

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2021-01-04

Diarienummer 3997/16

Handläggare

Johanna Lennmalm/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031 – 368 24 07

E-post: johanna.lennmalm@trafikkontoret.goteborg.se

Kvilleleden, gator vid Backaplan, nytt medfinansierings- och samverkansavtal

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden godkänner medfinansierings- och samverkansavtal II med Trafikverket avseende projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0, enligt de principer som framgår av trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden bemyndigar trafikdirektören att teckna avtal med Trafikverket samt att, inom ramen för beslutad budget, teckna eventuella tilläggsavtal samt göra mindre justeringar.
3. Beslutet utgör inköpsbeslut enligt trafiknämndens rutiner för investeringar.
4. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om att ingå medfinansierings- och samverkansavtal II med Trafikverket inom projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan. Beslutet att ingå avtal bedöms rymmas inom projektets tilldelade budget. Trafikkontoret föreslår också att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten samt rätten att ingå tilläggsavtal för projektet så länge dessa inryms inom tilldelad budget.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslaget till medfinansierings- och samverkansavtal II med Trafikverket ligger i linje med det investeringsbeslut om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå som tidigare fattats av Kommunfullmäktige 2017-10-19 § 19. Beslutet att ingå medfinansierings- och samverkansavtal II bedöms därför inte ge några förändrade ekonomiska konsekvenser.

Det föreslagna beslutet, att låta trafikdirektören teckna tilläggsavtal med Trafikverket, så länge de kostnader som regleras inom tilläggsavtalet ryms inom projektets tilldelade budgetram, bedöms inte ge några ekonomiska konsekvenser utanför tilldelad budgetram. Beslutsmandatet om ianspråktagande av utanpåliggande riskreserv åvilar fortsatt trafiknämnden. Eventuella tilläggsavtal är tänkta att hantera kostnaderna för de ensidigt önskade ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten, från någon av parterna, som är av väsentlig omfattning och som bedöms ha en total kostnad på över 2% av anbudssumman i entreprenaden.

I medfinansierings- och samverkansavtal II har staden ett kostnadsansvar om 22 % av alla kostnader inom det gemensamma projektet. Staden ska därutöver även erlagga ett fast

bidrag i medfinansiering av statlig infrastruktur om 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Förhållande till styrande dokument

2017-10-19 §19 Kommunfullmäktige Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

2020-02-06 Trafikverket beslutar att inte gå vidare med att avropa optionen för fas 2 i projektet i samråd med Göteborgs stad. Trafikverket underrättar Göteborgs Stad skriftligt i frågan 2020-03-13, diarienummer 0967/14.

2020-11-12 §11 Kommunfullmäktige Reviderat investeringsbeslut, Kvilleleden, gator i Backaplan, DP0.

Bilagor

1. 2017-10-19 §19 Kommunfullmäktige Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan
2. KF handling 2020 nr 246
3. KF tilläggsyrkande från MP, V och FI angående reviderat genomförandebeslut, Kvilleleden och gator i Backaplan
4. Protokollsutdrag KF 2020-11-12 §11

Ärendet

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om att ingå medfinansierings- och samverkansavtal II med Trafikverket inom projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan. Beslutet att ingå avtal bedöms rymmas inom projektets tilldelade budget. Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten samt rätten att ingå tilläggsavtal inom projektet så länge det ligger inom tilldelad budget.

Beskrivning av ärendet

I området kring Backaplan pågår arbete med flera olika detaljplaner. Området ska utvecklas med bostäder, handel och offentlig verksamhet med mera. Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0 är den första lagakraftvunna detaljplanen i området och hanterar infrastrukturutbyggnad för att möjliggöra övrig utveckling i området.

Utöver det som innefattas av detaljplanen ska det även utföras arbeten vilka ryms inom befintliga stads- och detaljplaner samt arbeten på statlig infrastruktur. Projektet genomförs tillsammans med Trafikverket i en gemensam entreprenad och benämns då projekt Lundbyleden. Innehållet i det gemensamma projektet innefattar bland annat dubbelspår på Bohusbanan, en ny tågstation i Brunnsbo, nytt Kvillemot, ombyggnation av Leråkersmotet, planskildheter i Backavägen och Minelundsvägen.

