

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-11-09

Ärendenummer EXF-2023-01395

Handläggare

Toomas Almqvist

Telefon: 031-368 26 23

E-post: toomas.almqvist@exploatering.goteborg.se

Uttag ur riskreserven och förslag till reviderat investeringsbeslut för Masthuggskajen

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden beslutar att tillstryka ett uttag ur riskreserven om 36 miljoner kronor (2017 års prisnivå), på grund av ökade utgifter för allmän plats.
2. Exploateringsnämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om en reviderad projektbudget till 2 340 miljoner kronor (2017 års prisnivå) varav 74 miljoner kronor är riskreserv. Projektbudgeten inkluderar föreslagna omfattningsförändringar till en utgift om 34 miljoner kronor (2017 års prisnivå).
3. Exploateringsnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige.

Sammanfattning

Samtliga siffror i tjänsteutlåtandet är i 2017 års prisnivå om inte annat anges.

Utgifterna för utbyggnad av allmän plats har ökat med 226 miljoner kronor jämfört med senast fattade beslut och utgifterna för kvartermark har ökat med 30 miljoner kronor. Av den totala utgiftsökningen om 256 miljoner kronor bedöms 36 miljoner vara förändringar av den karaktär som riskreserven är avsedd att hantera. Därför föreslår exploateringsförvaltningen ett uttag ur riskreserven om 36 miljoner kronor. Om nämnden beslutar om uttag återstår 74 miljoner kronor av riskreserven.

Av de återstående förordningarna, 220 miljoner kronor, hanteras 44 miljoner kronor genom omfördelningar inom programmet. Förordningar som inte kan hanteras inom programmet uppgår därför till 176 miljoner kronor vilket innebär att exploateringsförvaltningen ser ett behov av en utökad investeringsram.

I tillägg till ovan föreslår exploateringsförvaltningen även en omfattningsförändring som innebär återinförande av två nyttor om totalt 34 miljoner kronor. De nyttor som föreslås återinföras är ett färjeläge samt åtgärd för att möta vattnet.

Exploateringsförvaltningen föreslår med anledning av ovan en utökad ekonomisk projektram med 210 miljoner kronor. Förslaget innebär att den ekonomiska projektramen utökas från 2,13 miljarder kronor till 2,34 miljarder kronor varav 74 miljoner kronor är riskreserv.

Ett övergripande motiv till att återinföra nyttorna, samt att inte skära ytterligare på kvaliteter inom programområdet, är för att skapa ett levande kajstråk som upplevs

tillgängligt för alla och inte upplevs privat för de som bor och verkar i området. Ett otillgängligt kajstråk utan liv och rörelse riskerar även att upplevas som otryggt.

Förvaltningen vill dock lyfta fram att konsortiet för utbyggnad av Masthuggskajen inte delar åsikterna om att de tillkommande delarna är tillräckliga för att uppnå målet med att möta vattnet.

Om nämnd eller kommunfullmäktige avslår beslut om att uttag ur riskreserven och/eller revidering av projektbudgeten, kommer program Masthuggskajen att inleda ett arbete med att se över vilka ytterligare kvaliteter som är möjliga att ta bort för att hålla beslutad projektbudget om 2,13 miljarder kronor. Om ytterligare omfattningsförändringar behöver genomföras, bedömer förvaltningen detta får stor påverkan på måluppfyllelse och kvalitet vilket i sin tur ger en märkbar påverkan på helheten. Exakt vilka omfattningsförändringar som kan bli aktuella är ännu för tidigt att redogöra för.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Samtliga siffror i tjänsteutlåtandet är i 2017 års prinsnivå om inte annat anges.

Utgifterna för utbyggnad av allmän plats har ökat med 226 miljoner kronor jämfört med senast fattade beslut och utgifterna för kvartersmark har ökat med 30 miljoner kronor. Av den totala utgiftsökningen om 256 miljoner kronor bedöms 36 miljoner vara förändringar av den karaktär som riskreserven är avsedd att hantera. Därför föreslås exploateringsförvaltningen ett uttag ur riskreserven om 36 miljoner kronor. Om nämnden beslutar om uttag återstår 74 miljoner kronor av riskreserven.

Av de återstående förordningarna, 220 miljoner kronor, hanteras 44 miljoner kronor genom omfördelningar inom programmet. Förordningar som inte kan hanteras inom programmet uppgår därför till 176 miljoner kronor vilket innebär att exploateringsförvaltningen ser ett behov av en utökad investeringsram.

I tillägg till ovan föreslår exploateringsförvaltningen även en omfattningsförändring som innebär återinförande av två nyttor om totalt 34 miljoner kronor. De nyttor som föreslås återinföras är ett färjeläge som bedöms till 18 miljoner kronor samt åtgärd för att möta vattnet som bedöms till 16 miljoner kronor.

Exploateringsförvaltningen föreslår med anledning av ovan en utökad ekonomisk projektram med 210 miljoner kronor. Förslaget innebär att den ekonomiska projektramen utökas från 2,13 miljarder kronor till 2,34 miljarder kronor varav 74 miljoner kronor är riskreserv.

Utgiftsökningen föreslås till fullo att belasta exploateringsnämndens exploateringsbudget.

Mer detaljerad beskrivning av bakgrund till utgiftsökningen finns beskrivet under rubrik ”Ekonomi” längre ner i tjänsteutlåtandet.

Möjlighet till ökade inkomster

Programmet har inför förslag till beslut om reviderat inriktningsbeslut, bedömt möjligheterna till ökande inkomster för byggrätter inom programområdet för kvarter C2. Bedömningen har utgått från att maximera inkomsterna vilket i detta fall innebär att byggrätterna upplåts som bostadsrätter där det är möjligt. Inkomstmöjlighet har också uppstått för kvarter C1 då projekt för stadslinbana tidigare har avbrutits.

