

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

# Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: Kranen 5

Projektnummer: 8943

Datum för ärende i Tekniska nämnden:

Kategori: exploatering

Projektledare: Inga-Lill Jacobson Ölin

## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	3
2.1 Bakgrund och syfte.....	3
2.2 Stadens mål.....	4
2.3 Leveransmål.....	5
3. Projektets omfattning.....	5
3.1 Geografisk avgränsning.....	5
3.2 Detaljplan.....	6
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	7
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	8
3.5 Genomförande.....	8
3.6 Potentiella föroreningar.....	12
3.7 Osäkerhet och risker.....	12
4. Tidplan.....	12
5. Ekonomi.....	13
5.1 Projektkalkyl.....	13
5.1.1 Utgifter.....	13
5.1.2 Inkomster.....	14
5.1.3 Resultatpåverkande poster i totalkalkylen (endast för exploatering, övriga kategorier tar bort rubrik).....	14
5.2 Likviditet.....	14
5.3 Driftkonsekvenser.....	14
5.4 Budgetavstämning.....	15

## 1. Sammanfattning

Föreliggande objektsgodkännande omfattar förverkligandet av allmän platsmark inom detaljplan 5767

Detaljplan 5767 togs fram 2021 - 2025 som en del av utvecklingen av Västra Dockan i Västra Hamnen. Detaljplanen är belägen i östra delen av Västra Hamnen och innehåller idag äldre industrimark med äldre intilliggande hallar.

Projektet och planförslaget innebär att ny grönska tillkommer i form av bl a en park. Utöver parken skapas grönska i form av träd och planteringar i de nya gaturummen. Gångfartsområdena inom projektområdet kommer ingå i ett viktigt grönt nät som ska sträcka sig genom hela Västra Dockan. Projektområdets nordöstra del omfattar kajer vilka gränsar mot Öresund.

Genom utvecklingen av parken och kajtorna kan den allmänna platsmarken inom området tillföra värden till alla de människor som bor, verkar i och besöker området, samtidigt som Malmös särart som en grön stad, liksom en stad vid havet, stärks. Parken, kajtorna och övriga gator samt gång- och cykelvägar i området ska också utformas för att hantera skyfall och stå emot framtida höjda havsvattennivåer. Detta i kombination med sanering av markföroreningar och tillskottet av olika gröna miljöer bidrar också till Malmös miljömässiga hållbarhet.

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktiges mål ”Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor”. Denna bedömning grundas på att projektet förväntas bidra med 250 färdigställda bostäder inom Storstadspaketets influensområde.

Detaljplanen beräknas vinna laga kraft under sommaren 2025.

Detaljprojektering för allmän platsmark planeras att påbörjas under hösten 2025 under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.

Entreprenaden planeras att genomföras under åren 2026 till och med 2027 samt färdigställande under 2032 med entreprenadstarter i samråd med exploatören.

Den totala utgiften inom projektet beräknas till 220 mnkr, och de bedömda inkomsterna beräknas till ca 221 mnkr. Detta ger ett projektnetto om 1,3 mnkr. Driftkonsekvenserna beräknas till 16 mnkr. Investeringsutgifterna är bedömda i prisläge november år 2024.

## 2. Bakgrund, syfte och mål

### 2.1 Bakgrund och syfte

Planläggningen möjliggör en fortsatt utveckling av Västra Hamnens omvandling från industri- och hamnområde till en blandad stad. Målet är att Västra Hamnen ska bli ett attraktivt område för bostäder, verksamheter, kultur, rekreation samt utbildning.

Värdeprogram för Västra Dockan (antaget av styrgruppen för Västra Hamnen 2012-06-26 och presenterat på stadsbyggnadsnämnden 2012-09-20) utgör underlag till planarbetet. Enligt värdeprogrammet föreslås en större park, centrumverksamheter och bostäder med stora inslag av grönska för planområdet.

Planprogram för Kranenområdet godkändes i stadsbyggnadsnämnden i maj 2000 och utgör underlag till planarbetet.

Ramavtal för Dockanområdet i Västra Hamnen har tagit fram och undertecknades 2002-03-22 av Tekniska nämnden (Malmö kommun), Utvecklings AB Kranen och Dockan Exploatering AB. Ramavtalet ligger till grund för kommande exploateringsavtal och innehåller överenskommelser avseende kajområden, framtida tunnel, angränsande gator, allmän plats inom Dockanområdet, vatten

och avlopp, miljö och energi, marköverlåtelse, framtagning av exploateringsavtal, betalningar, säkerhet mm.

Planförslaget möjliggör ny blandad bebyggelse för 250 bostäder, kontor samt centrumfunktioner, fördelade på fyra kvarter.

