

## Utlåtande Rotel I, Rotel II (Dnr KS 2021/546)

### Slutrapport Stockholm Norvik Hamn

Framställan från Stockholms Stadshus AB

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Slutrapporten för Stockholm Norvik Hamn godkänns.

**Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Joakim Larsson** anför följande.

#### Ärendet

Den nya godshamnen i Norvik på Norvikudden, som ligger strax norr om Ny-näshamn, omfattar ca 440 000 kvm. Området förvärvades 1992 av Stockholms stad genom Stockholms Hamn AB ("Stockholms Hamn").

Syftet med etableringen av en ny godshamn är att trygga varuförsörjningen i det växande Stockholm, möta framtidens krav på ökade godsvolymer och större fartyg samt möjliggöra en förflyttning av transporter från land till sjöfart. Hamnen består av två hamndelar, en roro-hamn (roll on roll off, gods som rullar på och av fartygen) som hanteras av Stockholms Hamn och en containerhamn som enligt avtal med Stockholms Hamn nyttjas och drivs av Hutchinson Ports Sweden AB, ("HPS").

Utökningen kan härledas till indexuppräkning, förändrad utformning av hamnen och till förändrade funktioner, bl.a. har kraven på hamnens miljöåtgärder ökat.

Stockholms Hamns styrelse godkände i mars 2021 slutrapporten för utvecklingsprojektet Stockholm Norvik Hamn. Detta ärende redovisar slutrapporten för projektet samt stadsledningskontorets och koncernledningens synpunkter.

## Beredning

Ärendet har beretts gemensamt av Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontoret.

## Våra synpunkter

Utvecklingen av Stockholm Norvik Hamn ligger väl i linje med Stockholms Hamns uppdrag att utveckla goda förutsättningar för sjöfartens och regionens varuförsörjning för att främja utveckling och hållbar tillväxt.

Projektet är betydelsefullt för utvecklingen av Stockholmsregionens sjöfart och kommer att utgöra en viktig funktion i det globala transportnätet. Projektet har också möjliggjort att värdefull mark frigjorts för stadsutveckling.

Det är glädjande att konstatera att det sammantaget inte föreligger några större avvikelser i varken budget eller tidplan sedan lägesredovisningen 2015. Projektet har haft en god kostnadskontroll och även lyckats utföra projektet inom föreskriven produktionstidplan. Stockholms Hamn har genom byggnation av nya Värtahamnen, Kapellskär och Stockholm Norvik Hamn genomfört omfattande investeringar med mycket hög kvalitet och förutsägbarhet gällande utfallet och vi ser fram emot att följa utvecklingen av Stockholms Hamns fortsätta verksamhet.

## Bilagor

1. Tjänsteutlåtande Slutrapport Stockholm Norvik Hamn, Stockholms Hamn AB
2. Protokollsutdrag Stockholm Hamn AB, Slutrapport Stockholm Norvik Hamn

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Slutrapporten för Stockholm Norvik Hamn godkänns.

Stockholm den 25 augusti 2021

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Joakim Larsson

*Hans Altsjö*

## Remissammanställning

### Ärendet

Den nya godshamnen i Norvik på Norvikudden, som ligger strax norr om Ny-näshamn, omfattar ca 440 000 kvm. Området förvärvades 1992 av Stockholms stad genom Stockholms Hamn AB ("Stockholms Hamn").

Syftet med etableringen av en ny godshamn är att trygga varuförsörjningen i det växande Stockholm, möta framtidens krav på ökade godsvolymer och större fartyg samt möjliggöra en förflyttning av transporter från land till sjöfart. Hamnen består av två hamndelar, en roro-hamn (roll on roll off, gods som rullar på och av fartygen) som hanteras av Stockholms Hamn och en containerhamn som enligt avtal med Stockholms Hamn nyttjas och drivs av Hutchison Ports Sweden AB, ("HPS").

Koncernledningen konstaterade i lägesredovisningen från 2015 att projektet hade genomgått en utdragen tillståndsprocess på grund av ett stort antal nödvändiga beslut, domar och överklaganden. Detta medförde också ett antal ändringar utifrån ökande byggkostnader samt vissa förändringar på grund av ändrade krav från verksamheten. Projektets budget utökades med nära två mdkr. Utökningen kan härledas till indexuppräknning, förändrad utformning av hamnen och till förändrade funktioner, bl.a. har kraven på hamnens miljöåtgärder ökat.