Trots möjligheten till ökade inkomster för kvarter C1 och C2 kan inte programmet

tillgodoräkna sig denna effekt fullt ut, då inkomsterna från övrig markförsäljning inom programmet prognostiseras bli lägre än budgeterat. Sammantaget prognostiseras de totala inkomsterna från markförsäljning att öka med ca 20 miljoner kronor.

Inkomsterna för kvarter C1 och C2 tillfaller exploateringsnämnden. Minskade inkomster från markförsäljning hanteras av Älvstranden Utveckling AB.

Förslag på ny projektram

Fördelningen inom förvaltningens förslag på reviderad projektram ser ut enligt nedan:

Mnkr (2017 års prisnivå)	Budget 2021-06-10	Föreslagen ny budget	Differens
Inkomster			
Markförsäljning	1 730	1 750	20
Exploateringsbidrag	130	130	
Totala inkomster	1 860	1 880	20
Utgifter			
Programledning	74	30	44
Kvartersmark	145	175	-30
Allmän plats	1 801	2 027	-226
varav halvöns underbyggnad		724	
varav uttag ur riskreserv		36	
Möta vattnet - återinförande		16	-16
Färjeläge- återinförande		18	-18
Totala utgifter	2 020	2 266	-246
Riskreserv	110	74	36
Total investeringsram	2 130	2 340	-210
Netto	-270	-460	-190

Tabell 1. Fördelningen inom förvaltningens förslag på reviderad projektram

I tidigare investeringsbeslut för program Masthuggskajen har det efterfrågats ett förtydligande för hur de ekonomiska effekterna fördelas på respektive part inom programmet. Tabellen nedan visar hur den reviderade budgeten enligt förvaltningens förslag fördelas på Älvstranden Utveckling AB och exploateringsnämnden.

Mnkr (2017 års prisnivå)	Älvstranden Utveckling AB	Exploateringsnämnden
Inkomster		
Markförsäljning	1 600	150
Exploateringsbidrag		1 600
Totala inkomster	1 600	1 750
Utgifter		
Programledning	15	15
Kvartersmark	145	30
Allmän plats		2 027
varav halvöns underbyggnad		724
varav uttag ur riskreserv		36
Möta vattnet - återinförande		16
Färjeläge- återinförande		18
Exploateringsbidrag	1 470	
Totala utgifter	1 630	2 106
Riskreserv	0	74
Byggherrekostnader	125	
Olof Palmes plats (investering)		33
Netto för respektive part	-155	-463
Kommunkoncernens totala åtaganden	-618	

Tabell 2. Tabell över hur reviderad budget enligt förvaltningens förslag fördelas på Älvstranden Utveckling AB och exploateringsnämnden. Investeringsutgiften för Olof Palmes plats, 33 miljoner kronor, är i löpande prisnivå vilket gör att netto för exploateringsnämnden och kommunkoncernen inte är helt korrekt men visar på en ungefärlig summa.

Utöver programmets investeringsram inkluderar tabellen ovan även de investeringar som inte ligger inom programmets budget utan som idag finansieras på annat sätt. Detta för att visa på kommunkoncernens totala åtagande för stadsutvecklingen vid Masthuggskajen.

Olof Palmes plats ingick ursprungligen i programmet men blev senare en investering för dåvarande park och naturnämnden. Från årsskiftet 2023/2024 hanteras investeringen i exploateringsnämndens investeringsbudget som ett eget projekt. Utöver den projektekonomi som definierades i samband med investeringsbeslutet 2021 har Älvstranden Utveckling AB beslutat om interna åtaganden om 125 miljoner kronor, företrädesvis för att hantera bolagets kostnader ur ett byggherreperspektiv. I kommunstyrelsens förslag till beslut 2021 fördes ett resonemang om att överväga om dessa kostnader borde ha, eller framöver borde utgöra en del av den samlade ekonomiska projektekonomi ur ett kommunkoncernperspektiv.

Tillkommande driftkonsekvenser

Ett återförande av färjeläget samt nyttan möta vattnet skulle ge ökade drift- och underhållskostnader med cirka 450 000 kronor (löpande prisnivå) per år jämfört med tidigare redovisning. Drift- och underhållskostnader belastar stadsmiljönämnden.

Självfinansieringsgrad

Exploateringsnämnden har ett ansvar för att exploateringsverksamheten ska bedrivas så att inkomster och utgifter över en rullande 10-årsperiod är i balans.

Enligt den senaste bedömningen i delårsrapport per augusti 2023 kommer målet om självfinansiering uppfyllas under de närmast kommande åren. Detta mot bakgrund av starka resultat under de senaste åren. Samtidigt försvårar nuvarande marknadsläge och ökade osäkerheter förutsägbarheten för utvecklingen av självfinansieringsgraden. Sammantaget inverkar den nuvarande samhällsekonomiska utvecklingen negativt på exploateringsekonomin såväl på utgiftssidan genom bland annat ökade byggkostnader som på inkomstsidan genom sjunkande byggrättsvärden.

Förslaget om en utökad budgetram för projektet har en negativ inverkan på exploateringsekonomin och självfinansieringsgraden. Trots de ökade utgifterna för projektet förväntas självfinansieringsgradens mål att klaras fram till minst år 2028 med nuvarande projektportfölj.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bedömning ut ekologisk dimension har gjorts utifrån konsekvenser om förvaltningens förslag till tillkommande delar genomförs.

Färjeläge på halvön:

Genom att utöka möjligheten att resa med kollektivtrafik via färja till Masthuggskajen ges bättre förutsättningar för boende, besökare och verksamheter att välja ett hållbart och klimatsmart resande till och från Masthuggskajen. Ett färjeläge i ungefär samma placering finns utpekad i alternativ till Linbanan som togs fram av Göteborgs stad och Västtrafik i samband med att projekt Linbanan avslutades samt i Älvutredningen.

