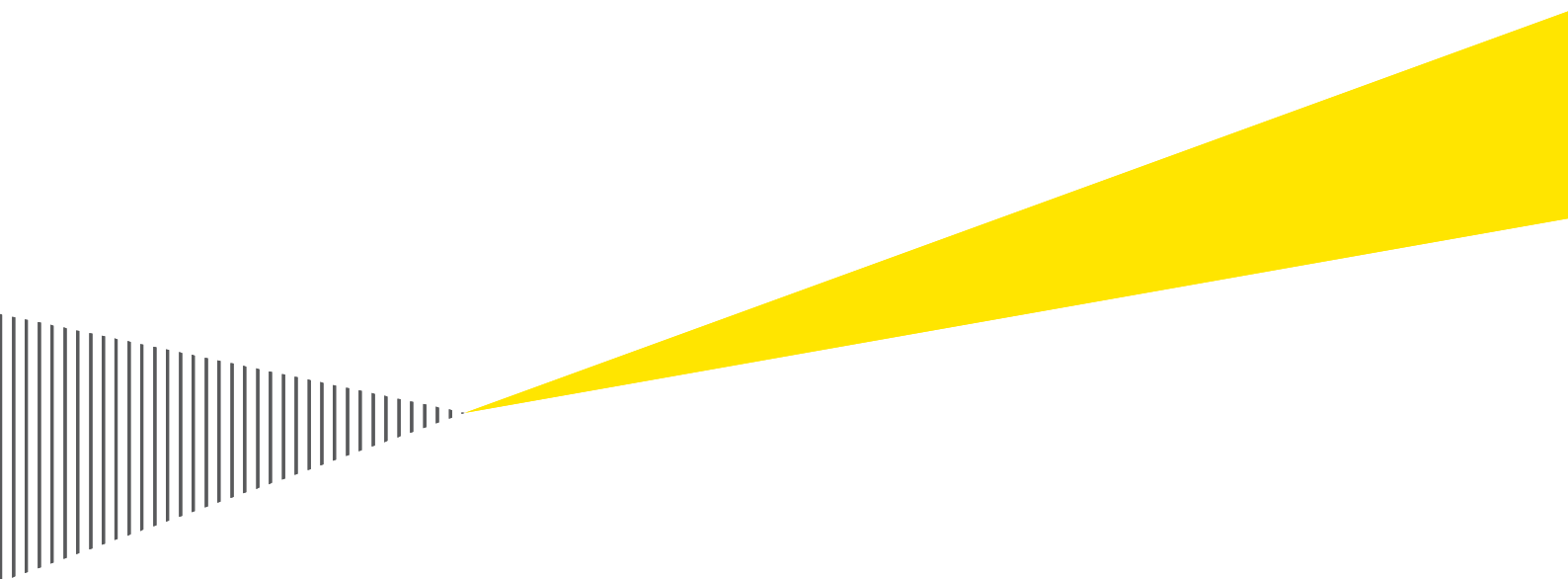


# Lunds kommun

## Granskning av införandet av spårväg i Lunds kommun, del 2



Building a better  
working world

## Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	3
2	Inledning .....	5
2.1	Bakgrund.....	5
2.2	Syfte och revisionsfrågor .....	5
2.3	Genomförande .....	6
2.4	Ansvarig nämnd .....	6
3	Revisionskriterier.....	6
3.1	Kommunallagen .....	6
3.2	Lagen om offentlig upphandling .....	7
3.3	Det upphandlade kontraktet .....	8
3.4	Lagen om kommunal redovisning (1997:614).....	8
3.5	Rådet för kommunal redovisning rekommendation 11.4 Materiella anläggningstillgångar .....	8
4	Granskningsresultat .....	9
4.1	Ändamålsenliga rutiner och arbetssätt för partnering.....	9
4.2	Förutsättningar och kunskap för att genomföra projektet genom partnering .....	13
4.3	Ekonomisk finansiering .....	14
4.4	Ekonomisk uppföljning av spårvägsprojektet.....	17
5	Sammanfattande bedömning och rekommendationer .....	21
5.1	Rekommendationer.....	22
	Källförteckning.....	23

## Förkortningar

<b>AK</b>	Allmänna kostnader, overheadkostnader som inte har direkt koppling till projektet
<b>BEST</b>	Brand, EI och Säkerhetsteknik
<b>DK</b>	Direkta kostnader, kostnader kopplade direkt till projektets utförande
<b>ESS</b>	European Spallation Source
<b>RKR</b>	Rådet för Kommunal redovisning
<b>ÄTA</b>	Ändringar, Tillägg, Avgående, arbeten på en byggarbetsplats, som inte finns förtecknade vid projektstarten

## 1 Sammanfattning

De förtroendevalda revisorerna i Lunds kommun har med stöd av EY granskat om upphandlingen av spårvägen sköts på ett ändamålsenligt och tillfredställande sätt. Vi har även granskat om det föreligger några osäkerhetsfaktorer kring finansieringen av projektet samt om den ekonomiska uppföljningen är tillfredsställande. Vi gör den sammanfattande bedömningen att upphandlingen av spårvägen gällande den ursprungliga projektdelen på 776 miljoner kronor i det stora hela hanterats på ett ändamålsenligt och tillfredställande sätt. Gällande finansieringen bedömer vi att det föreligger osäkerhetsfaktorer, framförallt gällande finansiering från staten där ett politiskt osäkert läge kan förändra förutsättningarna. Vi bedömer att den ekonomiska uppföljningen av projektet i det stora hela är tillfredsställande. Både entreprenören och kommunens projektorganisation har erfarenhet från projekthantering. Vi ser det dock som en brist att tekniska nämnden inte löpande följer upp det ekonomiska läget gällande spårvägsprojektet. Vi ser dessutom att det finns behov av att tydligare strukturera upp beslutsrätten gällande ÄTA-arbeten.

Bedömningen grundar sig på följande iakttagelser:

- ▶ Uppföljning av projektets ekonomi redovisas löpande i kommunens ledningsgrupp för projektet.
- ▶ Budgeten för projektet har uppdaterats och senaste budgeten fastställdes 2017-02-14.
- ▶ Finansiering av projektet består av flera delposter. Överenskommelse har bland annat nåtts med Sverigeförhandlingen avseende finansiering av spårvägsprojektet på 74,5 miljoner kronor. Satsningen på snabbhastighetståg har kritiserats av oppositionen i riksdagen och det råder osäkerhet om finansieringen står kvar om det politiska styret ändras vid nästa års riksdagsval.
- ▶ Projektet prognostiserar att finansiering på motsvarande 222,1 miljoner kronor kommer att erhållas i samband med försäljning av exploateringsomter på Brunnshög
- ▶ Som underlag för rutiner och arbetssätt av projektet har Lunds kommun och Skanska tagit fram en gemensam projektplan daterad 2017-04-19.
- ▶ Ekonomisk uppföljning av projektet upprättas av entreprenören. Projektstöd från Lunds kommun medverkar också i denna process och har full insyn i entreprenörens system.
- ▶ Avrapportering till tekniska nämnden sker månadsvis. I nämndsprotokollen under 2017 framgår att det avhandlats uteslutande tekniska frågor. Möten med den politiska styrgruppen hålls en gång i kvartalet.

Mot bakgrund av granskningens resultat rekommenderar vi tekniska nämnden:

- ▶ att närmare definiera vilka moment, som under vilka förutsättningar, är att betrakta som ren verkställighet,
- ▶ att säkerställa att samtliga protokoll justeras av båda parter i samverkansorganisationen, särskilt vad gäller ekonomimötena, för att säkerställa att noteringar i protokollen är korrekta. Detta är av vikt om det uppstår behov att gå igenom vad som har diskuterats vid olika möten,
- ▶ att förtydliga på vilken nivå som korrigerande åtgärder ska beslutas,
- ▶ att säkerställa att de arbets- och ansvarsbeskrivningar som, enligt det upphandlade kontraktet, ska finnas för personerna i beställardelen av samverkansorganisationen finns,
- ▶ att säkerställa finansieringen av projektet så snart som möjligt,
- ▶ att exploateringsavtal tecknas med samtliga tilltänkta parter, att nämndsledamöterna erhåller tillräckligt med information om den ekonomiska utvecklingen vid regelbundna tidpunkter och att detta protokollförs.

