

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

# Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: Erikslust, Erikslustvägen, Linnégatan norra, Linnégatan södra, Limhamn, Ny HPL Kalkbrottsgatan

Projektnummer: 3323, 3324, 3325, 3326, 3328, 3394

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 21-10-26

Kategori: Storstadspaketet infrastruktur

Projektledare: Anna Djärf



## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	5
2.1 Bakgrund och syfte.....	5
2.1.1 Process .....	6
2.2 Stadens mål.....	6
2.3 Leveransmål.....	7
3. Projektets omfattning.....	8
3.1 Geografisk avgränsning .....	8
3.2 Detaljplan.....	8
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen .....	9
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut .....	9
3.5 Genomförande.....	9
3.6 Tidplan.....	12
3.7 Potentiella föroreningar.....	12
3.8 Osäkerhet och risker .....	12
4. Ekonomi.....	14
4.1 Projektkalkyl.....	14
4.1.1 <i>Utgifter</i> .....	14
4.1.2 <i>Inkomster</i> .....	15
4.2 Likviditet.....	15
4.3 Driftkonsekvenser .....	15
4.4 Budgetavstämning .....	15

## 1. Sammanfattning

Storstadspaketet (SSP<sup>1</sup>) innebär en kraftfull satsning på en hållbar stadsutveckling i ett växande Malmö och skapar förutsättningar för ett ökat hållbart resande. MalmöExpressen (MEX)-linje 4 sträcker sig från Segeväng via Värnhem och Malmö C till Limhamn. Trafikstart med eldrivna 24-meters bussar är planerad till december 2024. Objektsgodkännandet kan genomföras med gällande detaljplaner.

Syftet är att uppnå en kollektivtrafik med hög framkomlighet och attraktivitet. Samtidigt ska projektet se till helheten för stadens funktioner och gaturummets gestaltning. Bland annat planeras en gestaltning där de karaktäristiska rosplanteringen ges nya och bättre förutsättningar. Drygt 13 000 företag och hushåll fick i juni ett informationsblad om den gatuutformning av Erikslustvägen och Linnégatan som planeras. Endast ett tiotal har lämnat synpunkter och majoriteten var positiva.

Från Fridhemstorget bevaras körbanor såväl som rosplantering. Ombyggnaden begränsas till att dela upp de breda gångbanorna till separerade gång- och cykelbanor. Hållplats Erikslust kommer att förse med mittförlagda hållplatslägen och busskörfält. Platsen ska gestaltas med målsättning att förstärka flödet av fotgängare mellan de två torgbildningarna samt att förnya alléer.

Från Köpenhamnsvägen till Västanväg byggs gatan om till att omfatta ett körfält i vardera riktningen med en överkörningsbar mittrefug samt rosplantering, cykelbana och gångbana på båda sidor om gatan. Hållplats Bellevue förskjuts söderut och ersätter även hållplats Rosenvång. Övergångsställen anpassas för att bryta den barriäreffekt som gatan utgör idag och för att öka säkerheten och tillgängligheten för bland annat skolelever som idag korsar Erikslustvägen – Linnégatan.

Genom Limhamn centrum är åtgärderna avsedda att stärka fotgängarflöden kring R F Bergs plats och förbättra trädplanteringar på platser som identifierats som lämpliga. Framförallt gäller detta torgytan framför Folkets hus. Därtill ändra hållplatsernas läge och deras standard förhöjs. Den befintliga gatusektionen bevaras. Befintliga cykelstråk parallellt med Linnégatan är förhållandevis goda varför cyklisterna hänvisas dit. Ändhållplats förläggs vid Limhamnsgårdens allé där reglering möjliggörs.

Befintliga och nya övergångsställen hastighetssäkras med gupp som i möjligaste mån tillgodoser kollektivtrafikens framkomlighet. Därutöver planeras åtgärder för att främja situationen för gående, förädla stadsmiljön samt förbättra hantering av dagvattenhantering längs delar av sträckan.

Detaljprojektering planeras att genomföras med olika startdatum för olika etapper från och med november 2021. Upphandling av entreprenad påbörjas från juni 2022. När arbetet når nästa fas, detaljprojektering, planeras en informationsinsats till de hushåll och företag som berörs av ombyggnationen.