Åtgärd för att möta vattnet/bryggdelar på halvön:

En bryggkonsol längs kajen skapar ett stråk som uppmuntrar till promenad nära vattnet. Åtgärdens positiva effekter ur den ekologiska dimensionen har visst beroende till

återinförande av andra delar så som om Yttre Järnvågsbron samt färjeläge på halvön tillkommer. Om de åtgärderna tillkommer, ökar sannolikt attraktiviteten till att förflytta sig till fots till, från och inom området.

Bedömning ur social dimension

Bedömning ur social dimension har gjorts utifrån konsekvenser om förvaltningens förslag till tillkommande delar genomförs.

Färjeläge på halvön:

Genom att erbjuda olika sätt att komma till Masthuggskajen; via båt, cykel, till fots eller bil skapas en dynamisk och kontrastrik plats som upplevs tillgänglig och intressant.

Att utöka möjligheten att kunna ta sig till Masthuggskajen med kollektivtrafik innebär att fler kommer att kunna och vilja komma hit. Tryggheten ökar med ett färjeläge placerat ute på Halvön eftersom genomströmningen av människor ökar, särskilt under vinterhalvåret.

Åtgärd för att möta vattnet/bryggdelar på halvön:

Genom att skapa en tillgänglig och attraktiv plats nära vattnet med möjlighet att gå och vistas på ges förutsättningar för människor att mötas på kajen. Det bedöms viktigt att kajområdet gestaltas så att det upplevs vara öppet och tillgängligt för alla, och inte enbart för de som bor och verkar i området. Tryggheten bedöms öka även med denna åtgärd då genomströmningen av människor ökar jämfört med den nuvarande planering.

Bryggkonsolen bidrar till att upplevelsen av att kajkanten blir tryggare ur ett barnsäkerhetsperspektiv då bryggkonsolen med sin nedtrappning och sittytor blir en barriär mot vattnet. För att kajen ska vara attraktiv, trygg och säker för barn och familjer är denna barriärfunktion viktig. Konsolens sittyta och även en eventuell flytbrygga gör att kajen kan utnyttjas som vistelseyta av fler personer- såväl barn, unga som vuxna.

Bilagor

1. Investeringsbeslut Masthuggskajen 2018-06-07
2. Reviderat investeringsbeslut Masthuggskajen 2021-06-10
3. Bakgrund uttag ur riskreserven
4. Ekonomisk åtgärdsplan Älvstaden

Protokollsutdrag skickas till

Beslutet expedieras till kommunstyrelsen.

Ärendet

Exploateringsförvaltningen föreslår en utökad projektram för program Masthuggskajen med 210 miljoner kronor (2017 års prisnivå). Förslaget innebär att projektramen utökas från 2,13 miljarder kronor till 2,34 miljarder kronor. 176 miljoner kronor härleds till ökade utgifter för utbyggnad av allmän plats samt kvartersmark och 34 miljoner kronor härleds till återinförande av två nyttor/delar; ett färjeläge samt åtgärd för att möta vattnet. Förvaltningen föreslår även beslut om att använda 36 miljoner kronor ur riskreserven. Om nämnden avslår beslut om att uttag ur riskreserven och/eller att inte revidera projektbudgeten, inleder programmet ett arbete med att se över vilka ytterligare kvaliteter som är möjliga att ta bort för att hålla beslutad projektbudget.

Beskrivning av ärendet

Samtliga siffror i tjänsteutlåtandet är i 2017 års prisnivå om inte annat anges.

Bakgrund till programmet

Tidigare beslut i kommunfullmäktige

Datum	Sammanfattning
2018-06-07	Investeringsbeslut för genomförande av detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan med flera inom stadsdelen Masthugget. Beslut om projektbudget om 2 020 miljoner kronor.
2018-06-07	Antagande av detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan med flera inom stadsdelen Masthugget i Göteborg.
2020-06-16	Beslut om hanteringsordning för utbyggnad av halvön och underbyggnad av allmän plats inom detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan med flera inom stadsdelen Masthugget.
2021-06-10	Tillförande av en riskreserv avseende utbyggnad av allmän plats om 110 miljoner kronor, med en reviderad projektbudget till 2 130 miljoner kronor.
2022-03-24	Beslut om ekonomisk åtgärdsplan Älvstaden. Åtgärdsplanen är en övergripande ekonomisk inriktning i för den fortsatta planeringen i Älvstaden.

Figur 1. Tidigare beslut i kommunfullmäktige

2018: Antagande av detaljplan i väntan på klar genomförandestudie och effekter från marktransaktioner

2018-06-07 (§,7 §8) fattade kommunfullmäktige investeringsbeslut som innehöll en projektram med beräknad bruttoutgift om 2,02 miljarder kronor samt beslut om antagande av ”Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan med flera inom stadsdelen Masthugget”. I samband med antagandet av detaljplanen kvarstod även ett antal osäkerheter.

Dels saknades en genomförd genomförandestudie för allmän platsmark i syfte att konkretisera den allmänna platsmarkens omfattning och innehåll, dels var effekterna från marktransaktionerna mellan stadens exploaterande parter, Södra Älvstranden Utveckling AB och dåvarande fastighetsnämnden, inte klargjorda. Med anledning av detta tog kommunfullmäktige även beslut om att ett reviderat investeringsbeslut ska fattas när dessa förutsättningar klargjorts.

2020: Genomförandestudie samt förslag till innehållsförändringar för att hålla beslutad projektram

Genomförandestudien genomfördes av dåvarande trafikkontoret och visade på ett kostnadsöverskridande om cirka 200 miljoner kronor jämfört med bedömd kostnad i samband med att detaljplanen antogs. I förslag till beslut i trafikinämnden fanns förslag på omfattningsförändringar för att minska investeringskostnaden med motsvarande cirka 200 miljoner kronor i syfte att inte överskrida beslutad projektram om 2,02 miljarder kronor. Ett tiotal delar föreslogs utgå, så som *Färjeläge på halvön, Åtgärd för att möta vattnet, Yttre Järnvågsbron, optimerad utformning av Första långgatan* samt *utformning av ventilationstorn* med mera.