Vid byggstart 2016 presenterades en huvudtidplan för VD på Stockholms Hamn med datum för öppnande av containerterminalen i oktober 2020 och för roro-hamnen i december 2020. Denna godkändes ej och huvudtidplanen revideras och de nya öppningstiderna blev maj 2020 för containerhamnen och oktober 2020 för roro-hamnen. Detta förslag godkändes av VD. Trots att en pandemi utbröt i början på 2020 hölls sluttiderna men operatörerna valde att öppna något senare, den 27 maj 2020 respektive i november 2020.

Koncernledningen och stadsledningskontoret kan konstatera att det sammantaget inte är några större avvikelser i varken budget eller tidplan sedan lägesredovisningen 2015. Projektet har haft en god kostnadskontroll och även lyckats utföra projektet inom föreskriven produktionstidplan. Slutkostnadsprognosen som uppgår till 3 838 mnkr är ca 123 mnkr över budget, vilket motsvarar 3 procent och får anses vara en relativt liten avvikelse.

Den långa ledtiden från första genomförandebeslutet 2007 till färdig hamn 2020 pekar på svårigheterna att bedöma dessa komplexa infrastrukturprojekt i ett tidigt skede, samt påvisar hur lång tillståndsprocessen är för att bygga stora infrastrukturprojekt. Detta är något som staden och dess bolag generellt bör ta

höjd för vid planeringen av större projekt som kräver miljötillstånd eller motsvarande.

Stockholms Hamns styrelse godkände i mars 2021 slutrapporten för utvecklingsprojektet Stockholm Norvik Hamn. Detta ärende redovisar slutrapporten för projektet samt stadsledningskontorets och koncernledningens synpunkter.

## Beredning

Ärendet har beretts gemensamt av Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontoret.

## Stockholms Stadshus AB

**Stockholms Stadshus AB** beslutade vid sitt sammanträde den 14 juni 2021 följande.

Koncernstyrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige besluta följande. Slutrapporten för Stockholm Norvik Hamn godkänns.

Koncernstyrelsen beslutar för egen del följande.

1. Slutrapporten för Stockholm Norvik Hamn godkänns.
2. Beslut i ärendet justeras omedelbart.

**Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontorets** gemensamma tjänstutlåtande daterat den 16 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Den nya godshamnen i Norvik på Norvikudden, som ligger strax norr om Nynäshamn, omfattar ca 440 000 kvm. Området förvärvades 1992 av Stockholms stad genom Stockholms Hamn.

Syftet med etableringen av en ny godshamn är att trygga varuförsörjningen i det växande Stockholm, möta framtidens krav på ökade godsvolymer och större fartyg samt möjliggöra en förflyttning av transporter från land till sjöfart. Hamnen består av två hamndelar, en roro-hamn (roll on roll off, gods som rullar på och av fartygen) som hanteras av Stockholms Hamn och en containerhamn som enligt avtal med Stockholms Hamn nyttjas och drivs av Hutchison Ports Sweden AB, "HPS".

Den 12 juni 2006 togs ett inriktningsbeslut för utveckling av Stockholm Norvik Hamn i kommunfullmäktige. I februari 2007 lämnade Stockholms Hamn in ansökan till Miljödomstolen om miljötillstånd för vatten- och hamnverksamhet samt dispens

för att dumpa muddringsmassor. Den 5 mars 2007 tog kommunfullmäktige ett genomförandebeslut i ärendet som omfattade en investering om 1,7 mdkr (exkl. indexuppräknings). Nuvärdet bedömdes till 549 mnkr.

I december 2015 behandlade koncernstyrelsen den första lägesredovisningen, som angav en slutkostnadsprognos inkl. index om ca 3,6 mdkr och ett positivt nuvärde om ca 508 mnkr. Detta innebar en minskning av det tidigare nuvärdet i genomförandebeslutet med 8 procent, vilket låg inom den nivå som inte behövde någon revidering av tidigare genomförandebeslut.