En idéstudie för MEX-linje 4 antogs som planeringsunderlag i Tekniska nämnden 2020-06-12. Linjen har sedan utretts i fyra olika förstudier. Förarbetet till detta objektsgodkännande har gjorts inom ramen för förstudie avseende Limhamn. Information och avstämning för detta objekt har hållits i Tekniska nämndens trafikutskott 2020-05-05, 2020-09-08, 2020-12-03, 2021-02-09 och

---

<sup>1</sup> Formell benämning: Ramavtal 8 – storstad Malmö. Intern benämning: Storstadspaketet – infrastruktur. I detta dokument förkortat SSP.

2021-05-04. Utöver detta objektsgodkännande är tre andra objektsgodkännanden inom ramen för MEX-linje 4 beslutsplanerade till Tekniska nämnden 26 oktober 2021.

Den totala investeringen för objektsgodkännandet beräknas till -214 000 tkr, medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen uppgår till 101 650 tkr, vilket ger ett netto om -112 350 tkr.

Driftskonsekvenserna för detta objektsgodkännande är beräknat till -13 440 tkr brutto och -8 780 tkr netto.

Objektets kalkyl ryms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för kategori Storstadspaketet-infrastruktur. Projektkalkylen tar höjd för eventuella saneringskostnader över mindre känslig markanvändning-nivå (MKM-nivå) och bedömningen är att detta kan uppgå till -8 060 tkr.

## 2. Bakgrund, syfte och mål

### 2.1 Bakgrund och syfte

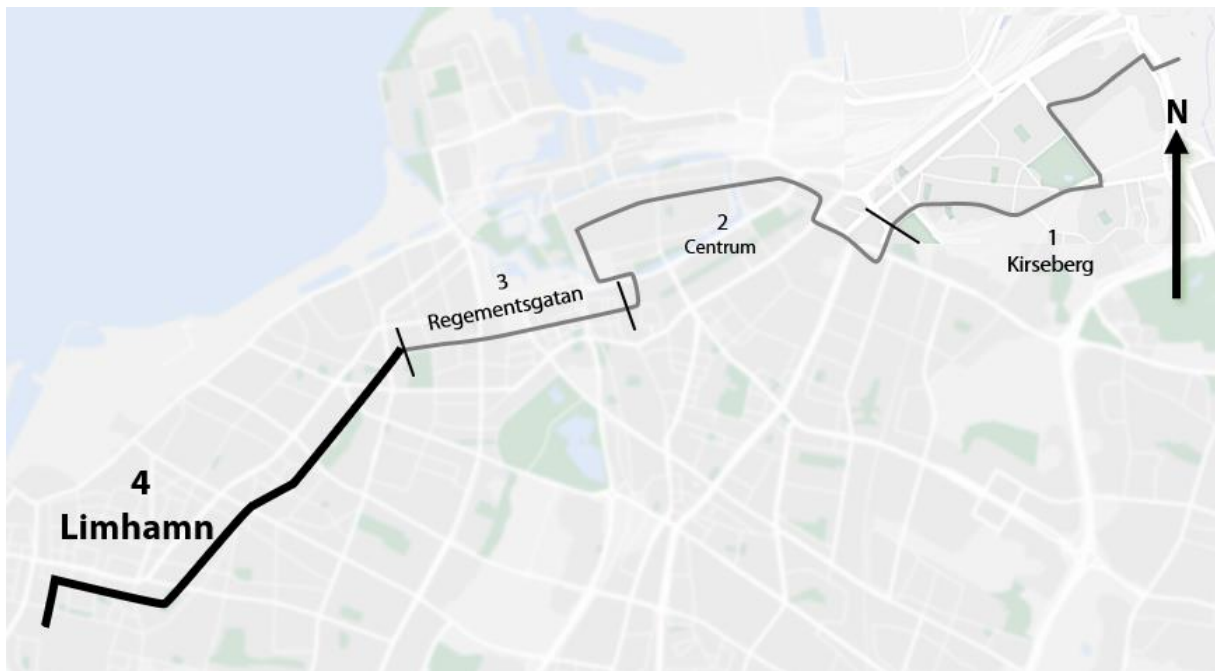
SSP<sup>2</sup> (Storstadspaketet) innebär sammanlagt en kraftfull satsning på en hållbar stadsutveckling i ett växande Malmö. Kollektivtrafiksatsningar och bostadsutbyggnad i hållplats- och stationsnära lägen skapar möjligheter och förutsättningar för ett ökat hållbart resande.

MEX-linje 4 är ett av sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt som ingår i avtalet för Malmö Stad. Linjen sträcker sig från Segevång i öster via Värnhem och Malmö C till Limhamn. Linjen ska trafikeras av eldrivna 24-meters bussar. Trafikstart är planerad till december 2024.