Besparingarna som föreslogs var till stor del sådana som inte skulle omöjliggöras och skulle kunna tillkomma i ett senare skede om så beslutades. I arbetet med möjliga besparingar värderades alternativen att se över kostnadsminskningar generellt eller att plocka bort enskilda delar. Bedömningen blev att det var bättre att ta bort enskilda delar snarare än att hyvla kostnader generellt. Trafikkontoret bedömde i samband med beslutet att Masthuggskajen, med föreslagna omfattningsförändringar, hade god måluppfyllelse utifrån projektets och stadens mål.

Beslutet behandlades i trafikinämnden 2020-10-22 (§ 392) och utgjorde en del i grunden för beslut i fastighetsnämnden om bland annat reviderat investeringsbeslut.

2021: Tillförande av riskreserv som fastighetsnämnden beslutar över

Med en klar genomförandestudie samt att marköverlåtelseerna mellan Södra Älvstranden Utveckling AB och fastighetsnämnden genomfördes under 2019 beslutade kommunfullmäktige 2021-06-19 ett reviderat investeringsbeslut i linje med beslutet av fullmäktige 2018. Beslutet innehöll även ett tillförande av en riskreserv om 110 miljoner kronor. Riskreserven bedömdes av trafikkontoret, Älvstranden Utveckling AB och fastighetskontoret som önskvärd för att skapa tillräcklig och nödvändig flexibilitet i projektet.

Ärendet beskrev även att det ålades fastighetsnämnden att besluta om projektet ska få lyfta medel ur riskreserven om programledningen anser det nödvändigt.

2022: Förslag att återinföra delar som togs bort

Portföljstyrgruppen för Älvstaden gav i april 2022 programmet i uppdrag att se över kvalitets- och hållbarhetsmål samt ta fram förslag på åtgärder som bäst uppnår kvalitetsmål i stadsmiljön inom detaljplanen. Resultatet av uppdraget visade på att programmet i dess nuvarande innehåll i stort sett når sin måluppfyllelse rörande delarna för allmän plats. Dock bedömdes kvalitetsmålet att skapa en plats i staden som ger en närhet till vattnet, i vilket även en flytbrygga för kollektivtrafik kan räknas, inte uppnått. Även avsaknaden av ytterligare länk till Skeppsbron genom återmontering av yttre Järnvågsbron sågs som nödvändig för att uppfylla kvalitets- och hållbarhetsmålen inom programmet.

Utifrån översynen beslutade styrgruppen för program Masthuggskajen¹ att rekommendera att återinföra tre delar, nyttor, i programmet och därmed samtidigt föreslå en utökning av

¹ I styrgruppen för Masthuggskajen ingår representanter från exploateringsförvaltningen, stadsledningskontoret, stadbyggnadsförvaltningen, stadsfastighetsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, Älvstranden Utveckling AB, Göteborg Energi AB samt förvaltningen för kretslopp och vatten.

investeringsramen med motsvarande belopp. De tre delarna var *Färjeläge på halvön, Yttre Järnvågsbron* samt *Åtgärd för att möta vattnet*.

2022: Information om att återinföra delar samt ökad totalprognos

Program Masthuggskajen presenterade förslaget om att återinföra nyttor i programmet för trafikinämnden, fastighetsnämnden, kommunstyrelsen och Älvstranden Utvecklings styrelse under 2022. I samband med informationen redovisade programmet även att utgiftsprognosen visade på ett överskridande om 215 miljoner kronor. Med anledning av detta skulle programmet återkomma till nämnd och bolag i samband med att en större översyn under 2023 vilket nu sker med detta tjänsteutlåtande.

Ekonomi

Ökade utgifter för delprogram allmän plats

Program Masthuggskajen har under år 2023 genomfört en genomlysning av programmets kalkyl för utbyggnad av allmän plats. Genomlysningen visar att utgifterna har ökat med 226 miljoner kronor jämfört med senast reviderade investeringsbeslut.

Det är flera olika faktorer som gör att utgifterna har ökat:

- Den största tillkommande utgiftsposten är relaterad till tillfälliga åtgärder. Utbyggnadsordningen för Masthuggskajen har medfört att fler tillfälliga åtgärder har behövts jämfört med vad som var bedömt i samband med senaste investeringsbeslut. De tillfälliga åtgärderna är nödvändiga för att området ska fungera för verksamheter, boende och besökare under byggtiden.
- Geotekniska åtgärder samt ledningsflytt av bland annat VA-ledningar som inte programmet hade kunskap om i tidiga skeden, har tillkommit.
- Projekteringskostnader samt projektadministrativa utgifter har även de ökat jämfört med tidigare prognos. De projektadministrativa utgifterna är främst relaterade till att komplexiteten i programmet var underskattad i tidigare bedömningar. Stadsutvecklingen i Masthuggskajen innebär en betydande samverkan med ett stort antal intressenter och aktörer vilket kräver omfattande projektadministrativa insatser.
- Osäkerheter rörande bostadsmarknaden har påverkat utbyggnadstiden för allmän plats och därmed också kostnaderna. Bland annat har flera byggprojekt tvingats senareläggas. Planerad sluttid är nu 2031 istället för 2028 som tidigare kalkyler baserat på.

Förslag om att använda riskreserv

Programmets riskreserv syftar framför allt till att kunna säkerställa framdrift vid eventuellt sent uppkomna avvikelser efter beslut i exploateringsnämnden. Det framgår även av tjänsteutlåtandet som ligger till grund för beslutad riskreserv från 2021, att reserven behövs för att skapa tillräcklig och nödvändig flexibilitet i projektet. Detta för att projektet ska kunna möta okända och tillkommande ekonomiska utmaningar på ett flexibelt och agilt sätt.