Vid kommunfullmäktiges sammanträde 2017-10-19 §19 togs genomförandebeslut¹ innehållande åtta beslutspunkter gällande projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan. En budgetram om 768 miljoner i 2016 års prisnivå godkändes, vidare beslöts även att inom ramen för denna medfinansiera statlig infrastruktur med 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Trafiknämnden gavs rätt att teckna medfinansierings- och genomförandeaftal med Trafikverket samt utsågs till projektansvariga för projektet som helhet från stadens sida.

Projektet handlades upp som en totalentreprenad med hög samverkan, en så kallad Early contractor involvement, (förkortad ECI) eller Tidig entreprenörsmedverkan (förkortat TEM) där entreprenören är med redan i projektplaneringen. Entreprenören handlas upp på löpande räkning med ett procentuellt påslag, ett så kallat entreprenörsarvode. Ett kontrakt tecknades för de arbeten som innefattades i det som kallas FAS 1, det vill säga projektplaneringen. I kontraktet fanns en option för arbeten i FAS2, detaljprojektering och produktion, som kunde lösas ut.

Inom arbetet i FAS1 ingick att ta fram ett riktpreis för FAS2. Riktpriiset som entreprenören tog fram var betydligt högre än Trafikverkets och stadens projektbudget. Trafikverket, i samråd med Göteborgs Stad, beslutade att inte lösa ut optionen för FAS2 med entreprenören och därmed även att säga upp det befintliga medfinansierings- och genomförandeaftalet som fanns mellan Trafikverket och staden.

Sedan beslutet att inte gå vidare med entreprenören i FAS2 har projektet genomfört ett omstartsarbete. Inom omstartsarbetet har bland annat en uppdaterad underlagskalkyl tagits fram för projektet. Underlagskalkylen har legat till grund för förhandlingarna av medfinansierings- och samverkansavtal II.

¹ Tidigare kallat investeringsbeslut

Det förslag till medfinansierings- och samverkansavtal II som nu föreligger består av dels ett fast bidrag rörande medfinansiering av statlig infrastruktur, dels en procentuell fördelning mellan parterna av övriga kostnader inom projektet.

Medfinansierings- och samverkansavtal II

Medfinansierings- och samverkansavtal II reglerar bland annat innehåll, finansiering, ansvarsfördelning, hantering av förändringar av kostnader och omfattning, betalning, projektorganisation och former för parternas samarbete samt tidplan.

Stadens kostnadsansvar i och med avtalet är 22% och Trafikverkets kostnadsansvar är 78%. Utöver den procentuella fördelningen ska staden erlægga ett fast bidrag om 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå för medfinansiering av statlig infrastruktur.

I och med avtalet uppdrar staden åt Trafikverket att upphandla entreprenör till projektet. Staden utser Trafikverket till uppdragstagare och uppdragstagaren tar över byggherreansvaret. Detta innebär att även för kommunala anläggningar fullgör Trafikverket Kommunens byggherreansvar i sin roll som beställare gentemot entreprenören. Trafikverket har således som uppdrag att tillse att byggherreansvaret är omhändertaget samt att säkerställa projektets leveranser kopplat till byggherrerollen.

Projektet ska genomföras i nära samverkan mellan parterna. Trafikverket har ansvar för projektets framdrift kopplat till tidplan, faktiska kostnader och att omfattning överensstämmer med vad som ingår i avtalet samt eventuella beslutade ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten.

Avtalet ger parterna möjlighet att föreslå ensidigt önskade ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten. Avtalet reglerar att den part som önskar ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten ska stå för kostnaderna till 100% om ingenting annat skriftligen överenskommes. För större ändring-, tilläggs- och avgående arbeten, det vill säga arbeten som bedöms kosta mer än 2 % av anbudssumman, ska det tecknas tilläggsavtal.

Projektets övergripande tidsplan för arbetet framöver ser ut enligt följande:

Tabell 1. Projektets övergripande tidplan.

År:	
2021	<ul style="list-style-type: none">• Avtal och finansiering klart• Beslut i Trafikverkets styrelse om upphandling av entreprenör• Upphandlingsförfarande
2022	<ul style="list-style-type: none">• Entreprenör på plats• Detaljprojektering påbörjas• Byggnation bedöms påbörjas
2027	<ul style="list-style-type: none">• Entreprenaden bedöms färdigställas

I tabell 1 ovan redovisas kortfattat projektets nuvarande tidplan. För att klara tidplanen för projektet behöver medfinansierings- och samverkansavtal II tecknas under februari år 2021.

