

Styrelsehandling

Utfärdat 2024-02-01

Diarienummer 0026-24

Handläggare

Carl Engström

Telefon: 031-774 37 46

E-post: carl.engstrom@p-bolaget.goteborg.se

Masthugget Väst genomförande

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag:

1. Styrelsen godkänner en total investering om maximalt 491 mnkr för projektet Masthugget Väst i 2024 års penningvärde
2. Beslutet förklaras omedelbart justerat

Sammanfattning

Ärendet avser beslut om utökad budget för projekt Masthugget Väst.

I området mellan Skeppsbron och Masthuggstorget skapas 1 300 bostäder och ca 150 000 kvadratmeter lokaler. Staden har för området arbetat fram en helhetslösning för mobilitet och parkering i syfte att skapa ett område där gående och cyklister prioriteras. Detta innebär bland annat att områdets parkeringsbehov om 1 500 platser ska samlas i tre parkeringsanläggningar. En av dessa anläggningar är Masthugget Väst med ca 700 platser.

Parkeringsanläggningen Masthugget Väst är en förutsättning för övrig utbyggnad då exploatörer i området skall lösa sitt parkeringsbehov via p-köp i anläggningen.

Styrelsen godkände 2020-09-23 genomförandet projekt Masthugget Väst till en kostnad om 302 mnkr i 2020 års penningvärde. Projektet har därefter genomfört projektering och förberedande markarbeten samt upphandling av husentreprenaden.

Utökningen av budget avser till största del följande:

1. Prisökningar i förhållande till 2020 år penningvärde
2. Fördyringar under projekteringsfasen
3. Tillkommande funktioner och inventarier
4. Osäkerhet i utfall för entreprenaden

Generella prisökningar är den största delen av detta. Sedan beslutet 2020 har kostnaderna för att bygga ökat med dryga 37 % enligt SCB:s byggkostnadsindex (BKI).

Den budget som styrelsen föreslår besluta om tar inte hänsyn till vinnande anbuds lista över möjliga besparingar i projektet ("möjlighetslistan") utan är att ses som "maximal" kostnad för projektet. Utfallet förväntas bli lägre.

Kostnadsökningarna medför att projektet inte längre får en marknadsmässig avkastning med den prissättning bolaget i dag har i området. För att projektet inte ska resultera i nedskrivningar behöver avgifterna för både besök och tillstånd justeras uppåt.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En utökning av budget påverkar projektets ekonomiska resultat. Fördyringarna i projektet likväl som tillkommande funktionalitet bedöms inte generera några större tillkommande intäkter varför projektets lönsamhet försämras.

Den uppdaterade lönsamhetskalkylen visar att Göteborgs Stads Parkering inte längre kommer att kunna få marknadsmässig avkastning på investeringen med nuvarande prissättning i området. För att få lönsamhet i anläggningen krävs högre avgifter för både besök och tillstånd. Om nuvarande avgiftsnivåer kvarstår beräknas nedskrivningsbehovet till någonstans i spannet 48-99 mnkr, beroende på hur stor del av möjlighetslistan som kan realiseras i genomförandet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Anläggning kommer att vara modern, resurseffektiv och ge möjlighet att erbjuda el-laddning. Utökad budget inkluderar även tillkommande servis för elbilsaddning samt solceller på taket vilket kommer att bidra till att uppfylla Göteborgs Stads mål om minskade utsläpp.

Bedömning ur social dimension

Tillkommande investeringar i trygghetskameror likväl som glasfasad bedöms bidra till ökad trygghet i anläggningen.

Ärendet

Ärendet avser beslut om utökad budget för projekt Masthugget Väst.

Beskrivning av ärendet

I området mellan Skeppsbron och Masthuggstorget skapas 1 300 bostäder och ca 150 000 kvadratmeter lokaler. Staden har för området arbetat fram en helhetslösning för mobilitet och parkering i syfte att skapa ett område där gående och cyklister prioriteras. Detta innebär bland annat att områdets parkeringsbehov om 1 500 platser ska samlas i tre parkeringsanläggningar. En av dessa anläggningar är Masthugget Väst med ca 700 platser.