Koncernledningen konstaterade i lägesredovisningen från 2015 att projektet hade genomgått en utdragen tillståndsprocess på grund av ett stort antal nödvändiga beslut, domar och överklaganden. Detta medförde också ett antal ändringar utifrån ökande byggkostnader samt vissa förändringar på grund av ändrade krav från verksamheten. Projektets budget utökades med nära två mdkr. Utökningen kan härledas till indexuppräknings, förändrad utformning av hamnen och till förändrade funktioner. Bl.a. har kraven på hamnens miljöåtgärder ökat.

Sedan 2015 har koncernstyrelsen behandlat ytterligare tre lägesredovisningar (2017, 2018 och 2019). Sedan 2019 är beslutad projektbudget 3 715 mnkr efter mindre justeringar gällande exempelvis förlängd kajlängd.

Vid byggstart 2016 presenterades en huvudtidplan för VD på Stockholms Hamn med datum för öppnande av containerterminalen i oktober 2020 och för roro-hamnen i december 2020. Denna godkändes ej och huvudtidplanen revideras och de nya öppningstiderna blev maj 2020 för containerhamnen och oktober 2020 för roro-hamnen. Detta förslag godkändes av VD. Trots att en pandemi utbröt i början på 2020 hölls sluttiderna men operatörerna valde att öppna något senare, den 27 maj 2020 respektive i november 2020.

Koncernledningen och stadsledningskontoret kan konstatera att det sammantaget inte är några större avvikelser i varken budget eller tidplan sedan lägesredovisningen 2015. Projektet har haft en god kostnadskontroll och även lyckats utföra projektet inom föreskriven produktionstidplan. Slutkostnadsprognosen som uppgår till 3 838 mnkr är ca 123 mnkr över budget, vilket motsvarar 3 procent och får anses vara en relativt liten avvikelse.

Den långa ledtiden från första genomförandebeslutet 2007 till färdig hamn 2020 pekar på svårigheterna att bedöma dessa komplexa infrastrukturprojekt i ett tidigt skede, samt påvisar hur lång tillståndsprocessen är för att bygga stora infrastrukturprojekt. Detta är något som staden och dess bolag generellt bör ta höjd för vid planeringen av större projekt som kräver miljötillstånd eller motsvarande.

Koncernledningen och stadsledningskontoret noterar att Tidningen Byggindustrin utsåg Stockholm Norvik Hamn till Årets Bygge 2021 i konkurrens med 17 andra byggprojekt.

## **Bakgrund**

Den nya godshamnen i Norvik på Norvikudden, som ligger strax norr om Nynäshamn, omfattar ca 440 000 kvm. Området förvärvades 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.

Norvik ligger 55 km från Stockholm. Landtransporter via Norvik till och från Stockholmsregionen bedöms ge väsentligt lägre transport- och miljökostnader jämfört med andra hamnalternativ. Dagens sjötrafik utvecklas mot allt större fartyg, vilket förutsätter djuphamnar med havsnära läge. Läget på Norviksudden är väl lämpat för hamnverksamhet och har en kort och rak inseglingsled. När Stockholm Norvik Hamn tagits i drift ska en större andel gods kunna komma via sjötransport med roro (roll on roll off, gods som rullar på och av fartygen) eller containers. När hamnen i Norvik öppnat flyttas containerverksamheten i Frihamnen och området frigörs för stadsutveckling.

Den 12 juni 2006 togs ett inriktningsbeslut för utveckling av Stockholm Norvik Hamn i kommunfullmäktige. I februari 2007 lämnade Stockholms Hamn in ansökan till Miljödomstolen om miljötillstånd för vatten- och hamnverksamhet samt dispens för att dumpa muddringsmassor. Den 5 mars 2007 tog kommunfullmäktige ett genomförandebeslut i ärendet som omfattade en investering om 1,7 mdkr (exkl. indexuppräkningsar). Nuvärdet bedömdes till 549 mnkr.

Projektet har därefter följts upp genom sedvanlig rapporteringen i samband med budget, bokslut och tertialrapporter samt under de senaste åren även genom lägesredovisningar och koncernledningens deltagande i Stockholms Hamns beredningsgrupp för stora projekt.

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

I april 2009 godkände styrelsen för Stockholms Hamn ett mark- och exploateringsavtal för Norvik mellan Nynäshamns kommun, Stockholms Hamn och NCC. Vid samma tillfälle godkändes även ett samarbetsavtal mellan NCC Construction Sverige AB och Stockholms Hamn rörande Norvikudden. Beslutet i styrelsen omfattade även ett genomförandeavtal mellan Stockholms Hamn och Banverket angående industrispår till den befintliga Nynäsbanan. Detaljplanen för området vann laga kraft genom regeringsbeslut i februari 2011.