Linjen har utretts i fyra olika förstudier. Se Figur 1 nedan för orientering:

1. Kirseberg: Segesvängen – Hornsgatan
2. Centrum: Hornsgatan – Gustav Adolfs torg
3. Regementsgatan: Torggatan - Fridhemstorget
4. **Limhamn: Fridhemstorget – Limhamnsgårdens allé**

De utformningsförslag som togs fram i förstudien för Limhamn presenteras i sin helhet i detta objektsgodkännande. Linjesträckningen förändras enligt beslut i Linjenätsutredningen 2030 jämfört med dagens sträckning för linje 4.



Figur 1. Översikt av MEX-linje 4 med Limhamn i fokus.

Syftet är att skapa en hög framkomlighet för kollektivtrafiken samtidigt som stadsmiljön ska vara trafiksäker och trygg. Åtgärderna ska se till helheten för gatornas funktion och se till att alla aktuella trafikslag och funktioner i stadsmiljön fungerar i samspel samt att en god gestaltning uppnås. Vidare ska de skapa förbättrade hållplatser som möter framtida behov, både ur trafikerings- och resandesynpunkt.

<sup>2</sup> Formell benämning: Ramavtal 8 – storstad Malmö. Intern benämning: Storstadspaketet – infrastruktur. I detta dokument förkortat SSP.

Vid Tekniska nämndens trafikutskotts möte 21-05-03 fick projektgruppen i uppdrag att sammanställa ett informationsblad om den utformning av Erikslustvägen och Linnégatan som planeras. Drygt 13 000 företag och hushåll fick i juni detta utskick. Endast ett tiotal medborgare har kontaktat kommunen för att lämna synpunkter. En majoritet av dessa har varit positivt inställda till den framtida gatuutformningen.

### 2.1.1 Process

Processen för de olika stegen i arbetet med MEX-stråken följer fastighets- och gatukontorets projekthandbok. Nedan beskrivs det hittills genomförda arbetet.

1. **Stråkövergripande idéstudie** – I idéstudien kartlades stråkets förutsättningar och möjliga målkonflikter. Genom arbetet kunde de aspekter som det skulle tas extra hänsyn till i förstudiearbete identifieras. Slutligen resulterade idéstudien i ett övergripande utformningskoncept för stråket. I studien föreslogs också indelning av förstudieetapper för det fortsatta arbetet. Idéstudien för MEX 4 har antagits som planeringsunderlag av Tekniska nämnden i juni 2020.

Idéstudien genomfördes under hösten 2019 och våren 2020. I arbetet har en arbetsgrupp med representanter från fastighets- och gatukontoret, stadsbyggnadskontoret samt Skånetrafiken deltagit. Idéstudien skickades slutligen på remiss till ett antal berörda förvaltningar inom Malmö stad samt till Skånetrafiken, Räddningstjänsten, VA SYD och EON.

2. **Förstudie med förprojektering** – Hela stråk MEX4 har utretts i fyra olika förstudier. Arbetet med förstudierna för Kirseberg, Regementsgatan och Limhamn påbörjades våren 2020. Förstudierna syftar till att utreda och förprojektera kollektivtrafikfrämjande, och på vissa delar även cykelfrämjande, åtgärder längs MEX4-linje 4. Därtill har de sett över åtgärder som kan genomföras för att förbättra trygghet, trafiksäkerhet, stadsmiljö och skyfallshantering längs delar av sträckan. I arbetet har åtgärder utvecklats utifrån de utformningskoncept som togs fram i idéstudien. Utformningen har prövats utifrån utrymme, trafikens framkomlighet samt budget. Förstudierna har slutligen redovisat effekter och konsekvenser för föreslagna åtgärder.

Respektive förstudie har genomförts med hjälp av en konsult och en intern arbetsgrupp på fastighets- och gatukontoret. En referensgrupp har också informerats löpande. Även stadsbyggnadskontoret, VA Syd och Skånetrafiken har fått ta del av framdriften och komma med synpunkter. Därtill har förstudierna skickats på remiss under våren och sommaren 2021 till ett antal interna berörda förvaltningar samt till Skånetrafiken, Räddningstjänsten, VA SYD och EON.

## 2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt 8 § i tekniska nämndens reglemente. Föreslagna åtgärder bedöms göra kollektivtrafiken mer attraktiv och öka tillgängligheten för samtliga trafikantgrupper och med utformning av ett miljöanpassat trafiksystem.