Parkeringsanläggningen Masthugget Väst är en förutsättning för övrig utbyggnad i området då exploitörer skall lösa sitt parkeringsbehov via p-köp i anläggningen.

Styrelsen har 2020-09-23 godkänt genomförandet projekt Masthugget Väst till en kostnad om 302 mnkr i 2020 års penningvärde. Projektet har därefter genomfört projektering och förberedande markarbeten samt upphandling av husentreprenaden.

Projektet Masthugget Väst är en unik samverkan mellan tre kommunala parter: Göteborgs Stads Parkering, Idrotts- och föreningsförvaltningen (IOFF) samt Higab. Huset som byggs kommer bestå av 9 våningar om totalt 35 000 kvm BTA och kommer att inrymma totalt ca 700 parkeringsplatser på plan 1–6. Plan 7 kommer innehålla en fullskalig gymnastiksal samt ytor för verksamhetslokaler. Plan 8 och 9 inrymmer ytor för verksamhetslokaler.



Tidplan för projektet

Övergripande tidplan för projektet ser ut enligt följande:

- Tilldelning och byggstart våren 2024
- Öppning plan 1 – 100 p-platser Q3 2025
- Öppning plan 2-6 – 600 p-platser Q1 2026
- Färdigställande av hela huset Q2 2026

Det är dock mycket som talar för att denna tidplan helt eller delvis kommer att behöva skjutas ytterligare framåt.

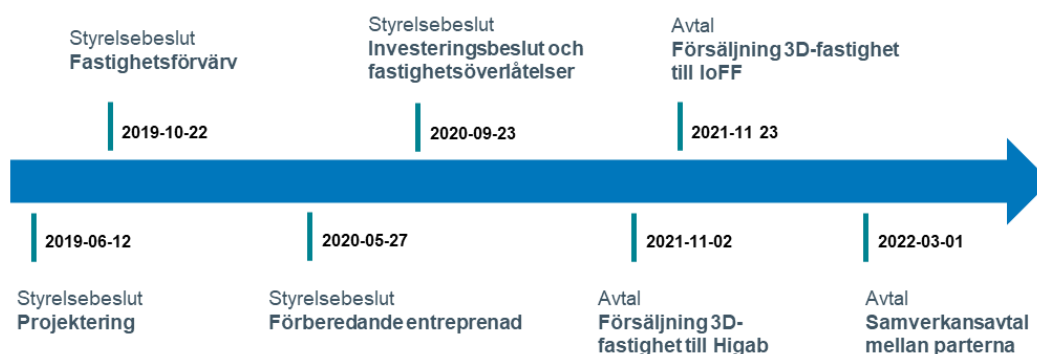
Parkeringsanläggningen är med sina 700 platser den största anläggningen i området. Projektets förseningar har redan skapat en problematisk parkeringssituation i området. Fler förseningar skulle försämra situationen ytterligare och öka trycket på P-hus Koffen.

Historik

Projektet har pågått sedan 2017 och var uppe i bolagets styrelse första gången juni 2019 för beslut om projektering.

Till en början var projektet tänkt att genomföras tillsammans med fastighetsnämnden. Ytan för lokaler var då betydligt mindre och taket på huset var tänkt att vara en kommersiell odling.

År 2021 blev Higab ny tagare av lokalerna. Byggrätten för lokaler hade i detta läge ökat från ca 2 100 kvm BTA till ca 6 900 kvm BTA.



Figur 1. Historiska styrelsebeslut och avtal i projekt Masthugget Väst.

Byte av parter i kombination med utökad byggrätt och förändrat innehåll i byggnaden har medfört att kostnaderna för projektering har blivit högre än normalt. Dessa förändringar medförde även att taket i arkitektupphandlingen nåddes och att projektet därför tvingades att upphandla en ny arkitekt för att inte bryta mot lagen om offentlig upphandling. Denna upphandling tog tid och drev kostnader då projektet under en period fick drivas utan arkitekt.