I december 2015 behandlade koncernstyrelsen den första lägesredovisningen, som angav en slutkostnadsprognos inkl. index om ca 3,6 mdkr och ett positivt nuvärde om ca 508 mnkr. Detta innebar en minskning av det tidigare nuvärdet i genomförandebeslutet med 8 procent, vilket låg inom den nivå som inte behövde någon revidering av tidigare genomförandebeslut.

Koncernledningen konstaterade i lägesredovisningen från 2015 att projektet hade genomgått en utdragen tillståndsprocess på grund av ett stort antal nödvändiga beslut, domar och överklaganden. Detta medförde också ett antal ändringar utifrån ökande byggkostnader samt vissa förändringar på grund av ändrade krav från verksamheten.

Sedan 2015 har koncernstyrelsen behandlat ytterligare tre lägesredovisningar (2017, 2018 och 2019). Sedan 2019 är beslutad projektbudget 3 715 mnkr efter mindre justeringar gällande exempelvis förlängd kajlängd.

Projektet har efter bolagets tidigare lägesredovisningar också genomlysts av externa konsulter utifrån ett projektstyrningsperspektiv. Granskningarna har konstaterat att projektet sammantaget fungerat väl och bedrivits i enlighet med stadens projektstyrningsmetodik.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av Stockholm Stadshus AB och stadsledningskontoret.

### **Ärendet**

Stockholms Hamns styrelse godkände i mars 2021 slutrapporten för utvecklingsprojektet Stockholm Norvik Hamn. Detta ärende redovisar slutrapporten för projektet samt stadsledningskontorets och koncernledningens synpunkter. För slutrapporten i sin helhet hänvisas till bilaga 1.

### **Projektets syfte och effekt**

Syftet med etableringen av en ny godshamn är att trygga varuförsörjningen i det växande Stockholm, möta framtidens krav på ökade godsvolymer och större fartyg samt möjliggöra en förflyttning av transporter från land till sjöfart. Hamnen består av två hamndelar, en ro-ro-hamn som hanteras av Stockholms Hamn och en containerhamn som enligt avtal med Stockholms Hamn nyttjas och drivs av Hutchison Ports Sweden AB (HPS).

Stockholms Hamn har bl.a. i uppdrag att trygga varuförsörjningen till Stockholm, en region med hög tillväxt. Stockholm Norvik Hamn är en viktig del i utvecklingen av regionen.

Den internationella handelsflottans fartyg blir allt större och mer djupgående. Norvik byggs för att tillgodose fartygens behov av en djup, snabb och isfri inseglingsled. Sjöfarten är miljömässigt överlägsen alla andra transportslag. Etableringen av en ny godshamn följer EU:s och regeringens ambitioner att flytta transporter från landsväg till sjöfart.

Förutom ovan nämnda fördelar är en effekt att flytten av containerhamnen från Frihamnen i Stockholm stad frigör mark som kan användas för Norra Djurgårdsstadens fortsatta stadsutveckling.

### **Omfattning**

Projektet omfattade att anlägga en ro-ro-hamn, en containerhamn, byggnader, järnvägsanslutning, utbyggnad av infartsvägen, farledsmärkning samt utbyggnad av teknisk försörjning till området.

Projektet var inledningsvis indelat i tre etapper vilket 2017 avtalades övergå till två etapper där den första etappen omfattade de centrala delarna av hamnen, hela ro-ro-



hamnen med två kajlägen, två av totalt fyra kajlägen i containerhamnen, alla kontors- och servicebyggnader, järnvägsanslutning och järnvägsterminal.

Containerhamnen är planerad för att hantera 300 000 TEU (antalet 20-fots containrar) per år och ro-ro-hamnen för att hantera 104 000 fordonsrörelser. I den andra etappen kan ytorna utökas för uppställning av container vilket möjliggör hantering av ytterligare 200 000 TEU per år. Etapp två ingår inte i detta projekt.

HPS har rätt enligt avtal att expandera sin verksamhet till andra etappen genom att lämna skriftligt meddelande till Stockholms Hamn. Stockholms Hamn ska, så snart som möjligt efter sådant meddelande utarbeta en tidsplan för uppförandet av andra etappen, vilken ska vara redo att tas i drift senast tjugofyra månader efter meddelandet, om tekniskt möjligt.