Efter kommunfullmäktiges beslut om tillförande av en riskreserv avseende utbyggnad av allmän plats om 110 mnkr, har programmet behövt hantera ett antal tillkommande utmaningar/förändringar som bedöms vara av den karaktär som riskreserven är avsedd att hantera. Det handlar dels om större förändringar efter godkänd genomförandestudie.

Till exempel har en ny gestaltning för halvön behövts göras på grund av en högre krönbalk jämfört med utformning i genomförandestudien. Även bulleråtgärder mot Oscarsleden ökat i kostnader samt nya krav på gestaltning av ventilationstornet som krävs för överdäckningen av E45.

Förvaltningen föreslår att 36 miljoner kronor av riskreserven bekostar ovanstående.

En komplett sammanställning av åtgärder och kostnader som önskas lyftas ur riskreserven finns i bilaga 3.

Förvaltningen ser inte något behov av utökning av riskreserven utan bedömningen är att kvarvarande riskreserv om 74 miljoner kronor är tillräcklig.

Ökade utgifter för delprogram kvarter

Med anledning av att kvarter C1 blivit aktuell för försäljning har utgifterna för kvartersmarksberedning ökat. Ökningen härleds i huvudsak till flytt av en transformatorstation som tidigare legat budgeterad inom delprogram allmän plats. En genomlysning har också visat att andra utgifter för exploateringsförvaltningens kvartersmark, såsom ledningsomläggning, arkeologi och projektledning inte funnits med i budget. Totalt uppgår de ökade utgifterna till 30 miljoner kronor.

Minskade utgifter för programledning

Programmet bedömer att utgifterna för programledning minskar med 44 miljoner kronor. Detta i huvudsak för att programorganisationen inte har den omfattning som från början var tänkt.

Hur säker är den uppdaterade kalkylen?

Programmet har under hösten jobbat intensivt med att uppdatera och kvalitetssäkra kalkylen för allmän plats. Projekteringen är i stort sett klar och det finns i dagsläget ett verkligt utfall på stora delar. Programmet har också gått från successivkalkyl till en produktionskalkyl vilket gör att beräkningarna är mer underbyggda och träffsäkra. Dock återstår det osäkerheter i den totala investeringsramen. Framför allt är detta relaterat till byggnationen av halvön och kvarter.

Möjligt ökade inkomster

Tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningen har programmet undersökt möjligheter för utökning av byggrätter för de kvarter som ännu inte överlåtits till exploatör. Utredningen visade att möjligheterna att skapa mer byggrätt genom planändring är svårframkomlig.

För att öka programmets inkomstmöjligheter med befintliga planförutsättningar, föreslår exploateringsförvaltningen att markanvisning av kvarter C2 sker för bostadsändamål med upplåtelseform bostadsrätt.

Inkomstmöjlighet har också uppstått för kvarter C1 då projektet för stadslinbana har avbrutits och avvecklats. C1 är planerat som stationsläge med alternativ användning i form av centrumändmål.

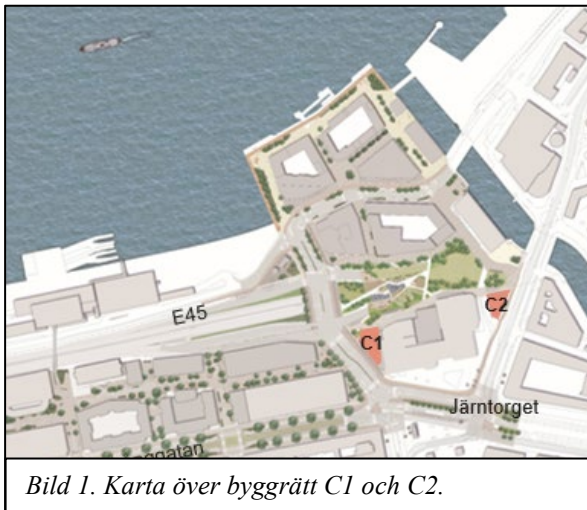


Bild 1. Karta över byggrätt C1 och C2.

I genomförandeavtal mellan exploateringsnämnden och Älvstranden Utveckling AB regleras att byggrätten ska överlåtas till bolaget för det fall stadslinbana ej genomförs. Älvstranden Utveckling AB planerar dock att fatta beslut om att de inte har för avsikt att fullfölja avtalet i denna del med konsekvensen att exploateringsnämnden blir ansvariga för projektutveckling och markanvisning av byggrätten.

De ökade inkomsterna för kvarter C1 och C2 kan inte tillgodoräknas programmets budget fullt ut, då inkomsterna från övrig markförsäljning inom programmet prognostiseras bli lägre än budgeterat. Sammanslaget prognostiseras programmets inkomster för markförsäljning att öka med ca 20 miljoner kronor.

Inkomsterna för kvarter C1 och C2 tillfaller exploateringsnämnden. Minskade inkomster från markförsäljning hanteras av Älvstranden Utveckling AB.

Programmet har också möjlighet att tillgodoräkna sig inkomst i form av exploateringsbidrag från Fryshuset där ny plan planeras att tas fram. Beloppet går inte i dagsläget att bedöma då det baseras på byggrätt i den nya planen.

Förslag till att återinföra nyttor/delar

Exploateringsförvaltningen föreslår, utifrån huvudprogramstyrgruppens beslut, att exploateringsnämnden rekommenderar kommunfullmäktige att återinföra två nyttor till programmet.

Ett övergripande motiv till att återinföra nyttorna, samt att inte skära ytterligare på kvaliteter inom programområdet, är för att skapa ett levande kajstråk som upplevs tillgängligt för alla och inte upplevs privat för de som bor och verkar i området. Ett otillgängligt kajstråk utan liv och rörelse riskerar även att upplevas som otryggt.