Centralt i området föreslås en ny park om 5 000 m<sup>2</sup>. Parken fyller en viktig funktion som mötesplats och grön lunga i området. Parken omgärdas av gång- och cykelvägar som i sin förlängning knyter området till omgivande kvarter och målpunkter. Parken kommer också fungera som fördröjning vid skyfall.

Längs havet planeras för nya allmänna kajtor som ska kunna utnyttjas för rekreation och vistelse, men också möjliggöra framkomlighet till kvarteren inom området.

Kajtan i norr berörs av markreservatet för tunnel mellan Västra Hamnen och Mellersta Hamnen. För att kunna utforma kajen med sina förankringar måste det studeras och utredas hur en eventuell tunnelförbindelse kan komma att se ut.

Kvarteren inom området nås med bil från ett nät av lokalgator inom området. Gatornas struktur och utformning är anpassade för att hastigheterna ska hållas nere i området.

Planområdet består av del av fastigheten Kranen 5 som ägs av Dockan Exploatering AB, del av Kranen 6 som ägs av Utvecklingsaktiebolaget Kranen, samt del av fastigheten Hamnen 21:138 som ägs av Malmö kommun.

Området har en areal om drygt 32 000 kvadratmeter.

## Syfte

Syftet med projektet är att göra det möjligt att bebygga området med blandad stadsbebyggelse i form av bostäder, kontor och centrumfunktioner. Projektet ska också göra det möjligt att utveckla nya offentliga rum i form av kajtor, en park som blir en grön lunga och en mötesplats i området, samt att koppla samman området med övriga delar av Västra Hamnen genom nya gator samt gång- och cykelvägar.

Syftet är också att justera byggrätten för ett sedan tidigare planlagt men inte utbyggt kvarter för att skapa bättre byggbarhet.

## 2.2 Stadens mål

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktiges mål ”Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor”. Denna bedömning grundas på att projektet förväntas bidra med 250 färdigställda bostäder inom Storstadspaketets influensområde.

Projektet bedöms även bidra till uppfyllande av tekniska nämndens grunduppdrag för

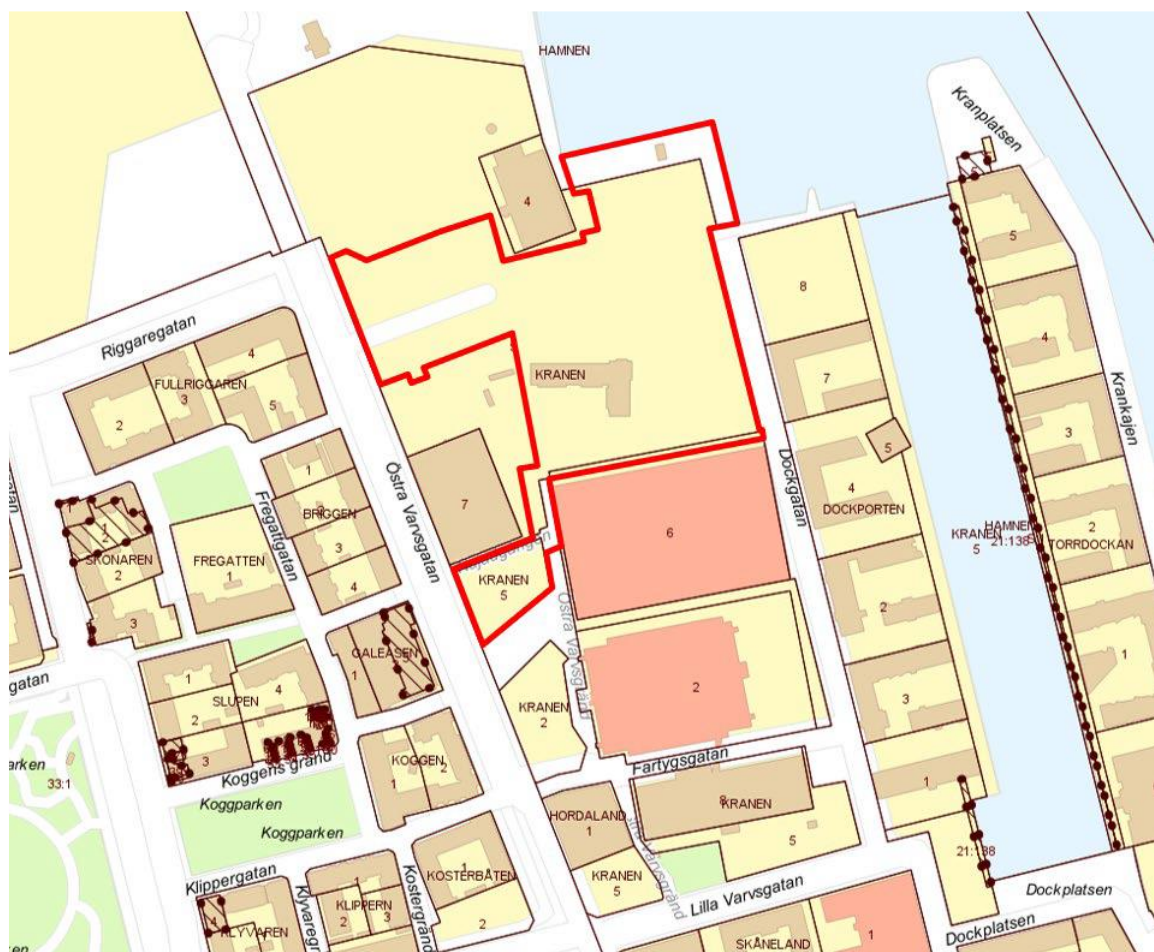
- Exploatering av mark inom kommunen (jfr med reglementet § 4).
- Förvaltning, utveckling och upplåtelse av kommunens mark, byggnader, anläggningar och vattenområden (jfr med reglementet § 7).
- Kommunens trafik och infrastruktur (jfr med reglementet § 8).
- Uttag och fördelning av gatukostnader enligt PBL (jfr med reglementet § 14).

