019-11-01	2019-11-01
Driftsättning järnväg	Start	2020-05-01	2020-05-01
Driftsättning Containerhamn	Start	2019-12-20	2020-05-01
Överlämning Rorohamn	Start	2020-02-01	2020-09-01
Driftsättning Rorohamn	Start	2020-09-01	



9 Ekonomi

9.1 Intäkter / Finansiering

Projektets investering finansieras av Stockholms Hamnar. Investeringens budgeterade prognostiserade intäkter och kostnader på 85 års sikt, nuvärdesberäknades 2015 till + 508 Mkr. Med hänvisning till ovan nämnda programändringar så arbetar projektet nu med följande budget.

Budget	
Kalkyldatum	2015-06
Summa	3 715 206 tkr
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	1 275 000 tkr
4706 Infrastruktur	535 000 tkr
4707 Byggnader	245 500 tkr
4709 Förberedande arbeten	20 000 tkr
4702 Risker	300 000 tkr
Summa	3 389 500 tkr
4702 Index 3,5% per år	325 706 tkr
Totalt inkl. index	3 715 206 tkr

9.2 Prognos

Slutkostnadsprognos för projektet är 3 770 mnkr inklusive index vilket är 55 mnkr över budget. Bakgrunden till detta är främst att ett antal upphandlingar inte har kunnat handlas upp inom budget.

9.3 Upparbetning

Upparbetning per 2019-01-31 är 2 221 mnkr.

9.4 Avvikelser

Inom varje delprojekt finns en del mindre avvikelser men sammantaget har projektet inga avvikelser.



9.5 Upphandling

De flesta upphandlingar är genomförda och det återstår att handla upp för ca 130 mnkr. Ett antal upphandlingar har genomförts över budget och en del av riskreserven har använts för detta.

Plan för upphandling

Nr	Namn	Entreprenör	Kontrakt (mnkr)
4.2	Jordförstärkning	HTF AB	130
5.1	Muddring	Terramare oy	112
5.2	Kaj och Fyllning	Terramare oy	547
5.3	Bro Hamnplan	Implenia Sverige AB	30
5.4	Mark Hamnplan	JM Entreprenad AB	356
5.5	El Hamnplan	Elektrotjänst i Katrineholm AB	31
5.5.2	Teknikhus El	Holtab AB	10
5.5.3	Fartygsanslutning	Sebab AB	20
5.6	ITS	Swarco Sverige AB	20
5.7	Styr & Regler	Nordomatic AB	5
5.8	Säkerhet	Upphandlas under 2019	
6.1	Mark, Tunnel, Konstbyggnad	Veidekke Entreprenad AB	187
6.2	BEST	Broby Spår AB	85
6.5	Insegling	Upphandlas under 2019	
7.1	Huvudbyggnad Roro	Upphandlas under 2019	
7.2	Incheckning CTN	Upphandlas under 2019	
7.3	Tullvisitationsbyggnad	Hantverksjouren Sverige AB	37
7.4	Gränskontrollstation SLV	Upphandlas under 2019	
7.6	Huvudbyggnad CTN	MVB Öst AB	86
7.7	CTN Verkstad	Heving Hägglund AB	48

Utöver dessa entreprenader utför NCC arbeten med Jord- och Bergschakt samt Fyllning enligt överenskommelse i samband med upprättande av Mark och Exploateringsavtal 2009.

Entreprenaderna 4.2 Jordförstärkning, 5.1 Muddring, 5.3 Bro Hamnplan och 7.3 Tullvisitationsbyggnad är avslutade och är godkända vid slutbesiktning.



10 Riskhantering

10.1 Rutin för riskhantering

Rutin för riskhantering är ett av de viktigaste styrande dokumenten i projektet. I Norvik finns en rutin och ett arbetssätt som bygger på de erfarenheter som har gjorts i projekten Värtan och Kapellskår. Ett flertal risker har fallit ur alternativt undvikits och riskreserven har räknats ned i enlighet därmed.

Aktuella risker

- Befarade tvister med kaj- respektive markentreprenörerna. Inga formella krav har dock hittills framställts.
- Tígt tidplan avseende järnvägsarbetet.
- Problem att Nynäshamns kommun inte kan ta emot avloppsvatten. Det är väsentligt att det beslutas tidigt eftersom det påverkar designen av infartsvägen som i sin tur är en av de första aktiviteterna i projektet.

11 Avslutning

Driftsättning av hamnen.

Baserat på de erfarenheter som vi gjort i de tidigare projekten har vi nu, tidigt i projektet inlett ett arbete tillsammans med hamnens övriga funktioner för att säkerställa att kravbilden är rätt samt att överlämnandet sker på ett planerat och strukturerat sätt.

Thomas
Andersson

Elektroniskt undertecknad
av Thomas Andersson
Datum: 2019.03.06
18:47:34 +01'00'

Beställare: Thomas Andersson


Projektchef: Magnus Sjöberg