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund

Planeringen för införande av spårvagnstrafik i Lund pågår sedan länge. Arbetet med att ta fram detaljplaner påbörjades 2012. Detaljplanerna antogs av kommunfullmäktige i december 2014 och vann laga kraft i början av november 2015. Parallellt med detaljplanerna arbetades riktlinjer för spårvägens gestaltning fram. Dessa godkändes av kommunstyrelsen 2014-01-20. Under 2014 genomförde Lunds kommun en förprojektering av anläggningen. En avsiktsförklaring avseende byggnation, drift och underhåll av spårväg och spårvagnstrafikering på sträckan Lund C – ESS tecknades mellan Lunds kommun och Region Skåne 2013-04-19. I avsiktsförklaringen förtydligades ansvarsfördelningen i projektet. Lunds kommun ansvarar för infrastruktur och Region Skåne för depå, fordon och trafikering.

Lunds kommun ansvarar för ett av fyra upphandlingsområden: infrastruktur. Infrastrukturentreprenaden omfattar både spårvägsanläggning och ombyggnad/nybyggnad av angränsande gaturum på sträckan Lund C – ESS, samt omläggning av befintliga ledningar. Entreprenaden ska ske i utökad samverkan. Tekniska nämnden tog i januari 2017 beslut om att avropa anläggandet av spårväg mellan Lund C och ESS från Skanska. Skanska inleder anläggandet den 15 februari. I dagsläget har entreprenören påbörjat infrastrukturarbetet, vilket i nuläget innebär förberedelser för spårläggning.

Spårvägsinförandet innebär omfattande investeringar och stor påverkan på Lund. Revisorerna har utifrån risk- och väsentlighetsanalys funnit skäl att årligen granska kommunens arbete med att planera och införa spårvägstrafik i Lund. Granskningen har under 2017 fokuserat på två områden:

- ▶ Ekonomisk uppföljning
- ▶ Upphandling

### 2.2 Syfte och revisionsfrågor

Huvudsyftet med de årliga granskningarna är att bedöma om spårvägsinförandet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Inom ramen för granskningen kommer följande revisionsfrågor att besvaras:

- ▶ Finns det ändamålsenliga rutiner och arbetssätt för partnering?
- ▶ Säkerställer tekniska nämnden att det finns förutsättningar och kunskap för att genomföra projektet genom partnering?
- ▶ Finns det några osäkerhetsfaktorer kring finansiering av spårvägsprojektet?
- ▶ Är rutinerna för ekonomisk uppföljning tillfredsställande?
  - Sker rapportering till nämnden?
  - Finns det delar i projektet som inte ingår i upphandlingen t.ex. flytt av träd
  - Sker rapportering mer än till den politiska styrgruppen, behandlas återrapporteringen i nämnden?

## 2.3 Genomförande

Granskningen grundas på dokumentstudier och intervjuer. Intervjuer har genomförts med ansvariga inom projektet. Granskningen har genomförts mars-juni 2017. Rapporten är en delgranskning och den andra granskningen av flera granskningar där de förtroendevalda revisorerna kommer följa spårvägsinförandet ur olika revisionsperspektiv. Rapporten svarar därmed inte allmängripande på ifall hela spårvägsinförandet genomförs ändamålsenligt, utan svarar enbart på de revisionsfrågor som föreligger i rapporten utifrån de svar som finns att få innevarande år. Gällande upphandling uttalar vi oss i rapporten endast om den del av upphandlingen som gäller spårvägsinförandet och som i kommunfullmäktige antagits med en budget på 776 miljoner kronor.

Fokus för granskningen av upphandling har varit att undersöka vilka förutsättningar som finns övergripande i fas 2; nybyggnation av spårväg. Det vill säga vilka förutsättningar som upphandlingen av spårväg ger i detta skede av spårvägsinförandet.

Med anledning av att tekniska nämnden har uppdragit åt tekniska direktören att teckna avtal med Skanska för fas 2 där även sidoentreprenad ingår kommer uttalar vi oss inte i nuläget om de 91,4 miljonerna som är budgeterade för sidoentreprenad. Istället kommer de vara underlag för fortsatt granskning.

## 2.4 Ansvarig nämnd

Granskningen gäller tekniska nämnden.

## 3 Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses bedömningsgrunder som används i granskningen för analyser, slutsatser och bedömningar. Revisionskriterierna kan hämtas ifrån lagar och förarbeten eller interna regelverk och riktlinjer. Kriterier kan också ha sin grund i jämförbar praxis eller erkänd teoribildning.

- ▶ Kommunallagen
- ▶ Lag om kommunal redovisning (1997:614)
- ▶ RKR 11.4 Materiella anläggningstillgångar

### 3.1 Kommunallagen

Enligt kommunallagen 3 kap 9 § ska ärenden som är av principiell beskaffenhet, eller annars av större vikt, beslutas av fullmäktige. Sådana beslut kan inte delegeras till styrelse eller nämnd (3 kap 10 §).

I kommunallagen 5 kap 26 § framgår att det finns ett beredningstvång för ärenden som ska avgöras i fullmäktige. Ärenden ska ha beretts antingen av nämnd eller av fullmäktigeberedning. Av 6 kap 28 § framgår att styrelsen har den ledande rollen i beredningsprocessen. I detta torde ligga att behandla ärendena ur allmänt kommunala synpunkter, framför allt med hänsyn till kommunens ekonomi och att därvid åstadkomma en lämplig avvägning emellan olika intressen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Jfr Kaijser et al (1983) *Kommunallagarna*, s 353 ff.

Det uttrycks i kommunallagen inte något beredningstvång vad gäller nämndernas ärenden. Ett beredningstvång anses dock följa av allmänna förvaltningsrättsliga principer, såsom *officialprincipen* som tar sikte på förvaltningsmyndigheters ansvar för att deras ärenden blir tillräckligt utredda.

Varje nämnd har inom sitt område ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med föreskrifter och med fullmäktiges mål och riktlinjer, vilket framgår av kommunallagens 6 kap 7§. Styrelsen har utöver detta enligt 6 kap 1§ ett ledande och samordnande ansvar, samt en uppsiktsplikt över övriga nämnders verksamheter.

Nämndernas möjlighet att delegera beslutanderätten följer av kommunallagen 6 kap 33-38 §§. I 6 kap 34 § anges vilka slag av ärenden där beslutanderätten ej får delegeras från nämnd.

**34 §** I följande slag av ärenden får beslutanderätten inte delegeras:

1. ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet,
2. framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats,
3. ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt,
4. ärenden som väckts genom medborgarförslag och som överlåtits till nämnden, och
5. vissa ärenden som anges i särskilda föreskrifter. *Lag (2007:68)*.

### **3.2 Lagen om offentlig upphandling**

Skyldigheten att upphandla inköp enligt reglerna i lagen om offentlig upphandling (LOU) omfattar alla kommuner. LOU:s syfte är att upphandlande myndigheter på bästa sätt ska använda de offentliga medel som finansierar inköp, genom att dra fördel av konkurrensen på marknaden. Vid all upphandling ska leverantörer behandlas likvärdigt och icke-diskriminerande, och upphandlingen ska genomföras på ett öppet sätt. Det senare konkretiseras bland annat i att grunderna för utvärderingen ska redovisas i förväg. Efter prövning ska det anbud antas som antingen är ekonomiskt mest fördelaktigt (t ex med hänsyn till kvalitet), eller som har lägst pris. Leverantören vars anbud antas tilldelas efter avtalsspärrens utgång kontraktet som varit föremål för upphandlingen.