Under 2022 genomfördes en upphandling av entreprenaden. I det här läget upphandlades projektet som en utförandeentreprenad med insprängda totalentreprenader. Upphandlingen resulterade i endast ett anbud. Upphandlingen avbröts därför av konkurrensskäl.

I samband med att upphandlingen avbröts påbörjade projektet arbetet med att göra om upphandlingen. För att säkerställa ett bättre utfall intervjuades ett antal större leverantörer i syfte att ta reda på varför dessa valt att inte lämna anbud. Parallellt med detta genomfördes även ett omfattande arbete tillsammans med projektören i syfte att hitta besparingar i konstruktionen.

Upphandling och plan för genomförande

Baserat på erfarenheter från den första upphandlingen togs en modell fram för den nya upphandlingen. Modellen bygger på tre huvudsakliga delar:

1. Förhandlat förfarande med föregående annonsering

Ett förhandlat förfarande genomförs i två steg där leverantörerna i ett första steg ansöker om att få lämna anbud. I det andra steget väljs tre leverantörer ut som får räkna på projektet. Detta medför att entreprenörerna vet att de har 33 % chans att vinna och då har ett incitament för att lägga ner det arbete som krävs för att räkna på projektet. Det medför också att konkurrensutsättning sker både på kvalitet (steg 1) och pris (steg 2).

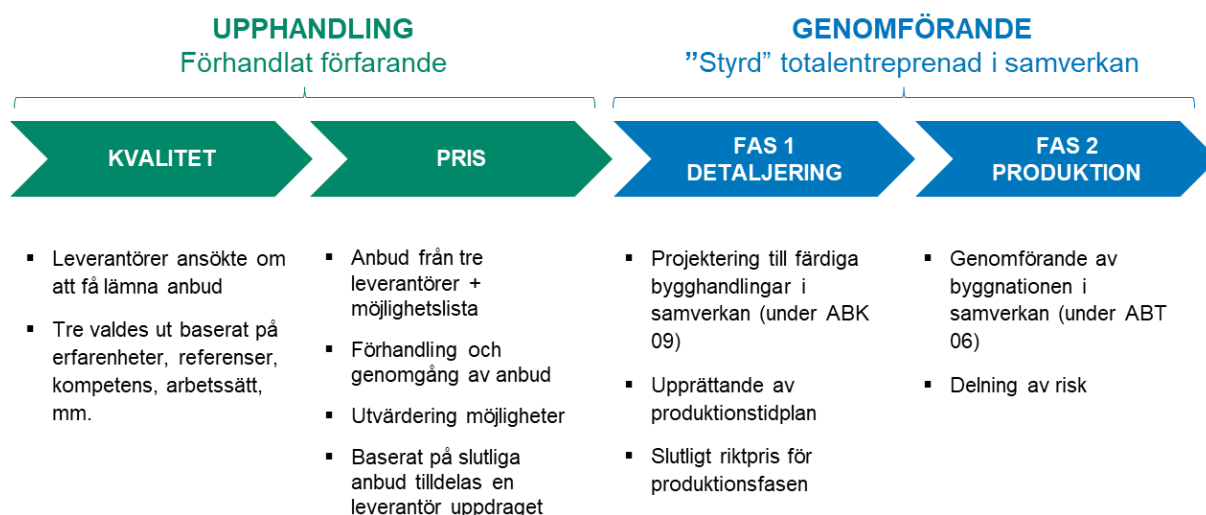
2. Samverkan

För att ta tillvara på entreprenörens kunskaper och erfarenheter genomförs projektet i samverkan. Detta medför även att entreprenören har tydliga incitament att hitta besparingar genom hela projektet.

3. ”Styrd” totalentreprenad

Anläggningen är i stora delar projekterad hela vägen till färdiga handlingar. Som utgångspunkt ska dessa handlingar användas i genomförandet. Om entreprenören vill projektera om några av dessa delar krävs först ett tydligt business case som behöver godkännas av beställaren.

Nedan beskrivs tänkt process från upphandling till färdig anläggning.



Figur 2. Faser under upphandlingen och genomförandet.