Planförslaget tar sin utgångspunkt i strategier från utvecklingsplanen för Dockan i Västra Hamnen om att omvandlingen av området byggs upp kring en tydlig, långsiktig och engagerande vision. Park, stråk, kajer, platser och bebyggelse ska tillsammans utformas som en innerstadsmiljö med stor variation i funktioner, rikedom på mötesplatser och öppna publika rum.

### 3. Projektets omfattning

Projektområdet består av del av fastigheten Kranen 5 som ägs idag av Dockan Exploatering AB, och del av Kranen 6 som idag ägs av Utvecklingsaktiebolaget Kranen, samt del av fastigheten Hamnen 21:138 som idag ägs av Malmö kommun.

Området har en areal drygt 32 000 m<sup>2</sup>.



5 | **Fastighets- och gatukontoret** | Underlag objektsgodkännande





Figur 2 Projektområdet

### 3.2 Detaljplan

Projektområdet ingår i ny detaljplan Kranen 5 dp 5767. Beställare av detaljplanen är Dockan Exploatering AB. Detaljplanen förväntas vinna laga kraft under sommaren 2025

Detaljplanen möjliggör ny blandad bebyggelse för 250 bostäder, kontor samt centrumfunktioner, fördelade på fyra kvarter.

Centralt i området föreslås en ny park om 5 000 m<sup>2</sup>. Parken fyller en viktig funktion som mötesplats och grön lunga i området. Parken omgärdas av gång- och cykelvägar som i sin förlängning knyter området till omgivande kvarter och målpunkter. Parken kommer också fungera som fördröjning vid skyfall. Längs havet planeras för nya kajtor som ska kunna utnyttjas för rekreation och vistelse, men också möjliggöra framkomlighet till kvarteren inom området. Kvarteren inom området nås med bil från ett nät av lokalgator/gångfartsområden inom området. Gatornas struktur och utformning anpassas för att hastigheterna ska hållas nere i området.