Ett traditionellt upphandlat kontrakt innebär i princip ett avtal där den upphandlande myndigheten erlägger kontant betalning som ersättning för att leverantören tillhandahåller varor, tjänster eller byggtreprenader. Utvecklingen inom det privata näringslivet och samhället i övrigt har påverkat de upphandlande myndigheterna och användningen av alternativa affärsupplägg, exempelvis genom alternativa avtalsformer



som partnering- eller samverkansavtal. Det är viktigt att notera att ett partneringavtal reglerar en samarbetsform och inte entreprenadformen i det aktuella projektet. Partneringavtalet utgör därför endast en del av det samlade kontraktet som upphandlats, precis som att entreprenadavtalet utgör en annan del av densamma.

### **3.3 Det upphandlade kontraktet**

#### **3.3.1 Partneringavtalet**

Mellan Tekniska förvaltningen och Skanska Sverige AB har det upprättats ett partneringavtal avseende nybyggnation av spårväg mellan Lund C och ESS. Avtalet innehåller spårvägsentreprenadens omfattning och utförande och reglerar projektets organisation, ekonomi och tider för exempelvis uppdragsstart och färdigställandetid. Avtalet hänvisar också till andra dokument och föreskrifter såsom administrativa föreskrifter, upphandlingsföreskrifter och standardavtalen ABK 09 och ABT 06 för konsultuppdrag och totalentreprenader. Samtliga uppräknade dokument i avtalet utgör kontraktshandlingar för spårvägsentreprenaden.

#### **3.3.2 Totalentreprenader**

ABT 06 är ett allmängiltigt standardavtal för totalentreprenader framtaget av Byggnadens Kontraktskommitté, BKK. Enligt avtalets förord bygger ABT 06 på en rimlig balans mellan rättigheter och skyldigheter som syftar till en ekonomiskt optimal riskfördelning mellan parterna. Enligt avtalet ska därför ändringar i bestämmelserna undvikas. Genom s.k. täckbestämmelser har det lämnats öppet för parterna att avtala om en annan reglering än den som framgår av ABT 06. Övriga bestämmelser är s.k. fasta bestämmelser.

Standardavtalet reglerar bland annat ÄTA-arbete enligt en fast bestämmelse, medan underrättelse om ÄTA-arbete är en täckbestämmelse. Enligt ABT 06 definieras ÄTA-arbete som:

- Ändringsarbete,
- Tillägsarbete som står i omedelbart samband med kontraktarbetena och som inte är av väsentligen annan natur än dessa, samt
- Avgående arbete.

### **3.4 Lagen om kommunal redovisning (1997:614)**

I lagen om kommunal redovisning (1997:614) regleras värdering och upplysning av materiella anläggningstillgångar i kapitel 6 §1-12. Lagen fastställer vad som ska klassificeras som anläggningstillgång respektive omsättningstillgång.

### **3.5 Rådet för kommunal redovisning rekommendation 11.4 Materiella anläggningstillgångar**

Rekommendationen behandlar redovisningen av materiella anläggningstillgångar. I rekommendationen regleras definitionen av en materiell anläggningstillgång, när en materiell anläggningstillgång ska redovisas som tillgång i balansräkningen, hur anskaffningsvärdet ska fastställas, hur avskrivningar ska beräknas, hur utrangeringar och avyttringar ska redovisas samt vilka upplysningar som ska lämnas i den finansiella rapporteringen.

## 4 Granskningsresultat

Projektet Spårväg Lund C-ESS drivs i samarbete mellan Lunds kommun och Region Skåne/Skånetrafiken. Verksamheten är uppdelad i fyra delprojekt: infrastruktur, vagnar, depå och trafikering. Lunds kommun ansvarar för delprojektet gällande infrastruktur. De övriga tre delprojekten leds av Region Skåne/Skånetrafiken. I genomförandefasen har uppdraget att genomföra Lunds kommuns del ålagts tekniska nämnden som har upphandlat Skanska som huvudentreprenör.

### 4.1 Ändamålsenliga rutiner och arbetssätt för partnering

#### 4.1.1 Iakttagelser

För att besvara revisionsfrågan har vi i perspektiv av kommunalrätt och utifrån avtalsvillkoren för totalentreprenad formulerat följande underfrågor:

- ▶ Kan hanteringen av ÄTA-arbete ske i enlighet med delegationsordningen?
- ▶ Finns det ändamålsenliga rutiner för informationsutbyte vid samverkan?

I partneringavtalet benämns Tekniska förvaltningen som Beställare, även förkortat "B" i kontraktshandlingarna, och Skanska Sverige AB som Entreprenör, även förkortat som "E" i kontraktshandlingarna. Enligt partneringavtalet gäller för entreprenaden standardavtalet ABT 06 mellan Tekniska förvaltningen och Skanska. Ett antal bestämmelser i ABT 06, fasta och täckbestämmelser, har ändrats eller fått tillägg i kontraktshandlingarna. Följande bestämmelser har enligt partneringavtalet ändrats:

- Kontraktshandlingar,
- Ansvar för uppgifter,
- Förutsättningar,
- ÄTA-arbeten,
- Övriga vite,
- Ansvar mot tredje man,
- Ersättning för ÄTA-arbeten,
- Slutavräkning, och
- Hävning.

#### Ändring och tillägg till bestämmelserna om ÄTA-arbete

I partneringavtalets olika delar anges rörande bestämmelserna om ÄTA-arbete att:

- *För ÄTA-arbete enligt ABT 06 kap 2 § 3 gäller att de i varje enskilt fall skall skriftligen beställas innan arbetet påbörjas. För det fall att entreprenören har utfört arbetet utan skriftlig beställning har entreprenören inte rätt till ersättning, om inte sådan påföljd skulle vara oskälig*  
*Underrättelse om ÄTA-arbete enligt ABT 06 kap 2 § 6 skall lämnas skriftligen innan arbetet påbörjas.*  
*För föreskrivna ÄTA-arbeten enligt 2 kap 3 § ABT 06 gäller dessutom att Entreprenören som underlag för beställning skall tillhandahålla dels en kalkyl för arbetets kostnad (noggrant specificerad beträffande materialmängder, materialkostnader, arbetsinsats, rabatter etc) dels en uppgift om och i så fall vilken påverkan arbetet må ha på tidplanen.*
- *Underlaget för beställning utgör även underlag för ställningstagande till om ÄTA-arbete skall föranleda att avtalad riktpris justeras [...].*  
*Överenskommelser om ÄTA-arbeten som medför justering av ramtidplan, riktpris eller i detta avtal angivna deltider eller färdigställandetider skall för att vara gällande dokumenteras skriftligen i protokoll från ombudsmöte. Med ändring av ABT 06 kap*

3 § 3 är kravet på skriftlighet inte uppfyllt beträffande ovan nämnda överenskommelser genom anteckning från protokoll vid bygg- eller projekteringsmöte.