Av de tre nyttor som föredrogs återinföras i programmet 2022 är *Yttre Järnvågsbron* inte längre aktuell i detta skede. Bakgrunden till detta är att osäkerheterna kring utformningen av Skeppsbron etapp 2 bedöms för stora i dagsläget. Det kommer dock att vara möjligt att montera den Yttre Järnvågsbron och möjliggöra en koppling över Rosenlundskanalen för fotgängare och cyklister i framtiden om beslut så fattas vid senare tillfälle.

Nedan följer en sammanfattning av nyttor och motiv till att återinföra åtgärd för att möta vattnet samt färjeläge:

Åtgärd för att möta vattnet

- Investering 16 miljoner kronor

Genomförandestudiens förslag från år 2020 på hur Masthuggskajen ska möta vattnet genom en nedtrappning är inte längre möjlig att genomföra, bland annat med anledning

av en förändrad höjdsättning av halvön. Den utformning som nu är beslutad, skapar en skarp och hög kajkant mot vattnet vilket inte motsvarar vad som från början var planerat.

Nyttor/motiv till införande:

- Genom att skapa en tillgänglig och attraktiv plats nära vattnet med möjlighet att gå och vistas på ges förutsättningar för människor att mötas på kajen. Viktigt att gestalta kajområdet så att det upplevs vara för alla och inte enbart för de som bor och verkar i området.
- Bryggkonsolen bidrar till att upplevelsen av att kajkanten blir tryggare ur ett barnsäkerhetsperspektiv då bryggkonsolen med sin nedtrappning och sitttor blir en barriär mot vattnet. För att kajen ska vara attraktiv, trygg och säker för barn och familjer är denna barriärfunktion viktig. Konsolens sittyta och även en eventuell flytbrygga gör att kajen kan utnyttjas som vistelseyta av fler personer- såväl barn, unga som vuxna.

Färjeläge på halvön

- Investering 18 miljoner kronor

Nyttor/motiv till införande:

- Genom att erbjuda olika sätt att komma till Masthugskajen; via båt, cykel, till fots eller bil skapas en dynamisk och kontrastrik plats som upplevs tillgänglig och intressant.
- Tryggheten ökar med ett färjeläge placerat ute på Halvön eftersom genomströmningen av människor ökar, särskilt under vinterhalvåret. Ett färjeläge skulle även gynna livaktiga etableringar av butiker, caféer och restauranger ute på Halvön.
- Att utöka möjligheten att kunna ta sig till Masthugskajen med kollektivtrafik innebär att fler kommer att kunna och vilja komma dit. Ett utökat kollektivtrafikutbud ger även bättre förutsättningar för boende och verksamheter att resa klimatsmart.
- Färjeläge vid Rosenlund/Järnvågen är utpekad i Alternativ till Linbanan samt i Älvutredningen². Förvaltningen bedömer att färjeläget går i linje med utpekad alternativ.

Investeringar i flytbryggor för kollektivtrafik regleras inom ramen för Hamnavtalet mellan Göteborgs stad och Västtrafik. Hamnavtalet reglerar bland annat kostnadsfördelning. Västtrafik bekostar i normala fall kapitaltjänstkostnader för investeringar i flytbryggor avsedda för kollektivtrafik, som exempelvis är fallet för Pumpgatans färjeläge. I dialogen med Västtrafik rörande färjeläget, har Västtrafik framfört att de vill utreda ett färjeläge väster om halvön på den yta som idag är Stenas terminal. I och med att Göteborgs stad och Västtrafik inte enats kring placering av flytbryggan i området, har Västtrafik inte beslutat om att trafikera flytbryggan eller aviserat att de är villiga att bekosta kapitaltjänstkostnaden för investeringen. I och med att Göteborgs stad och Västtrafik inte hittat samsyn i frågan föreslås flytbryggan till fullo bekostas av Staden.

Dialog i frågorna ovan pågår mellan Göteborgs stad och Västtrafik.

² Älvutredningen är en del av Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035, beslutad i kommunfullmäktige 2020-09-10

Alternativ för Linbanan

I samband med att kommunfullmäktige beslutade att avbryta arbetet med stadslinbanan, redovisades även ett förslag på kollektivtrafikinvesteringar för att säkerställa möjligheterna till goda kommunikationer längs med linbanans sträckning. Västtrafik och trafikkontoret genomförde, utifrån uppdrag från regionstyrelsen och trafikinämnden, en utredning om alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket Järntorget-Wieselgrensplatsen. Även Volvo Group samt stadsbyggnadskontoret deltog i utredningen. Utredningens huvudalternativ var att skapa två färjeskyttlar över älven, från Rosenlund/Järnvågen till Lindholmen samt från Stenpiren till Pumpgatan.

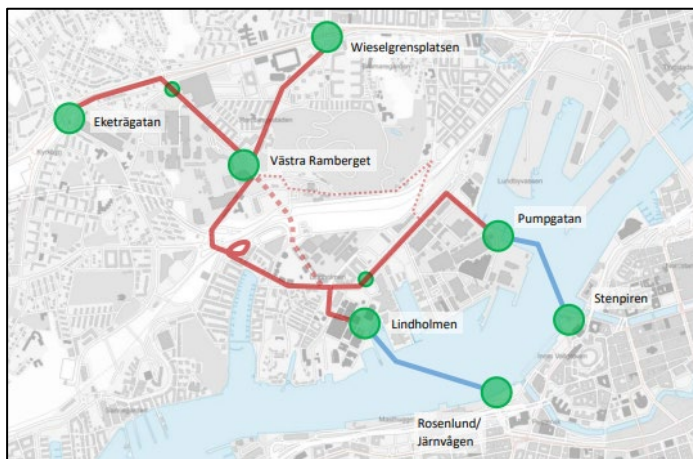


Bild 2. Huvudalternativ till Linbanan

Färjeläge vid Pumpgatan planeras att öppna för trafik vintern 2023/2024. Det föreslagna färjeläget vid Rosenlund/Järnvågen bedöms av staden ligga i linje med alternativutredningen samt i Älvutredningen, även om placeringen ute på halvön inte strikt motsvarar förslagen i nämnda utredningar.