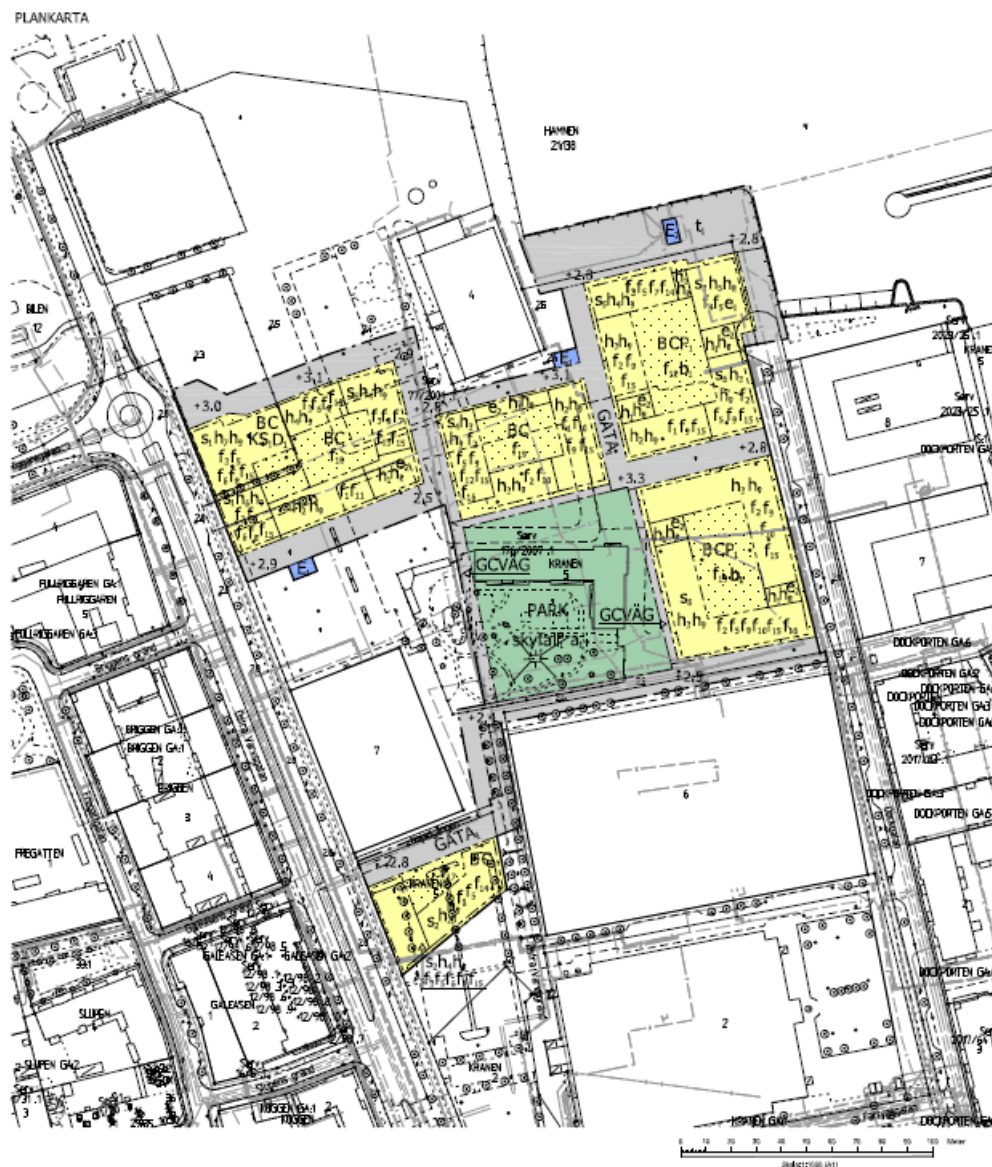


Bild 3 Detaljplan 5767

### 3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Direkt söder om aktuellt projektområde finns projekt 8663 Västra Dockan (detaljplan 5297) där fortsatt utbyggnad av allmän platsmark avvaktar i väntan på att exploitören Dockan AB ska fortsätta sin exploatering inom detta område.

Väster om området återfinns Kranen 7 dp 5899 som tidigare var en del av Kranen 5 dp 5767. Kranen 7 innehåller endast kvartersmark och planläggs för markanvändningarna skola, kontor, vårdboende och centrumverksamheter. Av de tre möjliga våningarna i den befintliga byggnaden, en äldre verkstadshall, får dock de två nedersta endast användas för förskoleändamål.

### 3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

- Planprogram maj 2000
- Ramavtal 2002-02-22
- Värdeprogram 2012-06-26
- Projektdirektiv 2023-06-17
- Exploateringsavtal beräknas vara klart under våren 2025
- Detaljplan beräknas vinna laga kraft sommaren 2025

### 3.5 Genomförande

Detaljplanen möjliggör skapande av allmän platsmark i form av lokalgator, gångfartsområden, en park samt nya kajstråk

#### Platsens historik

Planområdet ingick tidigare i området där Kockums bedrev sin verksamhet.

Direkt väster om planområdet (tidigare inom planområdet) står en byggnad bestående av en verkstadshall. Denna var tidigare sammanbyggd med en parallellt placerad hall direkt öster om. Den västra, kvarvarande hallen uppfördes 1956 och benämns i originalregister artillerihall och sedan kanonverkstad. Tidigt benämns hallen även montageverkstad. Den östra hallen byggdes till något år efter uppförandet av den västra hallen och har benämnts pannverkstad. Hallarna har i princip stått tomma sedan Kockums nedläggning. Den östra hallen revs under hösten 2023/tidig vår 2024.

Båghallarna som gränsar till planområdet i söder användes också för Kockums verksamhet

#### Befintliga stråk, platser, struktur och sammanhang

Planförslaget kantas i öster och väster av två större gator, Östra Varvsgatan respektive Dockgatan. I norr utgör kajkanten ett tydligt avslut för delar av området, medan Båghallarnas längs fasad i söder utgör en tydlig avgränsning i denna del.