- *Arbete i fas 2 ersätts genom en fast del och en rörlig del. För arbeten ingående i rikt kostnad utgår rörlig ersättning för verifierad självkostnad [...] med nettobetaling för utfört arbete. Fast ersättning i kronor utgår för fast del.*
- *Rikt kostnaden skall löpande kunna justeras, uppåt eller nedåt, för av Beställaren skriftligen beordrade ÅTA-arbeten och likställda ÅTA-arbeten av väsentlig betydelse, vid ändrat utförande med förbättrad eller försämrade kvalitet, samt vid påvisande av fel i av beställaren framtagna handling som föranleder väsentlig kostnad för entreprenören. Med väsentlig betydelse avses enskilt ÅTA-arbete eller likställt ÅTA-arbete som till belopp överstiger 250 000 kr efter hänsyn till avgående arbete. Med enskilt ÅTA-arbete jämställs flera ÅTA-arbeten som avser samma sak.*

Ändringarna av bestämmelserna om ÅTA-arbete i partneringavtalet kompletteras även i Administrativa Föreskrifter för fas 2, Handling 3 till partneringavtalet, som anger i olika delar att:

- *I dagbok anförd notering utgör inte skriftlig anmälan enligt ABT 06 om ÅTA-arbete, behov av tidsförklänning eller annat liknande förhållande.*
- *Alla ändrings- och tilläggsarbeten skall uppmätas gemensamt av beställaren och entreprenören och snarast verifieras av båda parter. Entreprenören kallar till uppmätning.*
- *Med ändring av ABT 06 kap 1 § 6 tredje stycket ansvarar entreprenören för samtliga undersökningar av arbetsområdet längs spårvägens sträckning som erfordras för projektering och utförande av kontraktarbetena. Entreprenören ansvarar, i enlighet med vad som gäller enligt ABT 06 kap 1 § 6 första och andra stycket, för riktigheten av uppgifter, undersökningsmaterial, utsättning och tekniska lösningar som Entreprenören tillhandahållit under fas 1 (eller senare) även om Beställaren godkänner dem.*
- *Entreprenören är skyldig att omedelbart eller senast vid kommande byggmöte till beställaren anmäla avvikelser (hinder eller störning) rörande entreprenaden. Konsekvenserna av sådan avvikelse skall skriftligen redovisas (leveranstid eller kostnad).*
- *Projekteringsfrågor under fas 2 tas upp på Byggmöten.*
- *Byggmöten hålls efter kallelse av beställaren. Under fas 2 skall Byggmöten [...] hållas minst en gång per månad, eller tätare vid behov. Entreprenörens projektchef, platschef och entreprenöringenjör skall minst delta samt viktiga underentreprenörer och sidoentreprenör/er. Slutligt deltagande beslutas gemensamt baserat på identifierat behov. Dagordning överenskomms gemensamt. B ansvarar för protokoll. Protokoll skall justeras av E.*

Enligt projektchefen för spårväg Lund C-ESS är det endast protokoll från byggmöte och ombudsmöte som justeras samt att riktprijusteringar ska dokumenteras vid ombudsmöte. Vi noterar därför att alla överenskommelser från ombudsmöte inte behöver framgå i ett justerat protokoll, utan endast behöver vara skriftligen dokumenterade för att vara gällande enligt kontraktshandlingarna.

### **Mötesschema Spårvägen Lund C-ESS 2017**

I mötesschema för Spårvägen Lund C-ESS framgår det när i månaden till exempel byggmöten och ombudsmöte ska hållas löpande. Av schemat framgår även vem i samverkansorganisationen det är som ansvarar för protokoll på respektive möte. Vi

konstaterar att de ansvariga för protokoll för varje möte återfinns och är namngivna i organisationsplan för spårvägen Lund C-ESS.

### **Tekniska nämndens delegationsordning**

I delegationsordningen för tekniska nämnden anges att:

- Anskaffningsbeslut av löpande karaktär behandlas som verkställighetsbeslut.  
Löpande anskaffningsbeslut är:*
- *Avrop på slutna upphandlingsavtal eller beställning från kommunens förråd.*
  - *Anskaffning enligt budget/principer/upprättade mål eller andra riktlinjer.*

Enligt teknisk direktör har denna del av delegationsordningen inte ändrats sedan revisorernas förra granskning. Hanteringen av ÄTA-arbete utgör därför från beställarens sida ren verkställighet eftersom bestämmelserna om ÄTA utgör en del av kontraktshandlingarna samtidigt som det finns en förutbestämd prismekanism för ersättning av desamma. Det är projektchefen som i första hand hanterar ÄTA-arbete, och i andra hand ombudet som i enlighet med kontrakten hanterar dessa ifall ett ÄTA-arbete skulle påverka riktpriiset för entreprenaden.

I delegationsordningen framgår det även att Projektchefen för spårväg Lund C–ESS har beslutanderätt avseende:

- 101.2.1.04 Upphandling av varor och tjänster för belopp om högst 5 prisbasbelopp.  
101.2.3.01 Beslutsattest enligt attestordning.  
101.2.6.01 Förrätta anbudsöppning för nämndens räkning i enlighet med föreskrifterna i lagen om offentlig upphandling 1 kap. 20 §.*

Och att Gatuchefen, tillika ombud i samverkansorganisationen enligt kontraktshandlingarna, har beslutanderätt avseende:

- 6.2.1.02 Upphandling av varor och tjänster för belopp om högst 25 prisbasbelopp.  
6.2.3.01 Beslutsattest enligt attestordning.  
6.2.4.01 Avskrivning av fordran om högst 10 prisbasbelopp.  
6.2.6.01 Förrätta anbudsöppning för nämndens räkning i enlighet med föreskrifterna i lagen om offentlig upphandling 1 kap. 20 §.  
6.2.7.01 Rätt att inom egen delegationsram till särskilt utsedd projektledare vidaredelegera rätten att fatta beslut om ändringar och tillägg i pågående projekt enligt särskild instruktion.*

### **4.1.2 Bedömning**

Inledningsvis noterar vi att den rekommendation, om att tekniska nämnden närmre skulle definiera vilka moment i en upphandling som under vilka förutsättningar är att betrakta som ren verkställighet, inte har följts sedan förra granskningen.

Vi gör bedömningen att hanteringen av ÄTA-arbete är en del av upphandlingsprocessen, efter det att kontrakten för spårvägsprojektet har upphandlats, samtidigt som det inte utgör något avrop i upphandlingsrättslig bemärkelse. Hanteringen av ÄTA-arbete måste därför, enligt resonemanget att dessa utgör ren verkställighet, vara att de också utgör "anskaffning enligt budget/principer/upprättade mål eller andra riktlinjer." Eftersom spårvägsinförandet är unikt i sitt slag i Sverige är det därför vår uppfattning att det inte är klart i vilken omfattning, eller på vilket sätt, som det kommer att förekomma ÄTA-arbeten under projektets gång. Det är därför också svårt att avgöra i det enskilda fallet hur

hanteringen av ett ÄTA-arbete förhåller sig till definitionen av ren verkställighet som "anskaffning enligt budget/principer/upprättade mål eller andra riktlinjer." Vi kan vid tidpunkten för denna granskning därför inte med säkerhet säga att exempelvis ett tilläggsarbete inte kommer att vara av sådan vikt, inte kommer att kunna vara föremål för alternativa lösningar och inte kommer att kräva vissa överväganden eller bedömningar. Vad som däremot kan tala för att hanteringen av ÄTA-arbete kommer att vara föremål för alternativa lösningar och överväganden är dels att entreprenören ska tillhandahålla underlag för beställningen av föreskrivna ÄTA-arbeten, dels att detta underlag även utgör "underlag för ställningstagande till om ÄTA-arbete skall föranleda att avtalad rikt kostnad justeras". Oavsett slutsats till denna fråga kan vi konstatera att rätten att fatta upphandlingsbeslut enligt delegationsordningen omfattar projektchefen och ombudet för beställarorganisationen. Enligt delegationsordningen har projektchefen rätt att fatta upphandlingsbeslut för belopp om högst 5 prisbasbelopp, medan ombudet har rätt att fatta upphandlingsbeslut för belopp om högst 25 prisbasbelopp. Deras enskilda beslutsrätt enligt delegationsordningen motsvarar enligt vår bedömning förfarandet för hanteringen av ÄTA-arbete där ombudet, enligt kontraktshandlingarna, hanterar de ÄTA-arbeten som påverkar delen riktpolis i ersättningen för entreprenaden. Vi gör därför bedömningen att ÄTA-arbete kan hanteras i enlighet med tekniska nämndens delegationsordning vid tidpunkten för denna granskning.