Projektet bedöms bidra till att uppfylla kommunfullmäktiges mål om att Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor genom att bidra till antalet färdigställda bostäder inom SSP:s influensområde. Projektet bidrar till att uppfylla

kommunfullmäktiges mål att Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser. Detta genom att bidra till införandet av eldriven och attraktiv kollektivtrafik som bidrar till minskad andel biltrafik.

SSP:s satsningar förväntas att bidra till följande effektmål som finns för satsningarna:

- En hållbar och strukturbildande kollektivtrafik i, till och från Malmö.
- En kollektivtrafik som understödjer förtätning och utbyggnad av bostäder i staden.
- En attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik – fler väljer att åka kollektivt till följd av högre bekvämlighet, bättre restider och ökad regelbundenhet.
- Ökad resandekapacitet genom fler MEX-bussar.
- Säkert och tryggt för resenärerna.
- Införandet av eldrift i stadens busstrafik – renare luft och tystare fordon.
- Ökad framkomlighet och säkerhet för cyklister.
- Verktyg för framtidens gröna, integrerade och attraktiva stad.

Projekten i objektsgodkännandet bidrar till alla ovanstående punkter med fokus på:

- Förbättring tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och framförallt cyklister med fortsatt god framkomlighet för motorfordon och ökad tillgänglighet för kollektivtrafik.
- Genom att förlänga hållplatserna möjliggörs införande av MEX-bussar vilket innebär en ökad resandekapacitet.
- Utökade rosplanteringar och ett nytt, strategiskt viktigt, cykelstråk.

### **2.3 Leveransmål**

Åtta hållplatser byggs om eller nyanläggs för MEX 4 och två för linje 3, 9 och 12. Ändhållplats med möjlighet för att vända i cirkulationsplats och reglering anläggs vid Limhammsgårdens allé.

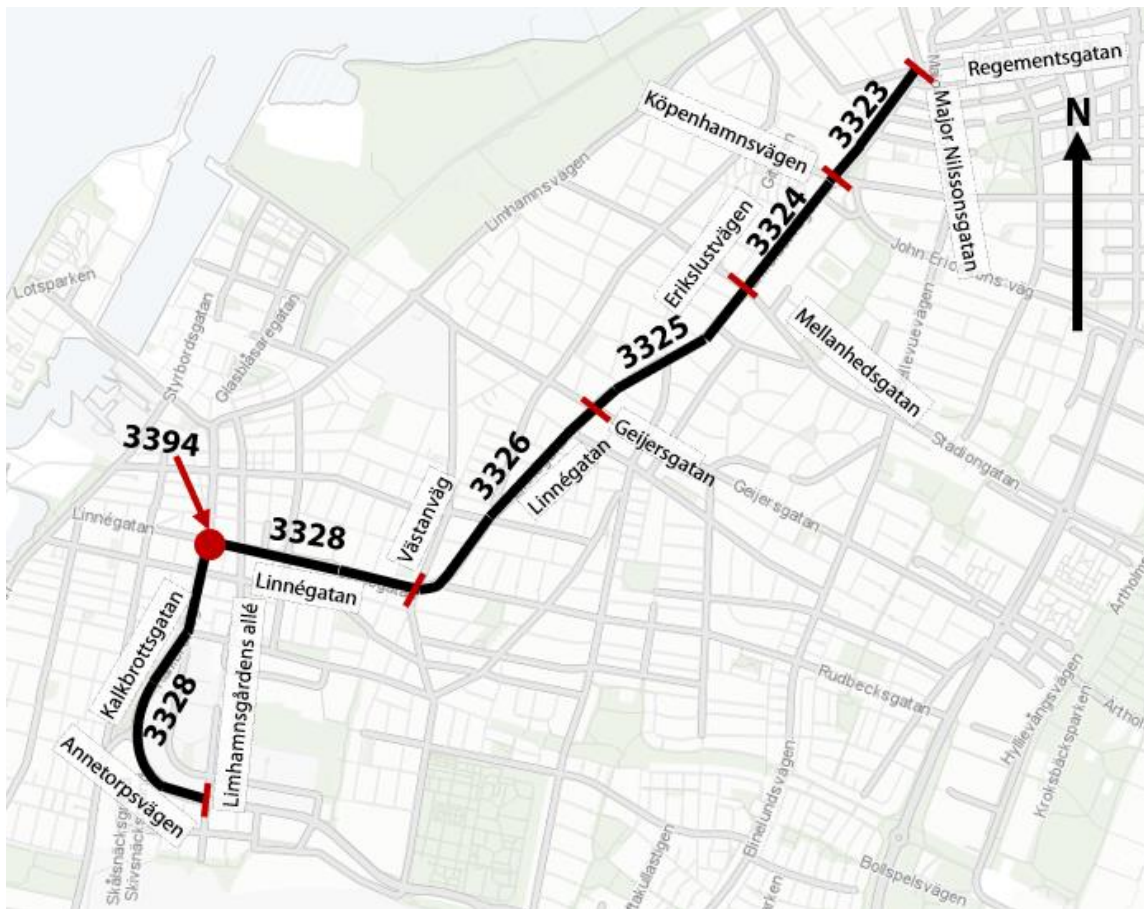
Åtta befintliga passager kommer att hastighetssäkras, varav sju förses med H-gupp.