HPS och Stockholms Hamn ska samarbeta i god anda för att säkerställa att tidpunkten för eventuella efterföljande fas för uppförandet av containerhamnen överensstämmer med HPS fleråriga prognos som kommer att presenteras för Stockholms Hamn varje år.

Den planerade angränsade logistikparken som, enligt mark- och exploateringsavtalet, ska uppföras av NCC är dock ej påbörjad vilket påverkar utvecklingen av både Stockholm Norvik Hamns verksamhet och Nynäshamn. NCC anger bristande lönsamhet i projektet som orsak till den försenade starten.

En stor programändring som fick inarbetas i godkänd budget var kraven från HPS om detaljutformningen av containerhamnen. Det medförde att en stor del av riskreserven i ett tidigt skede togs i anspråk för dessa krav.

Kostnadsdrivande krav från HPS:

- I kajdäck infälld kranräls och infälld elförsörjning till kranar i kombination med laststorlek på pollare
- Krav på markbeläggning
- Viss förberedelse för automatisering av containerhanteringen.

En ytterligare avvikelse, men ej en programändring, som fått stor påverkan på både framdrift och slutkostnaden är att NCC:s bergförsäljning inte kommit igång såsom utlovat i samarbetsavtal och överenskommelse.

## **Mål**

Projektets mål var indelade i utifrån sex områden. Dessa områden var kund, medarbetare, arbetssätt, utveckling, ägare och intressenter.

Projektets mål både från Stockholms Hamns och Stockholms stads sida får anses väl uppfyllda. Det är ett projekt som levererats i tid, i princip inom budget och bedöms fortfarande vara en hamn med lönsamhet. Stockholm Norvik Hamn är en hamn som

utrustats med toppmoderna system och lösningar som också är väl integrerade med övriga hamnar inom koncernen Stockholms Hamnar.

Med hänsyn till att NCC ännu inte byggt den planerade intilliggande logistikparken begränsas tills vidare möjligheten till etablering av planerad service och lagerverksamhet.

### Tidplan

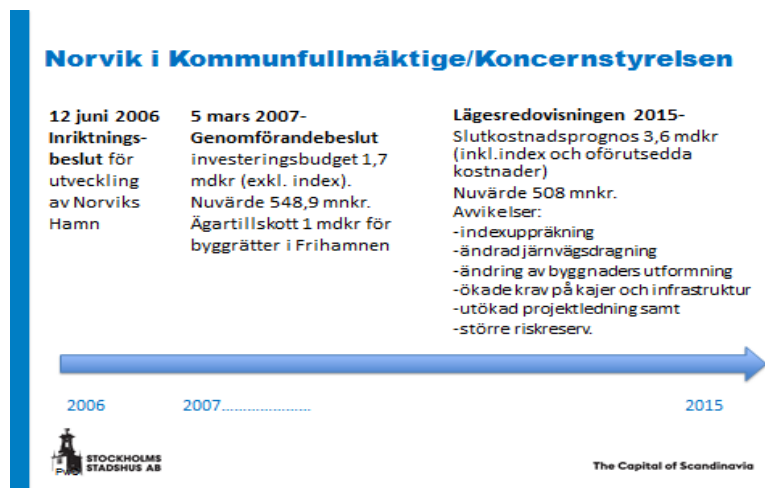
Tidplanen för projektet var starkt beroende av tillståndprocessen för anläggande och drift av hamn. Initialt drog projektet ut på tiden på grund av en långvarig tillståndprocess för erhållande av tillstånd enligt miljöbalken för hamnverksamhet och vattenverksamhet. Efter det att projektet startades 2005 tog det över 10 år innan samtliga tillstånd var klara.

Vid byggstart 2016 presenterades en huvudtidplan för VD på Stockholms Hamn med datum för öppnande av containerterminalen i oktober 2020 och för roro-hamnen i december 2020. Denna godkändes ej och huvudtidplanen revideras och de nya öppningstiderna blev maj 2020 för containerhamnen och oktober 2020 för roro-hamnen.

Detta förslag godkändes av VD. Trots att en pandemi utbröt i början på 2020 hölls sluttiderna men operatörerna valde att öppna något senare, den 27 maj 2020 respektive i november 2020.