Med bakgrund i det som framkommit understryker och rekommenderar vi fortsatt tekniska nämnden att närmare definiera vilka moment i upphandling, som under vilka förutsättningar, är att betrakta som ren verkställighet, eftersom det övergripande inte är helt tydligt om, och i vilken utsträckning, moment i en upphandling kan tänkas omfattas av det som i tekniska nämndens delegationsordning definieras som "anskaffning enligt budget/principer/upprättade mål eller andra riktlinjer."

Vid samverkansprojekt kan ett problem vara att i efterhand, avgöra vem av parterna det var som kom med ett förslag om att genomföra en teknisk lösning som sedan inte fungerar. Problemet följer delvis av att partnering innebär ett djupare och tätare samarbete än vid traditionell entreprenad samtidigt som parterna tillsammans ska arbeta öppet och i förtroende för att undvika tvister. Det går därför att ifrågasätta ifall ABT 06 regler för att den part som lämnat en uppgift också ska ta ansvar för den fullt ut fungerar vid ett samverkansprojekt. För att motverka problemet kan standardvillkoren i ABT 06 anpassas för projektet. Det är även viktigt att parterna är överens om hur informationsutbyte ska ske och att det upprättas protokoll vid möten som både beställaren och entreprenören justerar.

Vi ser därför positivt på att det skett ändringar av bestämmelserna i ABT 06 i kontraktshandlingarna och att exempelvis ÄTA-arbeten har reglerats för spårvägsprojektet. Vi konstaterar att projekteringsfrågor under fas 2 ska tas upp på byggmöte och att byggmöten ska protokollföras av beställaren, men samtidigt endast justeras av entreprenören. Vi konstaterar vidare att protokoll från ombudsmöte behöver justeras, men att överenskommelser om ÄTA-arbete som påverkar riktpolis endast måste vara dokumenterade. Vi kan även konstatera att det finns en utsedd person med ansvar för protokoll för varje möte som hålls enligt mötesschemat. Vår övergripande bedömning är därför att informationsutbyte mellan parterna kan ske ändamålsenligt för samverkansprojektet. Vi rekommenderar samtidigt att alla möten mellan beställaren och samtliga andra parter i projektet protokollföras och justeras av samtliga parter för att säkerställa en korrekt dokumentation av löpande överenskommelser.

## 4.2 Förutsättningar och kunskap för att genomföra projektet genom partnering

### 4.2.1 Iakttagelser

Samverkansorganisationen för spårvägsprojektet har i Organisationsplan för Spårväg Lund C-ESS fastställts för fas 2 i enlighet med de upphandlade kontrakten.

Beställardelen av organisationen är organiserad på följande sätt:

- Ombud Lunds kommun
  - Projektchef Lunds kommun
    - Projektledare
    - Byggledare Mark
    - Projektstöd
    - Kommunikatör
    - Expertstöd Byggledning

Entreprenördelen av organisationen är organiserad på ett likvärdigt sätt, men har till skillnad från beställardelen andra uppgiftsgrupper under projektchef och ytterligare undergrupper för exempelvis spår, tillstånd och ekonomi under uppgiftsgrupperna. Den gemensamma projektledningen för den samlade organisationen består av:

- Projektchef Lunds kommun
- Projektledare Lunds kommun
- Projektchef Skanska

I partneringavtalet anges för samarbetsstrukturen att den slutliga strukturen bestäms gemensamt och att:

*Det är viktigt att skapa en tydlig samarbetsstruktur där rätt beslut tas på rätt nivå. Huvuddelen av frågorna skall tas i uppgiftsgrupperna. Ansvar och befogenheter inom organisationen skall definieras och tydliggöras. För var och en i projektledningen och projektgruppen utarbetas arbets- och ansvarsbeskrivning och en ställföreträdare utses.*

*Det är viktigt att i projektet löpande utvärdera samarbetsstrukturen och göra förändringar vid behov.*

Enligt teknisk direktör riskanalyseras entreprenaden, men någon motsvarande analys har inte skett för samverkansorganisationen gällande vad som skulle kunna hända ifall en nyckelperson försvinner. Enligt uppgift från projektchefen överlappar projektchefens och projektledarens arbete varandra och dessa är även enligt den intervjuade insatta i varandras arbete. De intervjuade uppger båda två att fastställandet av organisationen inte innebär att den inte kommer att kunna omarbetas eller justeras efter behov under projektets gång.



#### **4.2.2 Bedömning**

Vi konstaterar att det arbets- och ansvarsbeskrivningar som ska finnas för var och en i projektledningen och projektgruppen, där även ställföreträdare ska framgå, inte har överlämnats till revisionen under granskningen. Inte heller den senaste versionen av projektplanen för delprojekt infrastruktur har överlämnats. Gällande projektplanen har det till skillnad från arbets- och ansvarsbeskrivningarna hänvisats till att denna ännu inte har reviderats, medan de andra dokumenten har utlovats, men inte har överlämnats inom tiden för granskningen.

Det är vår bedömning att en framgångsfaktor av flera för ett samverkansprojekt är en aktiv beställare med rätt person på rätt plats i organisationen. En risk i ett samverkansprojekt är därför samverkansorganisationens nyckelpersoner, och vad som händer med organisationen om en nyckelperson försvinner. Eftersom beställardelen av samverkansorganisationen inte har kunnat överlämna de dokument som, enligt det upphandlade kontraktet, ska finnas för nyckelpersoner i organisationen, är det därför vår bedömning att tekniska nämnden inte säkerställer att det finns förutsättningar och kunskap för att genomföra projektet genom partnering.

### **4.3 Ekonomisk finansiering**

#### **4.3.1 Iakttagelser**

Projektet Spårväg Lund C-ESS har antagits i kommunfullmäktige med ett riktpreis (kontraktssumma) på 776,0 miljoner kronor. I posten ingår byggherrekostnader på 95,0 miljoner kronor som omfattar kostnader för projektledning, kostnader för detaljplaner, projektering fas I, utredningar, byggetableringar m.m. Projektet har därutöver en riskavsättning på 33,0 miljoner kronor för oförutsedda kostnader. Budgeten framgår av tjänsteskrivelse till tekniska nämnden daterad 2017-01-09. Beslut togs i ärendet av tekniska nämnden den 18 januari 2017. I tekniska nämndens beslut inkluderas även sidoprojekt så som ombyggnad och färdigställande av gator inom exploateringsområdet Södra Brunnsberg, förberedande ledningsomläggningar inom exploateringsområdet Ideon, förnyelse av fjärrvärme och va-ledningar, förnyelse av befintliga trafiksignaler samt omfattande ledningsarbeten. Enligt beslutsunderlag återstår vissa arbeten att besluta om avseende ledningsutbyggnader som inte är nödvändiga i spårvägsprojektet men som det på sikt finns behov av att genomföra när Lund växer. Anledningen till att dessa anses lämpliga att lyfta in i entreprenaden är att det är lättare att genomföra åtgärderna innan spårvägen är på plats. I tekniska nämndens beslut uppdrar nämnden tekniska direktören att teckna avtal med Skanska avseende fas 2 för spårväg Lund-ESS.