Upphandlingen är nu genomförd och slutliga anbud har lämnats. För att kunna tilldela den vinnande entreprenören uppdraget och för att kunna starta genomförandet krävs en utökad budget.

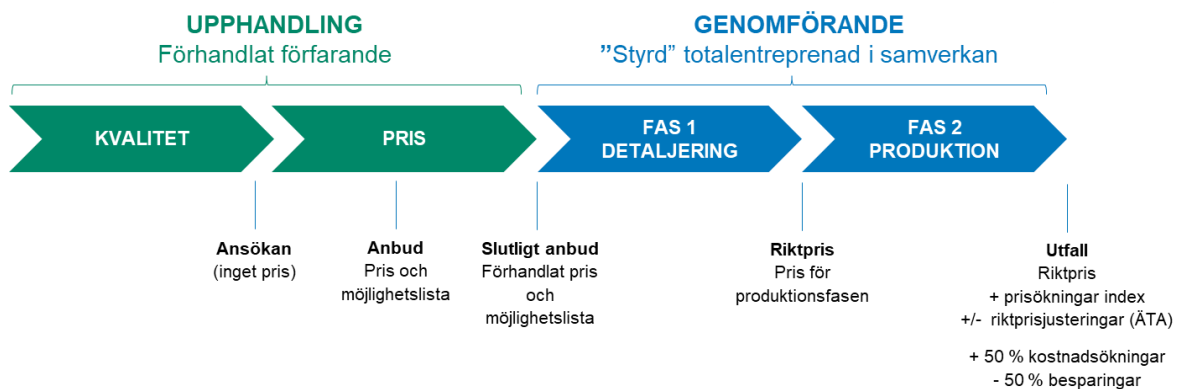
Genomförande och kostnad för entreprenaden

Upplägget medför att kostnaden för projektet preciseras allt mer i takt med att projektet fortskrider.

Efter avslutad upphandling finns nu ett pris för entreprenaden tillsammans med en möjlighetslista. Möjlighetslistan innehåller de besparingar som entreprenören tror sig kunna göra genom att till exempel projektera om eller ändra dimensioner.

Under fas 1 i genomförandet kommer möjligheterna bedömas/realiseras för att få det slutliga riktpriiser för fas2 i genomförandet, produktionsfasen.

Under produktionsfasen kommer projektet tillsammans med entreprenören genomföra byggnationen i samverkan. Detta innebär bland annat en tydlig riskdelning. Det är dock viktigt att notera att beställaren fortsatt ansvarar för de bygghandlingar som har tagits fram under projekteringen och som entreprenören inte har valt att projektera om. Den slutliga kostnaden kan även påverkas av riktprijusteringar till följd av till exempel beställda tillägg (+) eller lägre kvalitet (-).



Figur 3. Kostnaden för projektet preciseras allt mer i takt med att projektet fortskrider.

Ekonomisk analys

Nedan presenteras utfall och prognos framåt. Det bör i sammanhanget noteras att projektet i sin helhet utförs av tre parter som delar kostnaderna sinsemellan. De siffror som presenteras nedan är bolagets andel av det totala projektet.

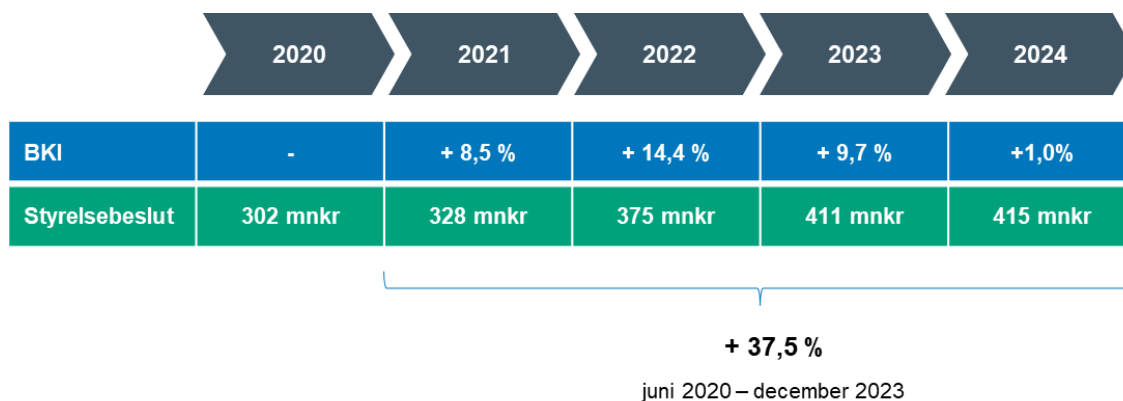
Analysen visar på behov av en utökad budget. Fördyringarna i projektet likväl som tillkommande funktionalitet kommer i sig inte att generera några större tillkommande intäkter. Bolaget bedömer dock att parkeringsavgifterna kan regleras för att matcha kostnadsökningarna och för att spegla efterfrågan och därmed marknadsmässigt pris i området (se vidare *Projektets lönsamhet* nedan).

Styrelsens beslut i dagens penningvärde

Den projektbudget som styrelsen har beslutat om uppgår till 302 mnkr i 2020 års penningvärde. Sedan dess har priserna i byggbranschen ökat kraftigt.

En uppräknig med SCB:s byggkostnadsindex (BKI) från kalkylen med kostnadsläge juni 2020 till december 2023 visar på en ökning med 37,5 %. Det innebar att

styrelsens beslut om 302 mnkr i 2020 års penningvärde motsvarar 415 mnkr i dagens penningvärde.



Figur 4. Uppräkning av projektbudgeten baserat på byggkostnadsindex (BKI).

Utfall hittills

Projektets utfall hittills är högre än budgeterat och uppgår till dryga 100 mnkr. De största förklaringsposterna är:

- Generella prisökningar i marknaden (index).
- Tillkommande kostnader marksanering och arkeologi.
- Dyrare projektering och ökade kostnader för arkitekt:
 - Komplex projektering med tre parter och flera anpassningar (fler våningsplan, antal entreprenader, förändring av verksamhet - MatTak, idrottshall, etc.).
 - Byte av arkitekt (uppstartskostnader, försening, byte av personal för projektering).
 - Tillkommande kostnader inför ny upphandling (detaljerad genomgång av konstruktionen i syfte att hitta förbilliganden).
- Tillkommande övriga byggherrekostnader i form av projektledartid. (kostnader för Higabs personal fanns inte med i ursprunglig budget)
- Förändrad fördelning av projekteringskostnader år 2021 innebärande att parkeringsbolaget nu står för 73,2 % av alla kostnader som inte är entreprenadkostnader.

De ökade kostnaderna balanseras till viss del av en lägre kostnad för förvärv av fastighet. Detta till följd av en utökad byggrätt för lokaler vilket gav större intäkter vid försäljning av byggrätten till Higab.

Kostnadsökningarna medför att projektets ursprungliga budgetreserv har nyttjats fullt ut under projekteringsfasen.

Kapitalbehov framåt – entreprenad

Som beskrivits ovan innehåller entreprenörens anbud dels en anbudssumma, dels en möjlighetslista. Hur stor del av möjlighetslistan som kommer att gå att realisera beräknas under fas 1 i genomförandet.

Parkeringsbolagets andel av projektets möjlighetslista är i dag ca 51 mnkr. Detta innebär att bolagets del av entreprenaden bedöms kunna bli 51 mnkr billigare om samtliga möjligheter visar sig vara realiserbara. Projektet bedömer att dryg 60 % av möjligheterna i listan kommer kunna genomföras. Prognosen för bolagets andel av entreprenadkostnaden är därför 289 mnkr.

Entreprenadkostnad (mnkr)		
Min	Prognos	Max
270	<u>289</u>	321

Tabell 1. Prisspann i vinnande anbud.

Utöver detta inkluderar prognosen en reserv för entreprenaden om ca 33 mnkr för oförutsedda kostnader under genomförandet.

Kapitalbehov framåt – övriga poster

Tillkommande kostnader 2024 och framåt inkluderar primärt följande poster inom ramarna för byggprojektet:

- Tillkommande allmänna kostnader:
 - Projektledartid och byggstöd
 - Dyrare anslutningar fjärrvärme och el
 - Bygglov, arrende mm
- Tillkommande beställningar (ca 10 mkr):
 - Glasfasad plan 2
 - Solceller på taket
 - Tillkommande målning

Utöver ovanstående poster tillkommer även kostnader för egna inventarier. Sedan beslutet 2020 har tekniken gått framåt och så även bolagets standard i anläggningar. Följande poster avser inventarier som inte fanns med i det ursprungliga beslutet men som nu behöver vara en del av projektet:

- Trygghetskameror: 2 mnkr
- Realtidskameror (spot-kameror): 4 mnkr
- Infoskärmar: 1 mnkr
- Digital skyltning: 1 mnkr

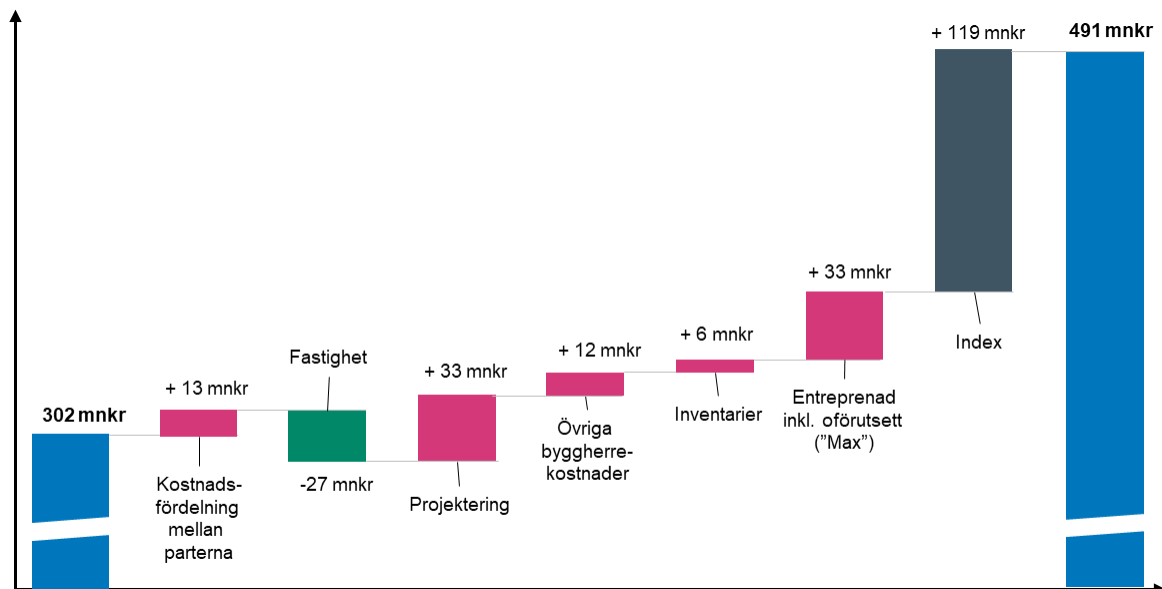
Totalt ca 8 mnkr (motsvarande 6 mnkr i 2020 års penningvärde).

Summering

Merparten av projektets tillkommande kostnader kommer från generella prisökningar i marknaden och från ökade kostnader för projektering. I summan för entreprenadkostnader har ingen hänsyn tagits till entreprenörens möjlighetslista. Denna post förväntas bli lägre under fas 1 i samverkan.

Det bör i sammanhanget noteras att beslut om ny budget föreslås tas i 2024 års penningvärde. Beroende på utvecklingen i byggbranschen kan slutsumman för projektet, i 2026 års penningvärde, bli högre.

Nedan åskådliggörs kostnadsutvecklingen jämfört med budget i en summerad bild. Jämförelsen har försvårats av det faktum att projektet har haft en budget som har varit frikopplad från respektive styrelse och nämnds budget för projektet. Nedan är den bästa jämförelse som kan göras i dag. I sammanställningen nedan har ingen hänsyn tagits till möjlighetslistan – bilden avser utfall "Max" i för entreprenaden.



Figur 5. Projektets kostnadsutveckling jämfört med budget, utan hänsyn till möjlighetslista

Projektets lönsamhet

Lönsamhetskalkylen har uppdaterats med en ny total produktionskostnad och uppdaterad kalkylränta. Kalkylräntan har höjts för att reflektera marknadens förändrade krav på avkastning och har bedömts av externt värderingsinstitut. Utifrån dessa förutsättningar har en bakåträkning gjorts för att beräkna vilka avgiftsnivåer som krävs för att projektet inte ska resultera i en nedskrivning. Med dessa förutsättningar behöver projektet alltså inte skrivas ner och resultatpåverkan blir positiv från start.

Nedan följer beräkningar för vilka avgiftsnivåer som krävs beroende på kostnader för entreprenaden.

Avgiftsnivåer vid sämsta utfall i entreprenaden ("Max")

Om ingen del av möjlighetslistan i entreprenaden kan realiseras beräknas total investering till 491 mkr. Denna prognos ger, tillsammans med övriga förutsättningar och antaganden, en avgift per timme om 35 kr och en månadsavgift för tillstånd om ca 2 300 kr¹. Detta ska jämföras med dagens nivåer om 25 kr per timme respektive 1 800 kr per månad.

FÖRUTSÄTTNINGAR

¹ Beräkningen är ett exempel. Avgift för besök respektive tillstånd kan regleras sinsemellan för att åstadkomma samma resultat. Om avgiften för besöksparkering höjs ytterligare kan pris på tillstånd minska och vice versa.

Investering	491 mnkr
Kalkylränta (nominell)	8,1 %
Mål nedskrivning	0 mnkr

ÖVRIGA ANTAGANDEN

Samnyttjande	6 %
Beläggning besök (8-22)	60 %

RESULTAT - BEHOV AV AVGIFTSNIVÅER

Avgift besök per timme (2024)	35 kr
Avgift tillstånd per månad (2024)	2 300 kr

Tabell 2. Antaganden och avgiftsnivåer.

Avgiftsnivåer vid bedömt utfall i entreprenaden ("Prognos")

Om 60 % av möjlighetslistan i entreprenaden kan realiseras beräknas total investering till 459 mnkr. I detta scenario kan avgiftsnivåerna sänkas med ca 9 % jämfört med "Max".

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR

Investering	459 mnkr
-------------	----------

RESULTAT - BEHOV AV AVGIFTSNIVÅER

Avgift besök per timme (2024)	32 kr
Avgift tillstånd per månad (2024)	2 100 kr

Tabell 3. Avgiftsnivåer vid "sämsta" utfall i entreprenaden

Avgiftsnivåer vid bästa utfall i entreprenaden ("Min")

Om hela möjlighetslistan i entreprenaden kan realiseras (eller om motsvarande besparingar kan hittas på annat sätt i projektet) så sjunker investeringen till 440 mnkr. I detta scenario kan avgiftsnivåerna sänkas med ca 13 % jämfört med "Max".

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR

Investering	440 mnkr
-------------	----------

RESULTAT - BEHOV AV AVGIFTSNIVÅER

Avgift besök per timme (2024)	30 kr
Avgift tillstånd per månad (2024)	2 000 kr

Tabell 4. Avgiftsnivåer vid "bästa" utfall i entreprenaden.

Resultat vid dagens avgiftsnivåer

Med en normal uppräknig av nuvarande prisnivåer i området (besök 25 kr/timme och tillstånd 1800 kr/månad) genererar projektet inte en marknadsmässig avkastning. Beräknat nedskrivningsbehov skulle då bli ca 67 mnkr enligt prognos (99 mnkr utan hänsyn till möjligheter och 48 mnkr om hela möjlighetslistan kan realiseras).

Svårigheterna att få lönsamhet i anläggningen beror, utöver fördyringar, på att mer än 75 % av anläggningen är tillståndplatser och att tillhörande p-köpsnivåer inte har indexerats upp. Nivåerna på p-köp är enligt avtal fasta för hela Masthuggskajen och justeras inte för de kostnadsökningar som har varit i byggbranschen.

Masthuggskajen som helhet

Ovan beräkningar tittar bara på Masthugget Väst isolerat. Bolaget bör dock skapa en sammanhållen avgiftsstruktur för anläggningarna i området. Avgifterna i Koffen bör ligga på samma nivå som i Masthugget Väst. Detta innebär att avgifterna i Masthugget Väst kan vara lägre än analysen ovan visar för att bolaget på en totalnivå ska få en marknadsmässig avkastning i området.

Risakanalys/Osäkerhetsfaktorer

Det finns ett antal områden som kan komma att påverka projektet negativt. Dessa beskrivs nedan.

Entreprenadens utfall

Även om entreprenaden nu har upphandlats så återstår genomförandet. Möjligheterna i möjlighetslistan kan komma att ge ett bättre utfall. Samtidigt har många handlingar projekterats hela vägen till bygghandlingar. Dessa handlingar ansvarar parterna för i genomförandet, vilket innebär att det kan tillkomma kostnader även i fas 2 i samverkan. Utöver detta tillkommer alltid ändringar och tillägg som medför justering av riktpolis. En reserv för tillkommande kostnader har avsatts. Parkeringsbolagets andel av denna reserv är ca 33 mnkr.

Överklagad upphandling

Som alltid i stora upphandlingar finns det risk för överklagan. Stor vikt har dock lagts på att säkerställa en tydlig och objektiv process för involverade leverantörer.

Byggsamordning inom området

Masthuggskajen är ett stort exploateringsprojekt och många byggen pågår parallellt. Detta kräver samordning med övriga aktörer, vilket kan komma att påverka både tider och kostnad.

Tidspress

Projektet har till följd av förseningar fått en allt snävare tidplan. I upphandlingen har samtliga leverantörer flaggat för att tidplanen kan bli svår att hålla, speciellt vad gäller färdigställande av hela huset. Kostnader för forcering kommer att behöva ställas mot konsekvenserna av ytterligare förseningar.

Försening

En försening kan få stora konsekvenser för Göteborgs Stads Parkering. Utöver direkta kostnadsökningar till följd av längre projekttid kan det få följdverkningar för resterande aktörer i området.

Lönsamhet/belägning

Med högre avgifter följer att normalt att risken för vakanser ökar. Så även i detta fall. Masthuggskajen är dock det första område i staden där de nya lägre p-talen används. Bolaget förväntar sig därmed att efterfrågan på platser är hög, även med högre avgifter.

Konsekvenser om projektet avbryts

Om projektet avbryts eller pausas i det här skedet kommer det att få konsekvenser. Hur stora konsekvenserna blir beror på längden på avbrottet.

En längre paus skulle innebära nya uppstartskostnader, ett omtag kring upphandling av entreprenaden samt tillkommande kostnader för interimslösningar. Utöver direkta kostnader innebär en längre paus även legala risker i förhållande till konsortiet av byggherrar och i ingångna p-köpsavtal.

Det bör även noteras att upparbetade kostnader för projektet uppgår till dryga 100 mnkr.

Bolagets bedömning

Med de kostnadsökningar som presenteras i detta ärende krävs höjningar av tänkta avgifter för att generera en marknadsmässig avkastning. Samtidigt är projektet viktigt för staden och anläggningen en pusselbit i hanteringen av parkering längs södra älvstranden. Bolaget har också flera avtalsmässiga åtaganden att genomföra byggnationen.

Bolaget bedömer att efterfrågan i området kommer att vara hög och att möjligheterna att parera kostnadsökningarna i byggbranschen med avgiftshöjningar är god. Bolaget rekommenderar därför styrelsen att godkänna investeringen.

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet

Bolaget bedömer att ärendet inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt enligt 10 kap. 3 § kommunallagen.

Carl Engström

Kristina Rejare

Chef Projektportfölj

Vd