### Ekonomi

2007 fattades genomförandebeslut om en investering på 1,7 mdkr och med ett nuvärde på 548,9 mnkr. I december 2015 behandlade koncernstyrelsen den första lägesredovisningen, som angav en slutkostnadsprognos inkl. index om ca 3,6 mdkr och ett positivt nuvärde om ca 508 mnkr. Detta innebar en minskning av det tidigare nuvärdet i genomförandebeslutet med 8 procent, vilket låg inom den nivå som inte behövde någon revidering av tidigare genomförandebeslut.



Den kalkylerade kostnaden, 3 600 mnkr, justerades till 3 715 mnkr i slutgiltigt ägardirektiv, inklusive oförutsedda kostnader, risk och index.

Projektets budget har ökat med knappt två mdkr och nuvärdet har minskat med cirka 40 mnkr. Utökningen kan härledas till en förändrad utformning av hamnen och till förändrade funktioner. Bl.a. har kraven på hamnens miljöåtgärder ökat under perioden.

Nedan framgår de huvudsakliga förklaringarna till ökningen:

- Indexuppräknning, 675 mnkr
- Ändrad järnvägsdragning, 600 mnkr
- Utökning av byggnadernas omfattning, 150 mnkr
- Ökade krav på kajer och infrastruktur, 200 mnkr
- Utökad projektledning samt större riskreserv, 200 mnkr

Projektets slutkostnadsprognos är vid projektets avslut satt till 3 838 mkr, vilket ger ett utfall på 123 mnkr (3 %) över budget. I prognosen finns en kvarstående reserv för att täcka kvarliggande tvister. I prognosen ingår inte intäkter från kommande bergförsäljning, cirka 25 mkr, samt intäkter från samarbetsavtalet med NCC, cirka 23 mkr, men kostnaderna för dessa arbeten ingår.

### **Nuvärde**

Projektets investering samt Stockholm Norvik Hamns prognostiserade intäkter och kostnader på 85 års sikt ger, med fem procents kalkylränta, ett budgeterat nettonuvärde på 508 mnkr. Vilket är en minskning av nuvärdet i genomförandebeslutet med 8 procent.

### **Tvister**

I större projekt uppstår ofta tvister i genomförda entreprenader. För att hantera detta tillsattes en upphandlare, s.k. Contract Manager, som bevakar kontrakten efter det att upphandlingen avslutats.

Därtill anlätades särskild entreprenadjuridisk kompetens inför genomförandet. Instruktionen har varit att projektledaren ska arbeta proaktivt med eventuella tvister genom att kontinuerligt informera Contract Manager samt projektchef om underrättelsearbetet. Detta för att tidigt identifiera eventuella tvister och samråda om entreprenadjuridisk kompetens ska avropas i förebyggande syfte.

Vid tidpunkten för upprättandet av denna slutrapport kvarstår tre tvister.

### **Erfarenhetsåterföring**

### **Tillståndsprocessen**

En tillståndsansökan för en helt ny hamn på en tidigare obebyggd plats är en komplex process som tar tid. Det är en process som en projektorganisation eller ett bolag som Stockholms Hamn, inte styr över och som kräver tålamod, engagemang, kunskap, samarbete och kommunikation.

Vidare är det ett problem att när processen tar lång tid riskerar man att ha sökt tillstånd för inaktuella tekniska lösningar. Nya lösningar och krav riskerar att inte inrymmas i erhållet tillstånd när det tar så lång tid. Det är dock viktigt att hitta ett system för att behålla erfarenheten från den 10 år långa processen i Stockholm Norvik Hamn till kommande tillståndsansökningar.

### **Mark- och exploateringsavtal**

Det har upprättats ett mark- och exploateringsavtal mellan Stockholms Hamn, NCC och Nynäshamns kommun. Stockholms Hamn har med öppnandet av Stockholm Norvik Hamn i huvudsak fullgjort sin del av mark- och exploateringsavtalet, men den i avtalet planerade logistikparken är inte påbörjad.

Avsaknaden av logistikparken påverkar Stockholm Norvik Hamns utveckling negativt. Ett konstaterande och en erfarenhetsåterföring blir att avtalet inte är bra nog och framtida avtal med tilltänkta samarbetspartners bör genomarbetas betydligt bättre.