Total kostnad inklusive sidofinansiärer och sidoentreprenader beräknas uppgå till 867,4 miljoner kronor. För detaljerad budget, se nedan:

## Summering projektbudget

<b>Kontraktssarvode</b>	<b>9,40%</b>
-------------------------	--------------

<b>Projektets totala kostnad</b>	<b>Belopp, SEK</b>
Budget för Fas 1 (ingår i byggherrekostnaden)	0
Riktpris (DK+ AK+ Arvode)	648 000 000
Byggherrekostnader	95 000 000
Riskavsättning	33 000 000
<i>Delsumma</i>	776 000 000
Riktprisökning pga. sidoprojekt	66 600 000
Sidoentreprenader	24 800 000
<b>Summa</b>	<b>867 400 000</b>

Bild 1 Kontraktskalkyl Spårväg Lund C - ESS

Sedan tidigare har Trafikverket meddelat att spårvägsprojektet har beviljats 298,4 miljoner kronor via regeringens satsning på stadsmiljöavtal. Syftet med regeringens satsning är att ge stöd för investeringar i kollektivtrafik som främjar hållbara stadsmiljöer och hållbart resande i städer. Lunds kommun har tecknat avtal med Sverigeförhandlingen som ska tillskjuta 74,5 miljoner kronor till spårvägsprojektet. Lunds kommun har åtagit sig att bygga 15 000 nya bostäder fram till 2035 som en följd av att kollektivtrafiken byggs ut. På grund av politisk osäkerhet i riksdagen så är det fortfarande osäkert om finansieringen från Sverigeförhandlingen kommer att genomföras.

Lunds kommun har tillsammans med fastighetsägarna på Ideon Science Park; Wihlborgs, Medicon Village och Castellum nått en överenskommelse som innebär att ny bebyggelse som är närmare än 500 meter från spårvägshållplats ska lämna ett bidrag till spårvägsprojektet. Bidraget ska uppgå till 300 kronor/kvadratmeter per byggd bruttoyta och lämnas i samband med att bygglov beviljas. Projektet budgeterar att dessa bidrag ska generera en finansiering på cirka 85 miljoner kronor.

Vidare beräknar projektet att erhålla finansiering för gatukostnadsersättningar från fastighetsägarna Science Village Scandinavia och Svenska Kyrkan. Lunds kommun har rätt att besluta att de som äger fastigheter inom en detaljplan ska betala kostnaderna för att anlägga spårvägen förbi Science Village Scandinavias och Svenska Kyrkans fastigheter.

Gatukostnadsersättningen kan tas upp med två olika principer:

### *Områdesvis fördelning*

Enligt huvudprincipen beräknas kostnaderna för allmänna platser och tillhörande anordningar inom ett visst område, vars utsträckning kommunen beslutar om, och fördelas på fastigheterna inom området. Detta kallas *"områdesvis fördelning"*. Principen är att kostnaderna ska fördelas på ett skäligt och rättvist sätt. Till grund för fördelningen kan man exempelvis lägga antal byggrätter, antal lägenheter eller tomtstorlek. Jämkning kan ske i särskilda fall.



### *Fördelning på gatudel*

En alternativ princip är att besluta om att fördela kostnaderna för att anlägga eller förbättra en viss gata endast på fastigheterna utmed gatan. Detta kallas *"fördelning på gatudel"*. Kostnaderna fördelas då normalt så att varje fastighet svarar för hälften av den del av kostnaden som avser gatan framför fastigheten. Vissa kostnader, som till exempel gatubelysning, får fördelas lika mellan fastigheterna. Den totala kostnad som ska fördelas kan i båda alternativen bestämmas antingen utifrån de faktiska kostnaderna eller utifrån beräkningar av vad det erfarenhetsmässigt kostar att anlägga eller förbättra gator och andra allmänna platser i motsvarande utförande.

Projektledningen har budgeterat att erhålla finansiering till projektet på motsvarande 60 miljoner kronor från Science Village Scandinavia samt 36 miljoner kronor från Svenska Kyrkan.

Om projektet erhåller ovanstående finansiering så behövs ytterligare 222,1 miljoner kronor för att täcka budgeten. Enligt kommunen kommer resterande del att finansieras av exploateringsintäkter vid försäljning av marktomter på Brunnsnög. Lunds kommun uppskattar att markförsäljningar kommer att generera ökade intäkter på grund av spårvägen på uppskattningsvis 450 miljoner kronor.

## **Finansiering**

### **Huvudprojekt**

Trafikverket (Stadsmiljöavtal)	298,4 mkr
Sverigeförhandlingen	74,5 mkr
Medfinansieringsavtal IDEONs fastighetsägare	85,0 mkr
Gatukostnadsersättning Science Village Scandinavia	60,0 mkr
Gatukostnadsersättning Domkyrkorådet	36,0 mkr
Realisationsvinster vid försäljning av exploateringsfastigheter Brunnsnög	222,1 mkr
<b>Delprojekt</b>	<b>776,0 mkr</b>
Tekniska nämnden Färdigställande av lokalgator och belysning Brunnsnög	47,4 mkr
Tekniska nämnden Ledningsflytt	12,2 mkr
Tekniska nämnden Trafiksignal reinvestering	1,8 mkr
VA SYD Ledningsombyggnad/reinvestering VA	25,0 mkr
Kraftringen Ledningsombyggnad/återställningar	5,0 mkr
<b>Totalt</b>	<b>867,4 mkr</b>

### **4.3.2 Bedömning**

Arbetet med finansiering av spårvägsprojektet har präglats av osäkerheter. Besked om statlig finansiering har varit oklart på grund av politiskt osäkert läge. Det finns en risk att finansieringen från Sverigeförhandlingen på 74,5 miljoner kronor rivs upp om det blir ett nytt politiskt styre i riksdagen.

Vidare kan vi notera att det fortfarande saknas ett exploateringsavtal med Svenska Kyrkan som beräknas inbringa 36 miljoner kronor.

Ovanstående post motsvarar drygt 9,6% av projektets budget exklusive riktpolisökning på grund av sidofinansiärer och sidoentreprenader.

Eventuellt bortfall i finansiering kan täckas upp av intäkter från markförsäljning. Detta förutsätter dock att kommunen lyckas att sälja marktomter på Brunnsnäs till prognostiserat kvadratmeterpris. Även om det har skett en prisökning under de senaste åren så finns det inga garantier för intäkternas storlek.

## **4.4 Ekonomisk uppföljning av spårvägsprojektet**

### **4.4.1 Iakttagelser**

Lunds kommun och Skanska (entreprenören) har upprättat en gemensam projektplan. Parterna har kommit överens om att ekonomiarbetet ska ske med öppna böcker, vilket innebär att parterna har full insyn i projektekonomi för att kunna genomföra egna kalkyler, prognoser m.m. Syftet med öppna böcker är att kunna skapa en hög kostnadsmedvetenhet hos alla parter om kostnaderna förändras eller om projektet ändrar inriktning. De övergripande budgetramarna för projektet fastställs av kommunfullmäktige.

Efter granskning och intervju med projektchef så har det framkommit att projektorganisationen är organiserad enligt följande:

Ute på bygget avrapporterar blockcheferna utfört arbete per månad. Ekonomiansvarig från entreprenören bistår och sammanställer. Entreprenörens ekonomiansvarig sammanställer även nedlagda kostnader och förändringar. Projektstöd från Lunds kommun medverkar också i denna process och har full tillgång till/insyn i entreprenörens system. Uppföljning och prognos görs i entreprenörens ekonomisystem SPIK. SPIK är ett egenutvecklat ekonomi-/kalkyleringssystem som Skanska använt i tolv år.

Redovisning av förändringar inom projektet sker veckovis på ekonomimöten där entreprenörens och kommunens projektchefer och projektledare deltar tillsammans med ekonomiansvarig från entreprenören och projektstöd från kommunen. Innan dessa möten har kommunens bygglidare gått igenom frågorna med entreprenörens produktionschef. Prognos går igenom månadsvis på längre ekonomimöten.

Kommunens projektchef ansvarar för uppföljning av byggherrekostnader som ligger utanför entreprenörens budget. Projektchefen anmäler eventuella avvikelser från budgeterade medel till kommunens ledningsgrupp och nämnd. Den ekonomiska uppföljningen, se bilaga 2, dokumenteras och diskuteras på ekonomimötena. På ekonomimötena förs minnesanteckningar, vilka dock inte justeras.

