

Handläggare:
Susanna Höglund, tfn 08-508 29 758

Till
Koncernstyrelsen

Lägesredovisning 2014 – projekt Värtapiren

Koncernledningens förslag till beslut

Koncernstyrelsen beslutar följande.

Redovisning avseende projekt Värtapiren godkänns.

Ingela Lindh
VD

Sammanfattning

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.

Lägesredovisningen 2014 anger en slutkostnadsprognos inklusive index om 2 948 mnkr, vilket under våren justerats till 2 820 mnkr, d.v.s. i nivå med genomförandebeslutet om index inkluderas. Nuvärdet/investeringsresultatet bedöms till 197 mnkr.

PwC:s granskning av projektet anger övergripande att Värtapiren är ett väl fungerande projekt, som i huvudsak bedrivs enligt Stockholms stads projektstyrningsmetod.

Sammantaget bedömer konsulterna att lägesrapporten fortsättningsvis kan utvecklas avseende måluppfyllelse och riskrapportering.

Koncernledningen anser att projektet utgör en förutsättning för utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och innebär en nödvändig modernisering av Värtahamnen och Frihamnen för att möta morgondagens kapacitets- och miljökrav.

Sedan lägesrapporten redovisades i Stockholms Hamnars styrelse har flera av de då redovisade riskerna hanterats och undanröjts. Bedömningen av slutkostnadsprognosen, som motsvarar genomförandebeslutet, kvarstår. Detta ser koncernledningen mycket positivt på.

Under våren och sommaren 2014 har två olika projektgenomlysningar genomförts parallellt. Båda genomlysningarna visar att riskbedömning och uppföljning kan förtydligas i den kontinuerliga rapporteringen. Koncernledningen delar uppfattningen, men bedömer att riskhanteringen i praktiken fungerar på ett tillfredsställande och ändamålsenligt sätt.

Koncernledningen delar konsulternas uppfattning om att nuvärdeskalkylen bör uppdateras mer kontinuerligt. Bolaget uppmanas att pröva de tidigare bedömda intäktsflödena i nuvärdekalkylen bl.a. genom att intensifiera förberedelserna för att överföra projektet till driften. Stockholms Hamnar uppmanas därefter att återkomma med en uppdaterad nuvärdeskalkyl inför nästa lägesredovisning.

Sammantaget ser koncernledningen mycket positivt på att genomförda upphandlingar utfallit väl, vilket medför att kostnadsnivån i projektet följer plan och budget.

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

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 oljehanteringen 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 att Stockholms ställning som ledande hamnstad i Östersjön stärks.

I stadens Översiktsplan–Promenadstaden, som baseras på stadens Vision, anges Värtahamnen som en del i Norra Djurgårdsstaden – ett av stadens stadsutvecklingsområden. I aktualitetsprövningen av Översiktsplanen–Promenadstaden, som gjorts under 2014, konstateras i fokusområdet ”Stockholm som staden på vattnet” 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

Lägesrapporten från Stockholms Hamn AB är den första efter det reviderade genomförandebeslutet i kommunfullmäktige 2012-05-16. Rapporten fokuserar på händelser fram till mars 2014. Projektet har även därutöver kontinuerligt följts upp genom sedvanlig redovisning i den ekonomiska rapporteringen i samband med budget, bokslut och tertialrapporter.

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 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.

Beställare för projektet är Stockholms Hamn och exploateringsnämnden i samverkan, vilket regleras genom ett genomförandebeslut 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 Hamnars VD. Projektorganisationen består av ett femtiotal personer där majoriteten är konsulter.

Koncernledningen följer projektet, genom representation i Stockholm Hamnars 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 beslut avseende de delar som omfattar hamnens verksamhet 2 640 mnkr i 2011 års penningvärde (exkl. indexuppräkningsar). Projektet finansieras gemensamt av Stockholms Hamnar (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.

Lägesredovisningen 2014 anger en slutkostnadsprognos inklusive index om 2 948 mnkr, vilket under våren justerats till 2 820 mnkr, d.v.s. i nivå med genomförandebeslutet om index inkluderas. Nuvärdet/investeringsresultatet bedöms till 197 mkr.

Väsentliga händelser efter genomförandebeslut

I lägesrapporten framgår att mellan juni 2012 och januari 2013 pågick en överprövning av upphandling ”Pir och Kaj”, vilket medförde förskjutning till februari 2013 av kontraktskrivning med entreprenören Aarsleff.

Under 2013-2014 skedde planering och upphandling av delprojektens entreprenader samt uppbyggnad av projektorganisationen.

I augusti 2013 startades kontraktsarbeten avseende rivning, muddring och grundläggning på arbetsplatsen

Under november 2013 avbröts frysmuddring på grund av att avsett resultat ej uppnåddes och istället har grävuddring genomförts under 2013-2014, efter utredning i samarbete med Länsstyrelsen.

I januari 2014 startades pålning och spåntning, vilken genomförts under 2014.

Under 2013- 2014 har det varit osäkert om den, i genomförandebeslutet, utlovade tunneln ”Hamnpåfarten” mot norra länkens trafikplats skulle ersättas av en lösning med hög bro inom Valparaiso. Val av lösning för hamnpåfarten har även inverkan på hamnplanens höjdsättning,

men projektet bygger hamnplan och uppställning för avgående fordon enligt planerad höjdsättning. Eventuellt framtida beslut om ändrad höjdsättning får anstå till dess att Valparaiso är utformat i sin helhet.

Stadsbyggnadskontoret har genomfört ett parallellt uppdrag för kv. Valparaiso, men tidplanen för planprocessen innebär att den nya bebyggelsen, med anslutande infrastruktur, inte kommer att vara färdigställd vid Värtapirens invigning. Försörjningen av infrastruktur för vägar, järnväg, vatten och avlopp, fjärrvärme, el och högspänning måste därför säkras med provisorier under den första perioden.

