

BESLUTSFÖRSLAG

Datum 2018-12-11

Dnr 1800681

1 (4)

Regionstyrelsen

Investering i spårvagnsdepå i Lund

Ordförandens förslag

1. Regionstyrelsen godkänner investering i spårvagnsdepå i Lund med 160 miljoner kronor i bygginvesteringsmedel varav 101 miljoner kronor 2019 och 59 miljoner kronor 2020. Investeringen finansieras ur regionstyrelsens investeringsanslag.
2. Regionstyrelsen omdisponerar 40 miljoner kronor avsatta för investeringar inom kollektivtrafiken inom ramen för regionstyrelsens investeringar till spårvagnsdepå under åren 2019 och 2020.
3. Regionstyrelsen ger Regionfastigheter och Skånetrafiken i uppdrag att genom minskad ambitionsnivå i anläggningen samt noggrann prövning av ändrings- och tilläggsarbeten ytterligare reducera investeringens omfattning.

Sammanfattning

En upphandling har genomförts av etapp två av spårvagnsdepå. Upphandlingen innebär att ytterligare medel behöver skjutas till för att slutföra investeringen. Regionstyrelsen äger rätt att fördela investeringsmedel till annan nämnd.

I ärendet finns följande dokument

1. Beslutsförslag 2018-12-11
2. Kollektivtrafiknämndens beslut 2018-11-30, § 73

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Regionfullmäktige har 2016-06-20 § 47 godkänt genomförandeavtal med Lunds kommun avseende spårvägstrafik på sträckan Lund C – ESS. Enligt genomförandeavtalet skall Region Skåne ansvara för investering i fordon

och depå. Regionstyrelsen har i tidigare ärende beslutat om investeringsmedel för spårvagnar. Parallellt med upphandling av spårvagnar genomfördes en upphandling av entreprenad avseende spårvagnsdepå. Då inga anbud lämnades fick upphandlingen avbrytas. Istället gjordes en uppdelning av entreprenaden i två delar varav den första som avsåg markentreprenad medelstilleddes av regionstyrelsen i september 2018.

Den nu genomförda upphandlingen av en andra etapp av byggnationen av spårvagnsdepån innebär en samlad beräknad investeringsutgift om 270 miljoner kronor vilket är en avvikelse mot beräknad ram om 230 miljoner kronor i budget 2018.

Avvikelsen beror på:

- Fördyrning avseende byggentreprenaden jämfört med kalkylerad investeringsutgift. Regionfastigheters bedömning är att det finns ett antal faktorer som bidragit till avvikelsen jämfört med beräknad investeringsutgift.
 - Ett flertal omtag i projektering i projektet har inneburit att avsatta medel för oförutsett i större utsträckning än normalt gått åt innan entreprenadupphandling.
 - Avbrytandet av generalentreprenaden innebär en ny upphandlingsstrategi som delvis innebär en fördyrning i sig eftersom två entreprenader måste samordnas.
 - Avbrytandet av generalentreprenaden har också inneburit en kortare tid för genomförandet av entreprenaden förutsatt att tidigare aviserad trafikstart skall hållas. Detta har minskat marknads intresse för projektet och inneburit högre riskpåslag från anbudsgivare i prissättning.
 - Byggmarknaden uppvisar fortfarande tecken på överhettning.

Regionstyrelsens övervägande:

Planeringen av etableringen av spårvagnstrafik i Lund har pågått under lång tid och Region Skåne har genom flera beslut genom åren åtagit sig att stå för finansiering och drift av spårvagnar och depå. En upphandling av spårvagnar är genomförd och Lund präglas av den pågående spårläggningen för att möjliggöra en trafikstart 2020. Alternativen är därför att fullfölja nu pågående upphandling med tillhörande budgetavvikelse eller att avbryta upphandling för att påbörja ny med minskad ambitionsnivå. Det senare alternativet innebär en ytterligare försening av trafikstart och eventuella minskade investeringsutgifter som kan uppnås måste ställas mot kostnader relaterat till avtal med spårvagnsleverantör och med Lunds kommun. En genomlysning av övergripande funktionalitet i depån har genomförts

tidigare utifrån uppdrag om lägre investeringsutgift i beslut om genomförandeavtal i regionfullmäktige 2016-06. Detta har präglat planeringsarbetet under 2016-2017 vilket legat till grund för den nu pågående upphandlingen. Bedömningen är därför att effekt av ytterligare översyn av ambitionsnivåer inte kommer generera tillräckligt stora besparingar för att motivera ytterligare förseningar i projektet och de kostnader som en sådan motsvarar. Det bedöms dock finnas potential i att i genomförandet av byggnationen se över detaljer som kan reducera investeringens omfattning. Det finns också avsatt medel för ändrings- och tilläggsarbeten i den nu föreslagna budgeten och Regionfastigheter och Skånetrafiken föreslås få i uppdrag att noga pröva alla sådana med syfte att minimera dessa.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