**Sammanställning projektekonomi**  
Spårväg Lund C - ESS

Avstämning, datum: 2017-04-19  
Uttag: 2

**Kostnadssammanställning**

**Rörlig del**

Kostnad, budget	653 199 268 kr
Tillägg, Elkabel längs sjukhuset	1 308 027 kr
<b>Kostnad, justerad</b>	<b>654 507 295 kr</b>

**Fast del** 9,4%

Fast del budget	61 400 731 kr
Tillägg, Elkabel längs sjukhuset	122 955 kr
<b>Fast del, justerad</b>	<b>61 523 686 kr</b>

**Riktpris**

Riktpris, justerad	716 030 981 kr
--------------------	----------------

**Utfört arbete**

**Nedlagt fördelat på Block**

	Totalt	Block Centrum	Block LTH	Block Brunnhög	TA	Betong	BEST	Garantiskötsel	AK	Utredning
Utfört arbete tom, föregående avstämning	1 208 000 kr									
Utfört arbete denna månad	7 169 387 kr	2 096 039 kr	1 215 785 kr	1 584 518 kr	236 065 kr	- kr	- kr	- kr	3 244 980 kr	- kr
<b>Utfört arbete hittills</b>	<b>8 377 387 kr</b>	<b>2 096 039 kr</b>	<b>1 215 785 kr</b>	<b>1 584 518 kr</b>	<b>236 065 kr</b>	<b>- kr</b>	<b>- kr</b>	<b>- kr</b>	<b>3 244 980 kr</b>	<b>- kr</b>
Fakturerat	6 841 106 kr	1 089 853 kr	199 081 kr	859 826 kr	971 901 kr	- kr	- kr	- kr	3 231 182 kr	489 263 kr
Följesedlar	3 638 577 kr	1 020 111 kr	1 027 738 kr	1 590 728 kr	- kr	- kr	- kr	- kr	- kr	- kr
<b>Diff. Utfört-nedlagt</b>	<b>- 2 102 296 kr</b>	<b>- 13 925 kr</b>	<b>- 11 034 kr</b>	<b>- 866 036 kr</b>	<b>- 735 836 kr</b>	<b>- kr</b>	<b>- kr</b>	<b>- kr</b>	<b>13 798 kr</b>	<b>- 489 263 kr</b>

**Kommentar**

Dyrare transp. än kalkyl (ca -200 000kr), efter i förändringsh. Lågt uttag i SPIK Utfört arbete

Belastar fel aktivitet och skall flyttas till Block/AK

**Prognos**

B001	38 994 kr
M001	1 789 kr
<b>Kostnad, prognos</b>	<b>654 548 078 kr</b>

**Sammanfattning**

BC har arbetat med omläggning i Kung Oscars väg och rivit och lagt om en dagvattenledning längsmed sträckan som ej är med i budget, därför har kapaciteten varit lägre än kalkylerat. Vi ligger väl framme med förändringshanteringen för främst den stora mängd oredovisade kablar som fått hanteras i etapp 206:1.

BL har rivit asfalt på etapp 208 med god kapacitet. Dock har mängden Klass 2 (300-1000ppm) ökat väsentligt från utgångsläget vilket måste tittas närmare på till nästa avstämning. På blocket är vi starkt påverkade av grävförbud från VA-Syd men ligger väl framme med förändringshanteringen so far.

BB arbetar i huvudsak med att få ut schaktmassor från etapp 211 och vi jobbar frekvent med att finna nya lösningar för mottagare då vi har svårt att hålla kalkylerad kostnad för transport och deponi, i dagsläget ligger vi ca 200 000kr back jfr. med budget och vi ser att glappet kommer öka.

Bedömt utfört arbete är lågt.

Slutkostnadsprognosen är oförändrad jfr. med budget.

Bild 2: exempel månadsuppföljning

Varje månad lämnar kommunens projektchef information om ekonomi, tidplan, risker, resursfrågor och större tekniska beslut till kommunens ledningsgrupp, som består av teknisk direktör och gatuchof. Kommunens ledningsgrupp beslutar om frågor ska lyftas till tekniska nämnden. I månadsrapporten framgår en sammanställning för genomförda aktiviteter för

- ▶ Block Centrum,
- ▶ Block LTH,
- ▶ Block Brunnhög,
- ▶ TA,
- ▶ Betong,
- ▶ BEST,
- ▶ Garantiskötsel,
- ▶ AK samt
- ▶ Utredning.

I den månadsvisa ekonomiska uppföljningen lämnas en prognos för projektets kostnader. Tillsammans med den kvantitativa rapporteringen lämnas även en kvalitativ

analys med beskrivning av utfört arbete i förhållande till budget. Prognosen i förhållande till budget kommenteras också.

Entreprenörens organisation gör det stora arbetet med uppföljning och prognos. Projektstöd har tillkommit hos kommunen som följer detta arbete och är insatt i entreprenörens system.

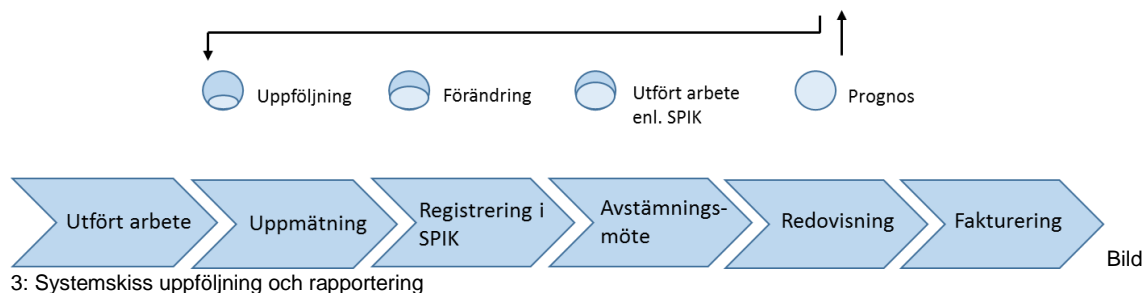
Projektorganisationen har stöd från förvaltningen vid prognosarbete och uppföljning. Förvaltningsekonomerna kan bokas upp vid behov.

Uppföljning och prognostisering av byggherrekostnader utförs av kommunens projektchef som följer planeringen för kommunens prognosarbete. Under 2017 kommer månadsrapporter att upprättas vid sex tidpunkter. Prognosen ska omfatta nedlagda kostnader samt prognos. Delårsrapport med prognos för 2018-2020 upprättas i april och september 2017. Detaljerad budget för 2018 ska upprättas i oktober 2017.

Vid diskussion om tillkommande kostnader i spårvägsprojektet diskuterades kostnaderna för flytten av sex stycken plataner och två lindar. Enligt projektchefen så har kostnaderna för flytt av träden hamnat utanför spårvägsprojektet. Kostnaden har belastat projektet för ombyggnad av Lund C.

Vidare diskuterades rutiner för hantering av ÄTA-arbeten samt hur dessa ska rapporteras från entreprenören. ÄTA-arbetena rapporteras i de ekonomiska månadsuppföljningarna och benämns "förändringar". Riktprisjusterande förändringar skall konfirmeras i ombudsmötesprotokoll.

Rutinerna för avvikelshantering är att entreprenören utan dröjsmål ska informera projektet om väsentliga avvikelser från produktionskalkylen avseende arbetstakt, volymer, priser etc. Enligt den gemensamma projektplanen så skall Lunds kommun därefter besluta om korrigerande åtgärder. Dock framgår det inte på vilken nivå (projekt, nämnd eller kommunstyrelse) som beslut om korrigerande åtgärder ska fattas. Vi kan notera att det i projektplanen inte framgår beloppsgränser för när avvikelser ska anses vara väsentliga.



Tekniska nämnden ska anmäla avvikelser gällande ekonomi och budget till kommunstyrelsen. Avvikelser från tilldelad budget ska godkännas av kommunstyrelsen.