Längs Båghallarnas västra sida finns sedan tidigare planerat ett stråk med fokus på oskyddade trafikanter, som komplement till de större gatorna. Stråket har benämnts "Kulturstråket" och har planerats knyta samman områdets olika delar, men också knyta samman området med omgivande kvarter och målpunkter. Mellan stråket och Östra Varvsgatan finns det sedan tidigare planlagt ett torg, Najadtorget, som ännu inte byggts ut.



## Nya anläggningar



Bild 4 Illustrativ plan visande området

## Nya gröna strukturer

### Park

Parken är placerad mitt i planområdet och har en storlek på ca 5000 kvadratmeter. Denna ska rymma många funktioner och värden, bland annat en kombination av vild och ordnad karaktär, plats för blomning, en hög kröntäckningsgrad och plats för både vila, lek och annan fysisk och social aktivitet.

Parken ska dessutom utgöra en del av skyfallshanteringen inom området. Höjdsättningen av gator och bebyggelse, för skydd mot framtida höga havsnivåer, bildar en barriär som vid ett skyfall förhindrar markavrinning från söder till norr. För att hantera risken för översvämning vid skyfall behöver parken kunna hantera utjämning av skyfallsvatten. Det innebär att parken blir en tillfällig översvämningsyta vid extremregn. Parkens lågpunkt och inlopp för den skyfallsledning som ska avleda regnvatten till havet är förlagd en bit in i parken.

Höjdsättning och gestaltungsförslag för parken är principiell och utgår från utförda skyfallsberäkningar

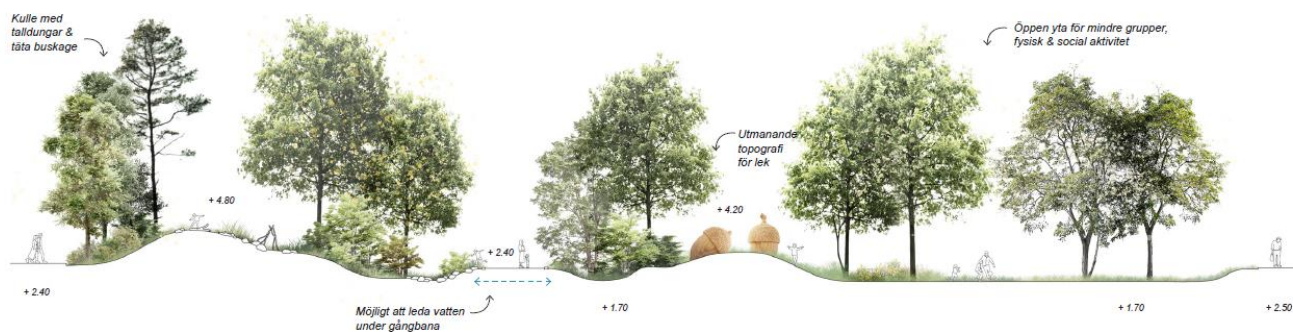


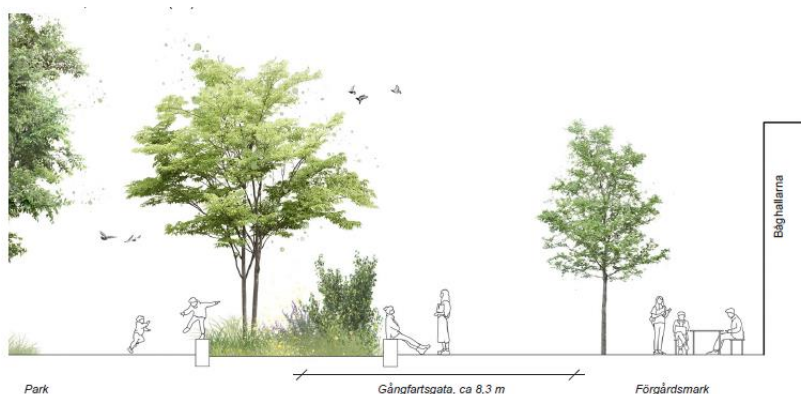
Bild 5. Sektion visande park

### *Gator och kajer*

Rörelser inom området kommer att ske på gångfartsgator, på traditionella gator med separata gångbanor och på helt separata gång- och cykelvägar. Fokus för struktur och utformning av gatunätet är de oskyddade trafikanterna och att dessa ska ges möjlighet att röra sig på ett tryggt sätt genom området. Fokus är också att knyta ihop områdets olika delar och knyta området till sin omgivning.