Åtgärder oberoende av varandra

Åtgärd möta vattnet kan införas utan att en flytbrygga behöver beslutas och vice versa. Flytbryggan är dock i nuvarande utformningsförslag baserat på att åtgärd möta vattnet tillkommer. Om beslut att endast genomföra flytbryggan kommer utformning av färjeläget att behöva anpassas efter den nu planerade utformningen. Utgiften för att endast införa flytbryggan bedöms som ungefär den samma oavsett om åtgärd möta vattnet beslutas genomföras eller ej.

Sammanställning av projektram beroende på eventuella tillägg i omfattning:

Beslut	Tillkommande utgift	Total projektram inklusive riskreserv
Ej utökad ram	0	2 130
Utökad projektram, ej omfattningsförändringar	176	2 306
Utökad projektram inklusive endast ”åtgärd möta vattnet”	192	2 322
Utökad projektram inklusive endast ”nytt färjeläge”	194	2 324
Utökad projektram inklusive ”åtgärd möta vattnet” samt ”nytt färjeläge”	210	2 340

Tabell 3. Tabell över projektram beroende på innehåll, miljoner kronor.

Kvarstående osäkerheter

Det finns ett antal kvarstående osäkerheter rörande framför allt avtalstolkningar kring Masthuggskajen som förvaltningen vill informera om. Arbete mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB pågår i hur avtalen som ligger till grund för program Masthuggskajen ska tolkas.

Utgifter halvöns underbyggnad

I programmets totala investeringsbudget ingår utbyggnad av en halvö i Göta älv som Älvstranden Utveckling AB ansvarar för. I takt med att arbetet och kunskaperna ökat kring halvöns utbyggnad har områden som rör tillkommande utgifter identifierats. Exploateringsförvaltningen och Älvstranden Utveckling AB kan i dagsläget inte bedöma exakt hur stora de tillkommande utgifterna är. Storleken på utgifterna är bland annat beroende på materialval. Ett konkret exempel på frågor som diskuteras mellan Älvstranden Utveckling AB och exploateringsförvaltningen rör eventuell rostfri armering som ger en högre initial investering men som minskar underhållskostnader på sikt. I samband med att tillkommande utgifter klarlagts planerar exploateringsförvaltningen och Älvstranden Utveckling AB återkomma till respektive uppdragsgivare med mer information.

Index

Exploateringsbidraget från Södra Älvstranden Utveckling AB är avtalat till 1,63 miljarder kronor i 2017 års prisnivå. Diskussioner pågår i frågan om bidraget, när det betalas ut till staden, ska indexregleras eller ej. Södra Älvstranden Utveckling AB anser att bidraget är i en fast summa som inte ska indexregleras och kommunen anser i sin tur att genomförandeaftalet tydligt beskriver att bidraget ska indexregleras.

Dialog i frågan pågår mellan Göteborgs stad och Älvstranden Utveckling AB.

Ledningsflytt

Det pågår diskussioner mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB i frågor rörande utgifter för ledningsomläggningar på kvartersmark som kommunen har överlåtit till Älvstranden Utveckling AB. Tillkommande utgifter har identifierats och diskussionerna rör om dessa ska finansieras av Göteborgs stad genom exploateringsförvaltningen eller av Älvstranden Utveckling AB.

Då det pågår diskussioner är utgiften för tillkommande ledningsomläggningar på kvartersmark ej med i beskrivningen under ”ekonomisk dimension”.

Investeringsbeslut

Förvaltningen rekommenderar ett investeringsbeslut vilket är en terminologi som normalt inte används längre inom staden. Ett investeringsbeslut är att jämföra med dagens genomförandebeslut. Då Masthuggskajen sedan tidigare har ett investeringsbeslut används ”reviderat investeringsbeslut” i stället för ”reviderat genomförandebeslut” även om båda besluten har samma innebörd.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen föreslår exploateringsnämnden att rekommendera kommunfullmäktige att revidera projektramen med 210 miljoner kronor och samtidigt utöka Masthuggskajens omfattning, så att programmet även innehåller ett nytt färjeläge samt genomför åtgärder för att boende och besökare har en möjlighet att komma närmare vattnet.

Ett antal avväganden har gjorts inför förvaltningens förslag till beslut. Bland annat har möjligheten till att föreslå omfattningsförändringar för att inte överskrida beslutad projektram om 2,13 miljarder kronor gjorts. Förvaltningen och programmets styrgrupp har dock bedömt i att detta inte är att rekommendera.

Vid två tillfällen tidigare har programmet genomfört omfattningsförändringar. Första gången inför godkännandet av genomförandestudien i trafiknämnden 2020-10-22 med efterföljande beslut i kommunfullmäktige om reviderat investeringsbeslut 2021-06-10, och andra gången under kalkylarbetet 2022 då de uppdaterade kalkylerna pekade på att projektets ram inte skulle räcka.

Om ytterligare omfattningsförändringar behöver genomföras, bedömer förvaltningen detta får stor påverkan på måluppfyllelse och kvalitet vilket i sin tur ger en märkbar påverkan på helheten. Många funktioner samsas i den ombyggda stadsdelen och är beroende av varandra för att området ska fungera. Om fler delar ur helheten utgår, bedöms helhetskonceptet att tappa i attraktivitet och måluppfyllelse. Staden får inte den utväxling av nyttor och kvalitéer som utbyggnaden av detaljplanen var tänkt att generera för stadens boende, besökare och näringsliv.

Förvaltningen vill dock lyfta fram att konsortiet för utbyggnad av Masthuggskajen inte delar åsikterna om att de tillkommande delarna är tillräckliga för att uppnå målet med att möta vattnet.