Genomgång har gjorts av tekniska nämndens protokoll under 2017. Tekniska nämnden har haft sex protokollförda möten mellan januari-juni 2017. Vid varje möte har projektledaren informerat tekniska nämnden, framförallt om projektets tekniska utveckling. Vid intervju med tekniska nämndens presidium har det framkommit att

informationen som nämnden har erhållit har enligt presidiet varit tillfredställande. Vi har inte kunnat se i protokollen att tekniska nämnden varken har efterfrågat eller erhållit information om projektets ekonomi under sammanträdena för denna period.

#### **4.4.2 Bedömning**

Vår bedömning är att projektorganisationen har en relevant bakgrund och erfarenhet kring större byggprojekt och att rapportering till den politiska styrgruppen en gång i månaden är ett relevant rapporteringsintervall. Dock bedömer vi att det bör förtydligas på vilken nivå som korrigerande åtgärder ska beslutas och att det föreligger skäl att fastställa beloppsgränser för när projektchef ska redovisa avvikelser till tekniska nämnden. Vidare är vår rekommendation att tekniska nämnden vid regelbundna tidpunkter informerar sig om projektets ekonomi, det ekonomiska utfallet i förhållande till budget samt prognos.

## 5 Sammanfattande bedömning och rekommendationer

Vi gör den sammanfattande bedömningen att upphandlingen av spårvägen gällande den ursprungliga projektdelen på 776 miljoner kronor i det stora hela hanterats på ett ändamålsenligt och tillfredsställande sätt. Gällande finansieringen bedömer vi att det föreligger osäkerhetsfaktorer, framförallt gällande finansiering från staten där ett politiskt osäkert läge kan förändra förutsättningarna. Vi bedömer att den ekonomiska uppföljningen av projektet i det stora hela är tillfredsställande. Både entreprenören och kommunens projektorganisation har erfarenhet från projekthantering. Vi ser det dock som en brist att tekniska nämnden inte löpande följer upp det ekonomiska läget gällande spårvägsprojektet. Vi ser dessutom att det finns behov av att tydligare strukturera upp beslutsrätten gällande ÅTA-arbeten.

Med anledning av att tekniska nämnden har uppdragit åt tekniska direktören att teckna avtal med Skanska för fas 2 där även sidoentreprenad ingår kommer uttalar vi oss inte i nuläget om de 91,4 miljonerna som är budgeterade för sidoentreprenad. Istället kommer de vara underlag för fortsatt granskning.

Revisionsfråga	Svar
Finns det ändamålsenliga rutiner och arbetssätt för partnering?	Ja, vi vill dock understryka vikten av att dokumentera samtliga möten på korrekt sätt.
Säkerställer nämnden att det finns förutsättningar och kunskap för att genomföra projektet genom partnering?	Nej. De dokument som reglerar arbets- och ansvarsbeskrivningar för nyckelpersoner i beställardelen av samverkansorganisationen har inte överlämnats till revisionen
Finns det några osäkerhetsfaktorer kring finansiering av spårvägsprojektet?	Ja, det föreligger osäkerhetsfaktorer avseende den statliga medfinansieringen via Sverigeförhandlingen (74,5 mnkr). Kommunen prognostiserar ökade intäkter vid markförsäljningar på Brunnsberg som direkt koppling till spårvägen som kan kompensera ev. finansieringsbortfall. Det finns inga garantier för dessa intäkters storlek.
<p>Är rutinerna för ekonomisk uppföljning tillfredsställande?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sker rapportering till nämnden?</li> <li>○ Finns det delar i projektet som inte ingår i upphandlingen, flytt av träd</li> <li>○ Sker rapportering mer än till den politiska styrgruppen, behandlas återrapporteringen till nämnden?</li> </ul>	<p>Ja, övergripande bedömningen är att kommunens rutiner för uppföljning är tillfredsställande, dock finns det viktiga förbättringsområden. Rapportering till nämnden görs månadsvis av kommunens projektchef. Av protokollen framgår att avrapportering har varit av tekniska frågor. Vår rekommendation är att tekniska nämnden erhåller regelbundet information om projektets ekonomi. Det är av vikt att tekniska nämndens ledamöter följer projektets ekonomi nära och noggrant och bevakar alla eventuella ökning av riktpriiset. Kommunen bedöms avsatt tillfredsställande resurser för ekonomisk uppföljning och genomförande. Flytt av träden på Clemenstorget finansieras av projektet Lund C och inte av spårvägen.</p>

## 5.1 Rekommendationer

Mot bakgrund av granskningens resultat rekommenderar vi tekniska nämnden:

- ▶ att närmare definiera vilka moment, som under vilka förutsättningar, är att betrakta som ren verkställighet,
- ▶ att säkerställa att samtliga protokoll justeras av båda parter i samverkansorganisationen, särskilt vad gäller ekonomimötena, för att säkerställa att noteringar i protokollen är korrekta. Detta är av vikt om det uppstår behov att gå igenom vad som har diskuterats vid olika möten,
- ▶ att förtydliga på vilken nivå som korrigerande åtgärder ska beslutas,
- ▶ att säkerställa att de arbets- och ansvarsbeskrivningar som, enligt det upphandlade kontraktet, ska finnas för personerna i beställardelen av samverkansorganisationen finns,
- ▶ att säkerställa finansieringen av projektet så snart som möjligt,
- ▶ att exploateringsavtal tecknas med samtliga tilltänkta parter,
- ▶ att nämndsledamöterna erhåller tillräckligt med information om den ekonomiska utvecklingen vid regelbundna tidpunkter och att detta protokollförs.

Malin Lundberg  
EY

Daniel Lantz  
EY

Jacob Nilsson  
EY

Jakob Smith  
EY

## Källförteckning

### Intervjuer

Håkan Lockby, förvaltningschef / teknisk direktör Tekniska förvaltningen  
Pernilla von Strokirch, projektchef Spårväg Lund C-ESS, Lunds kommun  
Emma Berginger ordförande tekniska nämnden, mailintervju  
Lena Fällström Törnerud, vice ordförande tekniska nämnden, mailintervju  
Magnus Helmfrid, andra vice ordförande tekniska nämnden mailintervju

### Dokumentation

Tekniska nämnden Protokoll, 2017-01-18,  
Tekniska nämnden Protokoll, 2017-02-15,  
Tekniska nämnden Protokoll, 2017-03-22,  
Tekniska nämnden Protokoll, 2017-04-19,  
Tekniska nämnden Protokoll, 2017-05-17,  
Tekniska nämnden Protokoll, 2017-06-07,  
Delegationsordning för tekniska nämnden,  
Partneringavtal avseende nybyggnation av spårväg mellan Lund C och ESS, mellan Tekniska förvaltningen och Skanska Sverige AB (inklusive Handling 1-4 och Handling 7-8 med bilagor),  
Handling 3 Administrativa föreskrifter för fas 2,  
Organisationsplan Spårvägen Lund C-ESS, daterad 2017-02-14,  
Mötesschema Spårväg Lund C-ESS 2017,  
Genomförandeavtal mellan Lunds kommun och Region Skåne gällande spårvägstrafik mellan Lund C och ESS, 2016-05-27,  
Kontraktskalkyl, spårväg Lund C-ESS, 2017-02-14,  
Sammanställning projektekonomi, 2017-04-19,  
Gemensam projektplan Spårväg Lund C-ESS, 2017-04-19,  
Trafikverket Lägesbeskrivning höghastighetsjärnväg, åtgärdsvalsstudie Jönköping-Malmö,  
Pressmeddelande: Första avtalen i Sverigeförhandlingen klara – Lund, Helsingborg och Region Skåne först ut, 2017-02-10,  
Pressmeddelande: Spårvägsbidrag för utveckling av Ideonområdet, 2016-10-21