Den nordligaste delen av den befintliga Dockgatan kommer att övergå från att ha varit lokalgata till en gågata där endast gång- och cykeltrafikanter vistas med undantag för utryckningsfordon och enstaka leveranser. Denna del av Dockgatan kommer att detaljprojekteras parallellt med den allmänna platsmarken inom ramen för detta projekt.

Gatutypen gångfartsgatan dominerar, och gestaltas med planteringsytor för träd, buskar och perenner. Dessa bryter siktlinjerna, sänker hastigheten och minskar framkomligheten för fordonstrafik. Gångfartsgatorna blir lika mycket ett rum för vistelse som för trafik.



*Bild 6 Sektion gata (gångfartsområde) norr om Bågballarna*

Mot havet kompletteras parken som offentligt stadsrum av kajtor som utvecklas som en del av ett sammanhängande rekreativstråk längs kusten. Kajens trafiksituation går under typologin gågata och ligger i områdets nordöstra hörn. Från väst till öst är den ca 90 m lång och avståndet mellan kajkanten i norr till närmsta fasad i söder är ca 25 m. I omvandlingen av kajen kommer denna likt angränsande kaj försees med en havsglaci.

Kajens generösa storlek möjliggör för större uppbrutna planteringsytor som bidrar till att minska vindpåverkan och som skapar ett bättre mikroklimat för människor som vistas på platsen. Planteringarna bör vara flerskiktade med både träd, buskar och perenner.

I siktlinjer från angränsande gator i söder kan konst eller andra intresseväckande objekt placeras för att förstärka kajens roll som målpunkt och vistelseplats i området. Likväl bör kajen gestaltas med robusta möbler i de platsbildningar som uppstår mellan planteringsytorna, kvarteren och havet.

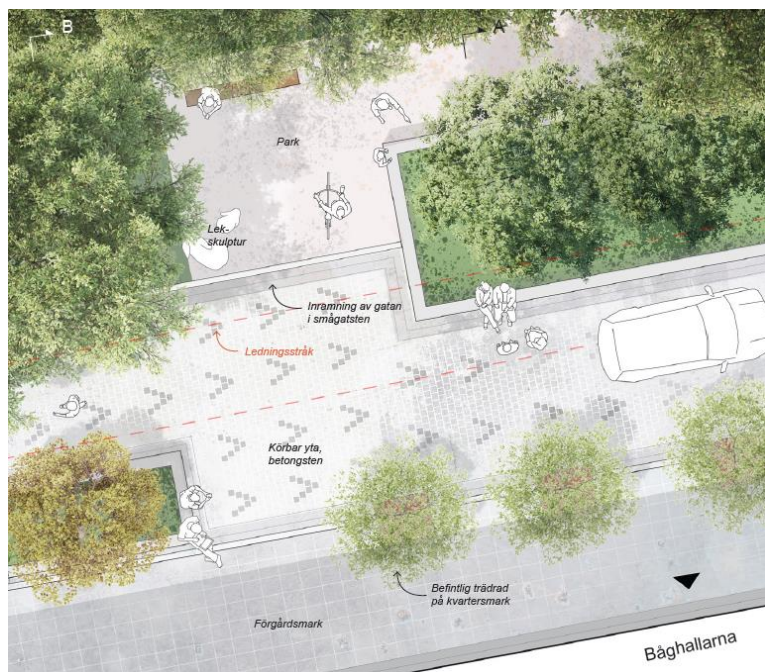


*Bild 7 Plansnitt visande kaj med ny glaci och ny kajplan*



## Trafik

Rörelser inom området kommer att ske i såväl blandtrafik som på traditionella gator med separata gångbanor samt på helt separata gång- och cykelvägar. Fokus för struktur och utformning av gatunätet är de oskyddade trafikanterna och att dessa ska kunna röra sig på ett tryggt sätt genom området. Viktigt är också att knyta ihop områdets olika delar och knyta området till sin omgivning.