I regionfullmäktiges beslut 2016 angavs genomsnittlig driftsekonomi för spårvagnsprojektet under projektets första 13 år, efter en ny beräkning ser driftsekonomi ut som följer.

Driftsekonomi Mkr/år	Beräkning 2016	Ny beräkning
Driftskostnad exkl fordon	33,0	27,0
Kapitalkostnad per fordon	2,0	2,7
Kapitalkostnad fordon totalt	14,0	18,0
Summa driftkostnader	47,0	45,0
Kapitalkostnader för depå*	10,0	13,5
Totalkostnad	57,0	58,5
Intäkter**	24,0	24,0
Kostnadstäckningsgrad	42%	41%

*Kapitalkostnad för depå i tidigare sammanställning baserades på hyresmodellen vilken förändras över åren. För att få resultateffekterna jämförbara över tiden har en justering gjorts av båda alternativ 200 mkr (2016) resp 270 mkr (nu) till genomsnittlig kapitalkostnad under 13 år baserat på linjär avskrivningsmetod.

** Intäkter baserat på beräknad utbyggnadstakt Brunnshög 2016

I budget 2019 finns avsatt 230 miljoner kronor för spårvagnsdepån. Av dessa är 110 miljoner kronor medelstildelade och resterande 120 miljoner kronor är avsatta inom ramen för regionstyrelsens investeringar för kollektivtrafiknämnden att avropa. Behovet av ytterligare finansiering är därför 40 miljoner kronor.

I budget 2019 finns två objekt inom kollektivtrafiken vars medelsförbrukning över tid är osäker, bussdepåer i Malmö/Lund och passagerarinformationssystem Öresundståg.

- Regionfullmäktige har tagit ställning för avsiktsförklaringar med respektive kommun om etablering av bussdepåer i respektive kommun. Projekten befinner sig i mycket tidiga skeden. Under senhösten har identifierats problematik avseende tillgång till de tomter som i tidigare skeden bedömts som möjliga att etablera nya depåer på i både Lund och Malmö. Det är ännu för tidigt att

konsekvensbeskriva denna problematik fullt ut men Regionfastigheter gör bedömningen att det är sannolikt att det kommer innebära att planeringsinsatserna under de kommande åren kommer ha lägre förbrukningstakt än beräknats tidigare under hösten. Sammanlagt föreslås en omDispositionering av 28 miljoner kronor av planerad investering från bussdepåer till spårvagnsdepån.

- Budgeten för 2019 innehåller medel avsatta för en modernisering av passagerarinformationssystemet, (PIS) på Öresundstågen med 84 miljoner kronor mellan åren 2019-2021. PIS på Öresundstågen omfattar bland annat högtalaranläggningen, elektroniska informationsdisplayer (in- och utvändigt), interkommunikationsanläggningen för tågpersonalen och nödtalsenheterna för passagerare för kontakt med tågpersonal. Dagens system är från början av 2000-talet och är i stort behov av att moderniseras. Moderniseringen kommer genomföras på alla tåg av samma modell och föregås av en gemensam upphandling av nytt system. Det av landstingen samägda bolaget Transitio som kommer genomföra upphandlingen informerade i början av december sina ägare om att upphandlingen av det nya systemet har blivit försenat med ett år. Vilket innebär att utrymme i investeringsbudgeten frigörs med 12 miljoner kronor under planperioden vilket föreslås omDispositioneras till spårvagnsdepån.

Juridisk bedömning

Samråd med regionjurist har inte bedömts nödvändig.

Miljökonsekvenser

Projekt i sin helhet bygger på en kraftig resandeutveckling med kollektivtrafik som kommer drivas med förnybar el.

Uppföljning

Uppföljning sker enligt gällande regler för investeringsuppföljningen i samband med tertial- och årsbokslut.

Carl Johan Sonesson
Ordförande

Alf Jönsson
Regiondirektör