### **Genomförandeavtal med Vattenfall och Trafikverket**

Avtalen med Vattenfall och Trafikverket var nödvändiga i ett tidigt skede för att komma vidare i processen men dessa har resulterat i fördyrningar för projektet. Att Stockholms Hamn måste finansiera flytt av ledningar och inkopplingar m.m. är självklart, men avtalen är utformade så att Hamnen inte har någon möjlighet att kostnadsstyra dessa aktörers projektörer och entreprenörer.

Vidare har Stockholms Hamn fått betala för utvecklingen samt nya krav sedan avtalen tecknades som dessa aktörer förr eller senare skulle behövt åtgärda på egen bekostnad.

Erfarenhetsåterföringen är densamma som för övriga avtal, avtalsutformning, avtalsuppföljning och möjlighet till delaktighet i kostnadsstyrningen vid det faktiska utförandet kan förbättras.

### **Synpunkter och förslag**

Koncernledningen och stadsledningen anser att utvecklingen av Stockholm Norvik Hamn ligger väl i linje med Stockholms Hamns uppdrag att utveckla goda förutsättningar för sjöfartens och regionens varuförsörjning för att främja utveckling och hållbar tillväxt.

Projektet är betydelsefullt för utvecklingen av Stockholmsregionens sjöfart och kommer för framtiden att utgöra en viktig funktion i det globala transportnätet. Projektet har också möjliggjort att värdefull mark frigjorts för stadsutveckling.

Tidningen Byggindustrin utsåg Stockholm Norvik Hamn till Årets Bygge 2021 i konkurrens med 17 andra byggprojekt. Juryn motivering löd *”Totalvinnaren i Årets Bygge*

*2021 är inte ett bygge – utan flera komplexa i ett. Vägar, broar och byggnader som knyts ihop med tågspår, tunnel och en godsterminal i världsklass. Budget- och tidsplan är oklanderlig, samverkan mellan de 40 olika entreprenörerna imponerande och skadestatistiken osannolikt fördömlig. Ett skepp kommer lastat! Med vadå? Vinnaren av Årets Bygge 2021: Stockholm Norvik Hamn. Vi säger stort grattis!”*

Koncernledningen och stadsledningskontoret kan konstatera att det sammantaget inte är några större avvikelser i varken budget eller tidplan sedan lägesredovisningen 2015. Projektet har haft en god kostnads kontroll och även lyckats utföra projektet inom föreskriven produktionstidplan. Slutkostnadsprognosen som uppgår till 3 838 mnkr är ca 123 mnkr över budget, vilket motsvarar 3 procent och får anses vara en relativt liten avvikelse. Koncernledningen och stadsledningskontoret konstaterar att projektets budget utökats med cirka två mdkr jämfört med det ursprungliga genomförandebeslutet, varav indexuppräknings 675 mnkr, men att nuvärdet är i nivå med nuvärdet i det ursprungliga genomförandebeslutet.

Den långa leddtiden från första genomförandebeslutet 2007 till färdig hamn 2020 pekar dock på svårigheterna att bedöma dessa komplexa infrastrukturprojekt i ett tidigt skede, samt påvisar hur lång tillståndsprocessen är för att bygga komplexa projekt. Detta är något som staden och dess bolag generellt bör ta höjd för vid planeringen av större projekt som kräver miljötillstånd eller motsvarande.

Stockholms Hamnar har genom byggnation av nya Värtahamnen, Kapellskär och Stockholm Norvik Hamn genomfört ett mycket omfattande investeringsprogram med mycket hög kvalitet och förutsägbarhet gällande utfallet, det är nu viktigt att bolaget förverkligar den potential dessa projekt ger möjlighet till.

Koncernledningen och stadsledningskontoret tycker att slutrapporten tar upp väsentliga aspekter att tänka på vid framtagandet av avtal med lång löptid och hög komplexitet. I slutrapporten konstateras till exempel att bristande kvalitet i avtalet med NCC gällande den planerade logistikparken tills vidare begränsar möjligheten till etablering av planerad service och lagerverksamhet. Det är svårt att förutse vilka hinder och problem som projekt kommer stöta på under genomförandet och därför bör avtalen vara skrivna på ett sätt som lätt går att tolka och ger de möjligheter som avsågs vid signering.