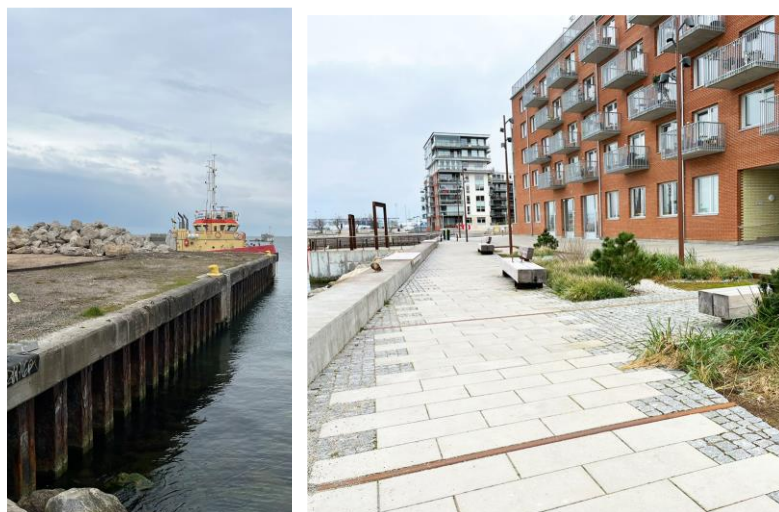


*Bild 8 Gångafartsområde som möbleras för att hålla låga hastigheter*

## Kaj

Den nya husbyggnationen inom planområdets nordöstra del förutsätter att befintliga kajers konstruktion åtgärdas och anpassas till de nya husens utbredning och grundläggning.

Kaj i norr berörs även av markreservatet för tunnel mellan Västra Hamnen och Mellersta Hamnen. Då tunnelreservatet ligger inom kajplanet där kajens förankringar finns kommer dessa att påverkas på ett eller annat vis om en tunnelförbindelse ska utföras i ett senare skede. Mest optimalt är att utforma kajdelen så att den kan fungera tillsammans med en kommande tunnelkonstruktion. Då säkerställs att en nybyggd kaj inte behöver rivas/byggas i ett senare skede.



*Bild 9 Befintlig kaj (tv). Nyligen åtgärdad kaj som ligger stax intill (th)*

## Skyfall

Skyfallshantering kommer att ske genom avrinning mot kajer och havet via gator samt gång- och cykelvägar inom området. Parken centralt i området blir multifunktionell och kommer att utformas med nedsänkning av delar av parkytan för att kunna fungera som en fördröjning. Även växtbäddar längs områdets gator blir aktuella för att avlasta parken.

## Högt vattenstånd och vågor

Den aktuella detaljplanen reglerar att bebyggelsen inom området ska ha en färdigt golvhöjd på lägst +3,2 meter över nollplanet (RH2000), vilket ger en säkerhetsmarginal på ca 0,5 meter i förhållande till höjden +2,71 meter.

Gatorna inom området kommer höjdsattas för att i möjligaste mån ligga på minst +2,8 meter, vilket ger säkerhetsmarginal på 0,3 meter för räddningstjänstens framkomlighet, enligt Malmö stads beredskapsarbete. Längs delar av gatunätet har det dock inte bedömts rimligt och möjligt att uppnå dessa höjder, med hänsyn till förhållandet till befintliga byggnader som ska bevaras, anslutningarna till Dockgatan som ligger lågt samt med hänsyn till möjligheten att lösa skyfallshantering på ett rimligt sätt.

Skydd för våguppspolning mot husfasader kommer att placeras på kvartersmark.

## 3.6 Potentiella föroreningar

Omhändertagande av markföroreningar kommer hanteras i enlighet med exploateringsavtal.

## 3.7 Osäkerhet och risker

- Tid – Överklagande av detaljplan kan påverka Malmö stads tidplan.
- Tid – Exploatörens utbyggnadstakt kan påverka Malmö Stads tidplan för utbyggnad av allmän platsmark.
- Entreprenadkostnader - Exploatörens utbyggnadstakt kan påverka Malmö stads tidplan vilket därmed ger en osäkerhet i form av marknadsläge/konjunktur för entreprenadarbete.
- Kostnader för åtgärder av befintliga kajkonstruktionerna är preliminära pga osäkerhet av omfattning.

## 4. Tidplan

Händelse	Tidpunkt
<b>BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN</b>	<b>april 2025</b>
Antagande av detaljplan	Sommar 2025
Projektering	Höst 2025
Entreprenad kajer	2026
Entreprenad bygggator	2027
Entreprenad färdigställande	2031
<b>BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen</b>	<b>2034</b>
Garantifas	2026-2037



## 5. Ekonomi

### 5.1 Projektkalkyl

Den totala investeringsutgiften inom projektet beräknas till 220 mnkr och avser enbart allmän plats. Allmän platsmark avser i detta projekt iordningställande av nya lokalgator med gångbanor, gångfartsområden, kajtor, en park på 5 000 m<sup>2</sup>, ombyggnation av två befintliga kajer samt ombyggnation av den nordligaste delen av Dockgatan vilken ingår i dp 4704 (laga kraft 2003-03-27). I samband med att de två äldre kajerna inom projektet åtgärdas kommer även nya allmänna kajtor att anläggas.