Om beslut inte fattas

Om nämnd eller kommunfullmäktige avslår beslut om att uttag ur riskreserven och/eller att inte revidera projektbudgeten, kommer program Masthuggskajen att inleda ett arbete med att se över vilka ytterligare kvaliteter som är möjliga att ta bort för att hålla beslutad projektbudget om 2,13 miljarder kronor.

Exakt vilka delar som kan bli aktuella är ännu för tidigt att redogöra för. Förvaltningen bedömer dock, som beskrivet ovan, att ytterligare bantning av kvaliteten på allmän plats väsentligt kommer att påverka hur boende, näringsliv, besökare samt göteborgare i allmänhet upplever området efter färdigställande.

Förhållande till inriktningar i budget 2024

Förvaltningen bedömer att tillförandet av nyttan möta vattnet och det nya färjeläget, tillsammans med genomförandet av resterande delar av programmet medverkar till att uppfylla de aktuella inriktningarna i Göteborgs stads budget för 2024. Bland annat bedömer förvaltningen att ett bifall till förvaltningens förslag skulle gå i linje med *”stadsutvecklingens syfte att skapa en levande, blandad, grön, vacker och trygg stad för alla”*. Förvaltningen bedömer även att åtgärden bidrar till att uppfylla inriktningen att *”Göteborgs Stad ska planera stora områden långsiktigt med fokus på att skapa sammanhållande stråk, bygga en tät stad och omvandla överdimensionerade vägar till stadsgator”* samt bidrar även till att uppfylla *”Göteborgarnas möjlighet till att komma nära vattnet ska säkerställas”*.

Förhållande till beslut om detaljplan Skeppsbron

I etapp 2 för Skeppsbron, som baserades på detaljplan för Skeppsbron, ingick byggnation av ett påseglingsskydd som är nödvändigt för Masthuggskajen.

Kommunfullmäktige fattade 2023-10-12 (§176) beslut kring detaljplan för Skeppsbron. I fullmäktiges beslut ingick bland annat att stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att påbörja arbetet med ny detaljplan för Skeppsbron utifrån den inriktning som antas för Södra älvstranden. Älvstranden Utveckling AB, i samverkan med berörda parter, fick i uppdrag att pausa programorganisationen för genomförandet av befintlig detaljplan på Skeppsbron med undantag för arbete som är nödvändigt för genomförandet av andra detaljplaner.

I och med beslutet att påbörja arbetet med ny detaljplan finns det ännu oklarheter kring hur påseglingsskyddet ska utformas. Exploateringsförvaltningen bedömer dock kommunfullmäktiges beslut som att påseglingsskyddet fortsatt kommer att finansieras inom ramen för det arbete som är nödvändigt inom Skeppsbron för genomförandet av andra detaljplaner.

Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden

Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden är en rapport som togs fram av dåvarande fastighetsnämnden. Rapporten är en delrapportering av ett uppdrag från kommunstyrelsen som innebar att ta fram en reviderad version av Färdplan Älvstaden och utgör fastighetsnämndens rekommendation för en ekonomi i balans. Kommunfullmäktige beslutade 2022-03-24 (§15) att godkänna dåvarande fastighetsnämndens delrapportering som övergripande ekonomisk inriktning i för den fortsatta planeringen i Älvstaden.

Den ekonomiska åtgärdsplanen för Älvstaden utgick från ett investeringsnetto om minus 415 miljoner kronor för att genomföra detaljplanen för Masthuggskajen etapp 1. Totalt bedömdes utbyggnaden av Masthuggskajen etapp 1, Skeppsbron etapp 2, Centralenområdet, Frihamnen inre delarna, Backaplan samt Lindholmen till att gå plus/minus 0 kronor.

Investeringsnetto för Masthuggskajen omfattade senast reviderade investeringsbeslut (2021-06-10) motsvarande ett exploateringsnetto om cirka -270 miljoner kronor, samt Älvstrandens interna byggherrekostnader om cirka 125 miljoner kronor som inte var del av det ursprungliga investeringsbeslutet. Därtill bedömdes vid åtgärdsplanens antagande år 2022 något lägre försäljningsinkomster om cirka 20 miljoner kronor, vilket summerar till ett samlat exploateringsnetto om minus 415 miljoner kronor.

Om beslut fattas att utöka Masthuggskajens investeringsram med 210 miljoner kronor så kommer investeringsnettot för programmet att bli 190 miljoner kronor lägre. Detta medför att det totala nettot för Älvstaden påverkas med motsvarande belopp.

Exploateringsnetto (belopp i mkr)					
Delområde	Utgångsläge Färdplan 2020-2021	Utgångsläge Halvårsuppföljning 2021	Utgångsläge Åtgärdsplan 2021	Fastighetskontorets rekommendation	
				1	2
Masthuggskajen, etapp 1	-160	-300	-415	-415	-
Skeppsbron, etapp 2	-1 400	-920	-920	-860	-
Centralenområdet	120	0	0	120	-
Frihamnen, inre delarna	-570	-945	775	1 100	1 600
Backaplan	-240	-500	-500	-245	-500
Lindholmen	0	140	140	300	-
Summa inkomster		19 390			
Summa utgifter		-21 910			
Varav skattefinansierad AP		-3 490			
Nettoinvesteringar exploatering Älvstaden exkl. Skeppsbron	-850	-1 605	0	860	
Nettoinvesteringar exploatering Älvstaden inkl. Skeppsbron	-2 250	-2 525	-920	0	
Masthuggskajen, etapp 2 Gullbergsvass Frihamnen, yttre delarna Ringön	Avvakta exploatering				

Tabell 4. Exploateringsnetto ur ” Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden”.

Kristina Lindfors

Christer Niland

Direktör Exploateringsförvaltningen

Avdelningschef Stora projekt