Förvaltningens bedömning

Trafikkontoret bedömning är att staden med detta avtal kommer att kunna genomföra projektet i enlighet med det av kommunfullmäktige tidigare fattade investeringsbeslutet, 2017-10-19 §19 Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan.

Medfinansierings- och samverkansavtal II består som nämnt ovan av två delar, dels ett fast bidrag, medfinansiering av statlig infrastruktur, dels en procentuell fördelning mellan parterna.

Medfinansierings- och samverkansavtal I, som nu är uppsagt, bestod av en procentuell fördelning där staden hade ett kostnadsansvar om 40,4 %. Av dessa 40,4 % motsvarade 9,07 % medfinansiering av statlig infrastruktur och 31,37 % motsvarade kostnaden för stadens delar i projektet. Om de 9,07 % som staden skulle betala i medfinansiering till statlig infrastruktur skulle nå taket på 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå så skulle stadens procentuella kostnadsansvar likväl fortsatt vara 40,4 %.

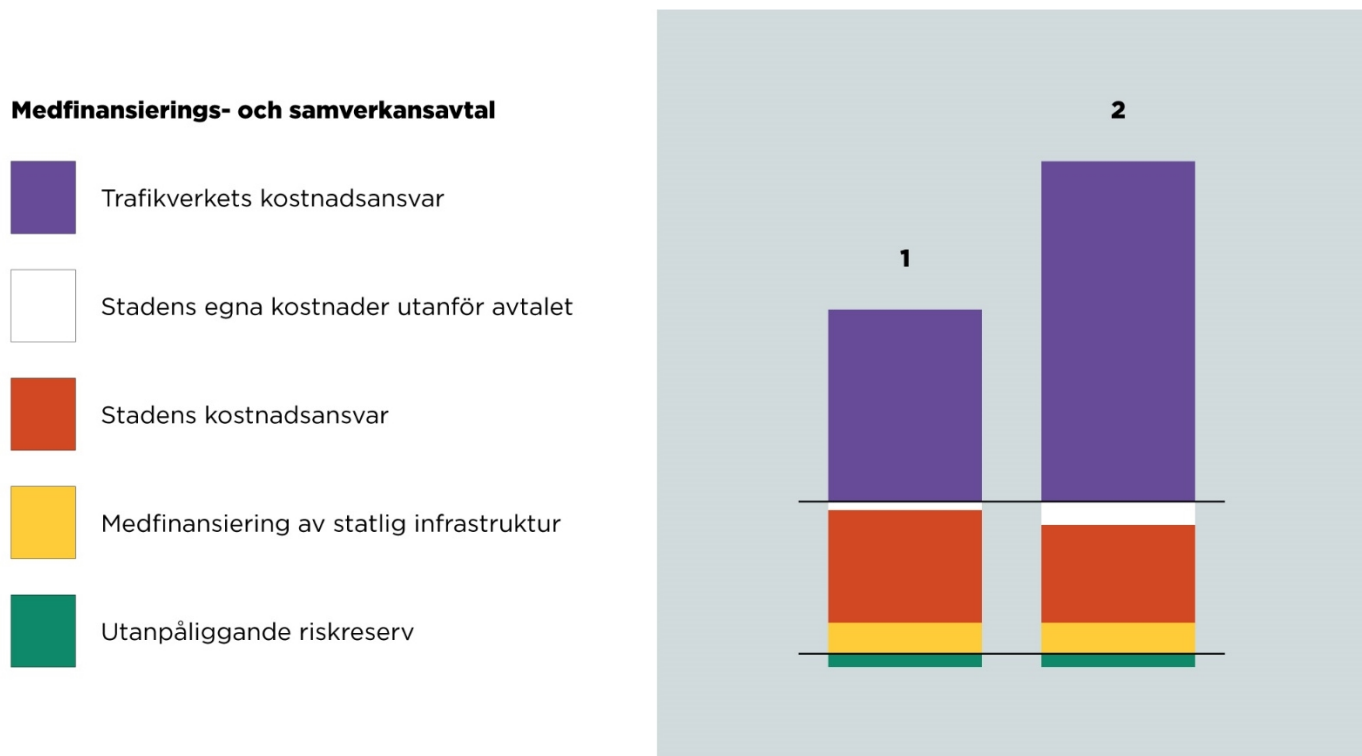
I det nya avtalet ligger det fasta bidraget kvar på samma nivå som tidigare, det vill säga de 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå som Kommunfullmäktige beslutade om år 2017. Den nya procentsatsen för kostnadsfördelningen är 22 % för Göteborgs Stad och 78 % för Trafikverket. Eftersom medfinansierings- och samverkansavtal II består av en fast och en rörlig del så ska den nya procentsatsen på 22 % jämföras med den tidigare procentsatsen på 31,37 %. Tabell 2 nedan visar en jämförelse av stadens kostnadsansvar i medfinansierings- och samverkansavtal I och II.