Den totala inkomsten för projektet är beräknad till ca 221 mnkr och omfattas av gatukostnadsersättning från exploatören samt försäljning av kommunal mark. Den allmänna platsmarken inom projektet finansieras till 100% av exploatören Dockan Exploatering AB, enligt exploateringsavtal. Detta ger ett projektnetto om 1,3 mnkr. Exploateringsavtalet förväntas bli klart under våren 2025.

Driftskonsekvenserna som projektet ger upphov till beräknas till ca 16 mnkr.

Investeringsutgifterna och inkomsterna är bedömda i prisläge november 2024.

<b>Projektkalkyl Investering</b>	<b>Tkr</b>
Gatukostnadsersättning	220 000
Köpeskilling	1 300
<b>Summa inkomster</b>	<b>221 300</b>
<b>Allmän platsmark</b>	
Entreprenad	-153 000
Projektering	-13 500
Byggprojektledning	-6 000
Intern tid	-12 500
Oförutsett	-35 000
<b>Summa utgifter</b>	<b>-220 000</b>
<b>Projektnetto</b>	<b>1 300</b>

#### 5.1.1 Utgifter

Den totala investeringsutgiften inom detta objektsgodkännande beräknas till 220 mnkr och avser iordningställande av nya lokalgator med gångbanor, gångfartsområden, kajtor, en park på 5 000 m<sup>2</sup>, norra delen av Dockgatan samt åtgärder på två befintliga kajer. Projektets bedömda utgifter består av entreprenadkostnader, projektering, byggprojektledning och intern tid. Redan upparbetade utgifter uppgår till ca 600 tkr och avser projekteringskostnader samt intern tid. Samtliga utgifter är bedömda i prisläge november 2024.

### 5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten för projektet är beräknad till ca 221 mnkr och omfattas av gatukostnadsersättning från exploatör och försäljning av kommunal mark. Den allmänna platsen inom projektet finansieras till 100% av exploatören Dockan Exploatering AB, enligt exploateringsavtal.

### 5.1.3 Resultatpåverkande poster i totalkalkylen

Utifrån projektets totalkalkyl framgår nedan att tekniska nämndens resultatram för exploatering påverkas till följd av detta projekt. Den totala resultatpåverkan uppgår till ca 221 mnkr och avser gatukostnadsersättning samt köpeskilling vilka kommer att intäktsföras under åren 2025-2034

Resultatpåverkande intäkter Tkr	År -2025	År -2026	År -2027	År -2028	År -2029	År -2030	År -2031	År -2032	År -2033	År -2034	Totalt
Gatukostnadsersättning från exploatör	4 800	50 000	43 000	31 500	1 000	1 000	1 100	25 000	25 000	37 600	221 300
Köpeskilling		1 300									
<b>Summa intäkter</b>	<b>4 800</b>	<b>51 300</b>	<b>43 000</b>	<b>31 500</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 100</b>	<b>25 000</b>	<b>25 000</b>	<b>37 600</b>	<b>221 300</b>
<b>Totalt per år</b>	<b>4 800</b>	<b>51 300</b>	<b>43 000</b>	<b>31 500</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 100</b>	<b>25 000</b>	<b>25 000</b>	<b>37 600</b>	<b>221 300</b>

## 5.2 Likviditet

Intern tid räknas inte som likviditetspåverkande och är därför exkluderad från likviditetskalkylen.

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2025	4 800	-4 300	500
2026	51 300	-49 000	2 300
2027	43 000	-42 000	1 000
2028	31 500	-31 000	500
2029	1 000	-700	300
2030	1 000	-700	300
2031	1 100	-700	400
2032	25 000	-23 000	2 000
2033	25 000	-23 000	2 000
2034	37 600	-34 400	3 200
<b>Summa</b>	<b>221 300</b>	<b>-208 800</b>	<b>12 500</b>

## 5.3 Driftkonsekvenser

Driftskonsekvenserna beräknas till totalt 16 mnkr. Årliga driftskostnader uppkommer till följd av färdigställd allmän plats som beräknas slutaktiveras år 2032. En fördelning har gjorts av projektets olika komponenter. Kapitalkostnaderna baseras på avskrivning utifrån respektive komponent, där kaj har en avskrivningstid på 80 år, park har en avskrivningstid enligt schablon på 40 år och byggator en avskrivningstid på 75 år. För internränta har nuvarande internräntesats 2,5 procent använts. För drift och underhåll har en schablon på 2,75 procent tagits upp.

Driftkonsekvenser Tkr

År	Allmän platsmark		Kvartersmark		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2027		-2 900			-2 900
2028		-8 600			-8 600
2032		-4 500			-4 500
					0
					0
					0
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>-16 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-16 000</b>

## 5.4 Budgetavstämning

Projektets bedömda utgifter och kostnader finns med i den av fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.