Projektet har ett utvecklat projektledningssystem avseende kvalité, miljö och arbetsmiljö. Efter Stockholms Hamnars godkännande av lägesredovisningen har projektet under våren och försommaren 2014 genomlysts av externa konsulter utifrån ett projektsyrningsperspektiv och enligt koncernledningens regler för uppföljning av stora projekt.

Under hösten 2014 är 96 % av kontrakten upphandlade och de upphandlade kontraktssummorna har ett utfall som är något lägre än projektets budgeterade enligt genomförandebeslutet.

Avvikelser

Projektets upphandling av ”Pir och Kaj” överklagades och kontraktsskrivning försenades med drygt ett halvt år, vilket får konsekvens på färdigställandetid och ökade kostnaderna på grund av index.

Projektet har beviljats en delfinansiering från EU Ten-T med en omfattning om ca 120 mkr.

I projektet har oförutsedda kostnader för hantering av föroreningar i mark och för grundläggning uppstått. Storleksordningen har dock inte bedömts som större än vad som förväntats i budget för ändrings- och tilläggsarbeten samt övriga projektreserver.

Kommande deltid

I oktober 2015 planeras Kaj 1, 2 och 3 vara färdigställda för fartyg. Under maj 2016 ska den nya hamnplanen och terminalbyggnaden vara klara för driftsättning. Projektet ska vara färdigställt för överlämning till Exploateringskontoret i januari 2017.

Risker

Projektet har genomfört en riskinventering, vilken löpande följs upp.

Kvarstående risker är främst en kvarstående osäkerhet i Valparaisos planprocess, som kan komma att påverka försörjningen av infrastruktur, vägar, järnväg, VA, fjärrvärme, el och högspänning till hamnen när den tas i drift.

Delprojekt och entreprenadberoende kan medföra att tidsförskjutningar i enstaka entreprenader riskerar att orsaka stor skada i andra efterföljande entreprenader.

Entreprenadarbeten, främst i vatten, riskerar att störa den pågående hamnverksamheten. Hamnen har garanterat att rederierna skall vara skadeslöst under projekttiden.

Under 2014 har projektet genomgått den mest utmanande perioden då alla delprojekt samsas på befintliga ytor samtidigt som hamnverksamheten pågår.

PwC:s kommentarer i sammandrag

PwC:s granskning av projektet anger övergripande att Värtapiren är ett väl fungerande projekt, som i huvudsak bedrivs enligt Stockholms stads projektstyrningsmetod.

Konsulterna anger några iakttagelser och förslag till åtgärder.

Projektet har ett antal övergripande mål, som i detta skede skulle kunna förtydligas med fler mätbara mål.

Konsulterna efterfrågar även en mer kontinuerlig uppdatering av nuvärdekalkylen för projektet och en utveckling av känslighetsanalysen.

Projektet bedöms arbeta strukturerat med risker, men de ekonomiska konsekvenserna avseende respektive riskområde bör förtydligas i kommande lägesredovisningar.

Sammantaget bedömer konsulterna att lägesrapporten fortsättningsvis kan utvecklas avseende måluppfyllelse och riskrapportering.

Koncernledningens synpunkter och förslag

Koncernledningen anser att projektet utgör en förutsättning för utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden, genom att markområden frigörs för exploatering. Vidare innebär projektet en nödvändig modernisering av Värta- och Frihamnen för att möta morgondagens kapacitets- och miljökrav. Särskilt som Stockholms Hamn utsetts till en av EU:s Corehamnar med en stor betydelse för logistik och transportnät i Europa och kring Östersjön.

Sedan lägesrapporten redovisades i Stockholms Hamnars styrelse, har flera av de då redovisade riskerna hanterats och undanröjts. Bedömningen av slutkostnadsprognosen, som motsvarar genomförandebeslutet, kvarstår. Detta ses som mycket positivt på.

Under våren och sommaren 2014 har två olika projektgenomlysningar genomförts parallellt, på initiativ av Stockholms Hamnar och Stockholms Stadshus AB. Båda dessa utredningar bedömer att projektet drivs på ett ändamålsenligt sätt och följer stadens direktiv. Vissa

förbättringsmöjligheter påvisas och båda bedömer att riskbedömning och uppföljning kan förtydligas i den kontinuerliga rapporteringen. Koncernledningen delar den uppfattningen, men bedömer att riskhanteringen i praktiken fungerar på ett tillfredsställande och ändamålsenligt sätt.

Förutsättningarna för projektets nuvärdeskalkyl analyserades och beräkningar fastställdes inför genomförandebeslutet 2012. Koncernledningen delar konsulternas uppfattning om att denna bör uppdateras mer kontinuerligt. Sedan genomförandebeslutet har dock utfall och prognos på kostnadssidan endast marginellt förändrats och förutsättningarna för kommande intäktsflöden bedöms än så länge aktuella. Koncernledningen uppmanar dock bolaget att ånyo pröva de tidigare bedömda intäktsflödena i nuvärdekalkylen genom att bl.a. intensifiera förberedelserna för att överföra projektet till driften. Därefter uppmanas bolaget att återkomma med en uppdaterad nuvärdeskalkyl inför nästa lägesredovisning.

Sammantaget ser koncernledningen mycket positivt på att genomförda upphandlingar utfallit väl, vilket medför att kostnadsnivån i projektet följer plan och budget.

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

Bilagor

1. Tjänsteutlåtande med lägesrapport samt utdrag ur protokoll från Stockholms Hamnar