Tabell 2. Jämförelse av stadens kostnadsansvar i medfinansierings- och samverkansavtal I och II.

	Medfinansierings- och samverkansavtal I	Medfinansierings- och samverkansavtal II
Kostnadsansvar totalt:	40,4 % (31,37 % + 9,07 %)	22 % + fast bidrag
Medfinansiering av statlig infrastruktur:	9,07 % (upp till 143 MNKR i 2016 års prisnivå)	143 MNKR (2016 års prisnivå)
Stadens kostnadsansvar för projektet:	31,37 %	22 %
Kostnadsansvar vid överskridande av budget:	40,4 %	22 %

I figur 1 nedan illustreras kostnadsfördelningarna i det gamla och i det nya avtalet. Den vänstra stapeln representerar de totala kostnaderna som innefattades i medfinansierings- och samverkansavtal I och den högra stapeln representerar de kostnaderna som innefattas i medfinansierings- och samverkansavtal II. De gröna fälten under den nedre svarta linjen representerar projektets utanpåliggande riskreserv som ligger hos trafiknämnden. Riskreserven är inte inräknad i projektets disponibla budget. De gula fälten representerar medfinansiering av statlig infrastruktur och de orangea fälten representerar stadens kostnadsansvar. De vita fälten representerar stadens kostnader som ligger utanför avtalet och de lila fälten representerar trafikverkets kostnadsansvar.

Figur 1. Jämförelse av kostnadsfördelning mellan staden och Trafikverket i medfinansierings- och samverkansavtal I och II.



Figur 1 visar att medfinansieringen av statlig infrastruktur är samma belopp i de båda det gamla avtalet och det nya avtalsförslaget. Figuren visar att den orangea delen, stadens kostnadsansvar, är något lägre i det nya avtalet än i det gamla. Det vita fältet är något större i det nya avtalet än i det gamla. Det innebär att vi har mer kostnader som ligger utanför själva avtalet och bekostas av staden själva. Det innebär bland annat kostnader för fastighetsreglering och trädplantering precis som tidigare, men också vår förberedande entreprenad, Aröds Industriväg, samt en pott för generella osäkerheter det vill säga ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten.

Den totala kostnaden för stadens kostnader, grön, gul, orange och vit, är samma i de båda staplarna. Detta innebär att staden i förhandlingarna nått en överenskommelse om en procentuell fördelning där staden ser att staden kommer att kunna hålla sig inom de kostnadsramar som tilldelats projektet. Staden ser att även om totalkostnaden för projektet har ökat så ligger stadens kostnader på samma nivå som tidigare. En orsak till detta är att kostnadsökningarna inom projektet till största del ligger på trafikverkets delar.

Det nya upplägget kopplat till medfinansiering av statlig anläggning är en viktig del i stadens riskhantering. Att låsa bidraget till en fast summa innebär att även om kostnaderna på projektet som helhet skulle öka så kommer denna del inte kunna öka i kostnad för staden.

Att staden har ett kostnadsansvar kopplat till en procentuell fördelning innebär i sig en risk, men trafikkontorets bedömning är att riskexponeringen i och med detta avtal är rimlig. Staden bedömer att med gällande förutsättningar så kommer inte kostnaderna att kunna öka obegränsat.

Projektets finansiering och avtal måste vara undertecknade av alla tre parter, Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret, senast 2021-02-28 för att projektet ska kunna hålla sin nuvarande projekttidplan. Konsekvensen om avtal och finansiering inte är klar i tid är en förskjutning av tidplanen som i sig genererar kostnader i form av bland annat omprojektering och en beställarorganisation som kommer att kosta pengar under en längre tid.

Camilla Wallin

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör