

§ 125 Medfinansieringsavtal för Ostlänkens passage genom centrala Norrköping - Beslut enligt kontrollpunkt 1

KS 2022/0502

Beslut

Kommunstyrelsen godkänner kontrollpunkt 1 och bekräftar medfinansieringsavtalet gällande Ostlänkens passage genom centrala Norrköping.

Sammanfattning

I medfinansieringsavtalet som tecknats mellan Trafikverket och Norrköpings kommun avseende Ostlänkens passage genom centrala Norrköping anges tre kontrollpunkter där båda parter ges möjlighet att säga upp avtalet. Vid den första kontrollpunkten var syftet att parterna skulle få möjlighet att kvalitetssäkra att den bedömda kostnaden för anläggningen fortsatt är relevant genom en så kallad Osäkerhetsanalys. Resultatet av den genomförda analysen visar att anläggningskostnaden, exklusive kostnadsförändringar som beror på den allmänna prisuppgången i samhället, inte har förändrats nämnvärt sedan tecknandet av avtalet. I analysen beskrivs även åtgärder som bedöms kunna minska både byggtiden och anläggningskostnaden, dessa åtgärder ska tas med i det fortsatta arbetet.

Trafikverket och kommunen gör bedömningen att en fortsättning i enighet med avtalet är att föredra. Bedömningen grundas i den kvalitetssäkring som gjorts gällande bedömd anläggningskostnad.

Utöver kvalitetssäkringen av kostnadsuppskattningen har kommunen även tagit fram prognos för indexeringsindex som blir relevant kopplat till utbetalningsplan och gällande redovisningskrav. I de beräkningarna som gjorts får yttre omständigheter stora konsekvenser. Den kraftigt ökade inflationen och prognos av Trafikverkets infrastrukturindex har gjort att det uppräknade beloppet utifrån den preliminära utbetalningsplanen blir omkring en miljard kronor högre än tidigare redovisat utbetalningsbelopp.

I samband med budgetbeslut (KS 2019/1474) i kommunfullmäktige den 15 juni 2020 beslutades att en eventuell kommande finansiering av Ostlänken ska tas som en kostnad i resultaträkningen det år medfinansieringsavtal tecknas och att ett eventuellt negativt balanskravsresultat till följd av detta inte behöver återställas utifrån kommunallagens bestämmelser om synnerliga skäl då nivån på det egna kapitalet efter det att medfinansieringen kostnadsförts bedöms ligga på en tillfredsställande nivå.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Arbetet med att genomföra Ostlänken, ny järnvägssträckning mellan Järna och Linköping, fortsätter. I det nya regeringsuppdraget som Trafikverket fick den 23/12 2022 anges att Ostlänken ska genomföras och att en utredning ska göras angående kostnadsreducerande åtgärder. Åtgärderna ska rymmas inom den beslutade tillåtligheten och får inte innebära nämnvärd försening av ett genomförande av Ostlänken.

Ett medfinansieringsavtal tecknades i juni 2022 mellan Trafikverket och Norrköpings kommun gällande Ostlänkens passage genom centrala Norrköping. I avtalet under paragraf 12 beskrivs parternas möjlighet till uppsägning i samband med tre olika kontrollpunkter. Den första kontrollpunkten är kopplad till att parterna ska ha genomfört en Osäkerhetsanalys. Analysen genomfördes under november 2022 och resultatet syftar till att ge en vidimering av om den bedömda kostnaden för anläggningen fortsatt är relevant.

I Kommunfullmäktiges beslut om att godkänna medfinansieringsavtalet den 20 juni 2022 anges att kommunstyrelsen ska fatta beslut om avtalet bör sägas upp eller inte i samband med de olika kontrollpunkterna. Om beslutet blir att säga upp avtalet ska det i så fall verkställas efter beslut i Kommunfullmäktige.

Bedömd anläggningskostnad genom osäkerhetsanalys

Inför tecknandet av medfinansieringsavtalet beslutades att en Osäkerhetsanalys skulle genomföras för att kvalitetssäkra den bedömda kostnaden för anläggningen. Osäkerhetsanalysen genomfördes den 15-17 november i Norrköping. Analysgruppen bestod av drygt 20 deltagare med projektrepresentanter från Trafikverket och Norrköpings kommun samt tolv oberoende sakkunniga. Metoden utgår från successivprincipen

och resultatet av analysen är en kostnadsuppskattning med trolig kostnad och ytterligheter utifrån bedömda osäkerheter. Uppgiften var att analysera både markförlagd järnväg enligt Trafikverkets grundutförande och upphöjd järnväg på bro enligt tillägget till grundutförande där kommunen medfinansierar del av järnvägsbron. I analysen ingick fler kostnadsposter än enbart järnvägsbron, kostnadsuppskattningar gjordes utifrån nio olika grundposter som beskrivits i underlag till analysen samt tio generella osäkerheter som togs fram gemensamt av analysgruppen specifikt för det aktuella projektet. Osäkerhetsanalysen presenteras i form av en rapport, för att kunna göra en jämförelse med de underlag som togs fram inför medfinansieringsavtalet har dock en särskild nedbrytning behövts göras. Ett PM har upprättats (bilaga 1) som kortfattat beskriver hur jämförelsen är gjord samt slutsatsen.

Både Trafikverket och Norrköpings kommun drar slutsatsen att jämförelsen mellan bedömd kostnad för anläggningen i underlaget till medfinansieringsavtalet och resultatet av Osäkerhetsanalysen visar att skillnaden är liten undantaget kostnadsökning på grund av inflation. Inriktningen utifrån osäkerhetsanalysen bör därför vara att fullfölja arbetet enligt medfinansieringsavtalet.

Indexering och finansiella kostnader

I medfinansieringsavtalet framgår en bedömd kostnad som kommunen ska betala till Trafikverket för den upphöjda järnvägsanläggningen som är ett tillägg till grundutförandet. Den bedömda kostnaden uppgår till nästan 2,7 miljarder kronor men i kommunens bokslut anges summan 3,3 miljarder kronor. Kommunen har fått en preliminär utbetalningsplan från Trafikverket och hänsyn behöver tas till skillnaden mellan aktuell prisnivå i den bedömda kostnaden vid avtalstecknandet som var juni 2020 och den aktuella prisnivån vid varje års utbetalning.

Det index som anges i medfinansieringsavtalet är Trafikverket infrastrukturindex (investeringsindex banhållning). Kommunen har tagit fram en prognos och konstaterar vid jämförelse att Trafikverkets index ökat snabbare än Konsumentprisindex. Kommunen har utgått ifrån Sveriges Kommuner och Regioners prognos över utvecklingen av KPI fram till utbetalningstidpunkterna enligt den preliminära utbetalningsplanen och gjort antagandet utifrån historisk data att Trafikverkets infrastrukturindex kommer att ligga 1,5 %-enheter högre än KPI. De prognosticerade uppräkningsarna har sedan använts på summorna i den preliminära utbetalningsplanen. Det totala beloppet för

medfinansieringen kommer att bli omkring 4,5 miljarder kronor enligt nuvarande antagande om uppräknig till respektive års prisnivå.

Enligt gällande redovisningsregler och den normering som finns behöver beloppen som ska betalas ut i framtiden nuvärdesberäknas. Den beräkningen har gjorts genom att använda räntor från Kommuninvest för de olika löptiderna och det samlade nuvärdet blir då 3,3 miljarder.

Sammanfattningsvis så är beloppet i avtalet 2,7 miljarder som räknas upp till drygt 4,5 miljarder och sedan nuvärdesberäknas till 3,3 miljard.

Både inflation och ränta har gått upp väldigt mycket under 2022. Det uppräknade beloppet har ökat med en miljard jämfört med tidigare antaganden. Vad gäller avsättningen så skiljer det sig inte så mycket åt. Det beror på att räntorna tidigare var väldigt låga och det innebär att det blir en lägre avsättning.

För ytterligare information kring antaganden och beräkningar som gjorts avseende medfinansiering av Ostlänkens passage genom centrala Norrköping, se bilaga 19 i budget 2023 (KS 2021/1089).

Ekonomiska konsekvenser

De kommunalekonomiska konsekvenserna av medfinansieringsavtalet har beskrivits i underlag till beslut om avtalet. De är fortsatt aktuella och med denna skrivelse har kompletterande information getts angående kvalitetssäkring av kostnadsuppskattning samt konsekvenser gällande yttre omständigheter så som indexering, inflation och ränteläget.

I avtalet anges ytterligare två kontrollpunkter, kontrollpunkt 2 som inträffar när systemhandlingen för järnvägsanläggningen är klar samt kontrollpunkt 3 som inträffar när anbudet för att producera anläggningen har kommit in. Om någon av parterna väljer att säga upp avtalet vid någon av dessa kontrollpunkter kommer projektet att i första hand drabbas av en försening på ett antal år och det blir även aktuellt att den part som säger upp avtalet blir ansvarig för att bekosta det förgävesarbete som den andra parten har upparbetat.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda kostnadsbesparingar. Ett exempel som också bedöms kunna innebära en kostnadsbesparing för kommunen är ett industriellt byggande av järnvägsbron. Konceptet utreds och förhoppningen finns att kunna minska både byggtiden och kostnaden för järnvägsbron.

Slutsats

Förutsättningarna för medfinansieringen kan delas in i två delar. Den första rör bedömningen om anläggningskostnaden. Kontrollpunkt 1 syftar till att visa på om den bedömningen som gjordes inför tecknandet av avtalet fortsatt gäller. Svaret på den frågan är ja – bägge parter drar, efter genomförd osäkerhetsanalys, slutsatsen att kostnadsuppskattningen för anläggningen är oförändrad. Den andra delen rör omvärldsrelaterade förutsättningar. Där konstaterar vi att inflation och ränta har gått upp och att det får konsekvenser för indexering av kostnaderna. Det är svårt att bedöma utvecklingen utifrån världsläget idag hur förutsättningarna kommer att se ut när anläggning ska byggas och när de faktiska kostnaderna kommer att faktureras. Vid beslut om hantering av medfinansieringsavtal i samband med kontrollpunkt 1 behöver en helhetsbedömning göras. Utifrån de faktorer som projektorganisationerna kan påverka så är bedömningen att arbetet ska fortsätta enligt förslaget i medfinansieringsavtalet.

Sänt till:

Kommunstyrelsens kontor (P. Skill)

Samhällsbyggnadskontoret (J. Erixon)