Enkelriktade cykelbanor anläggs längs en 2,7 kilometer lång sträcka, från Fridhemstorget till Västanväg. Dessa ansluter till planerade cykelbanor på Regementsgatan. Dubbelriktade cykelbanor på korsande gator ska anpassas för att kunna ansluta till de enkelriktade cykelbanorna på ett systematiskt sätt. Rosplanteringar ska ökas och sidoförläggas mellan kör- och cykelbana. I anslutning till cykelbanor och plantering ska öppen överbyggnad användas för att hjälpa till att avlasta dagvattenssystemet.

### 3. Projektets omfattning

#### 3.1 Geografisk avgränsning

Samtliga projekt som ingår i detta objektsgodkännande redovisas i Figur 2.



Figur 2. Uppdelning av projekt.

- 3323 Erikslust omfattar Erikslustvägen fr.o.m. korsningen vid Major Nilssonsgatan/Regementsgatan/Tessins väg t.o.m. Köpenhamnsvägen
- 3324 Erikslustvägen omfattar Erikslustvägen från Köpenhamnsvägen t.o.m. korsningen vid Mellanhedsgatan/Nordmannagatan
- 3325 Linnégatan norra omfattar Erikslustvägen från korsningen Mellanhedsgatan/Nordmannagatan och Linnégatan t.o.m. korsningen vid Geijersgatan
- 3326 Linnégatan södra omfattar Linnégatan från korsningen vid Geijersgatan t.o.m. korsning Västanväg
- 3328 Limhamn omfattar Linnégatan från Västanväg t.o.m. korsningen vid Kalkbrottsgatan samt Kalkbrottsgatan och Annetorpsvägen t.o.m. ändhållplats Limhamnsgårdens allé
- 3394 Ny hållplats Kalkbrottsgatan omfattar anläggande av busshållplats Kalkbrottsgatan för linje 9 och 12

#### 3.2 Detaljplan

Projektet i detta objektsgodkännande kan genomföras med gällande detaljplaner.



### 3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Projekt upptagna i detta objektsgodkännande ansluter vid Major Nilssonsgatan/Tessins väg till projekt 3322 MEX 4 Regementsgatan och projekt 9161 Bellevuestråket.

Projekt 3394 i detta objektsgodkännande finansieras genom budget för projekt 8841 (linje 3) och 9865 (linje 9).

### 3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Utöver detta objektsgodkännande är tre andra objektsgodkännanden inom ramen för MEX-linje 4 beslutsplanerade till Tekniska nämnden 26 oktober 2021.

Projektdirektiv beslutades av avdelningschef

- 2020-01-27

Information och avstämning har hållits med Tekniska nämndens trafikutskott

- 2020-05-05
- 2020-09-08
- 2020-12-03
- 2021-02-09
- 2021-05-04

### 3.5 Genomförande

Vid genomförandet är målet att i alla avseenden förbättra den befintliga stads- och trafikmiljön så att förändringarna harmonierar med projektmålen. Stora träd kommer att bevaras i den mån det är möjligt och de träd som måste tas ner kommer att ersättas med nyplanterade träd. Grönytor kommer också att utökas där det är möjligt. Den kantstensparkering som finns idag kommer att i allt väsentligt behållas men i vissa fall flyttas i sidled. Möjligheterna att korsas gatorna som fotgängare och cyklist kommer att bibehållas eller förbättras. Komforten och tillgängligheten vid hållplatserna kommer att förbättras där det är fysiskt möjligt.

Tidplanering av detaljprojektering och entreprenader har samordnats på ett övergripande plan inom SSP. I det arbetet har fokus legat på att planera entreprenader efter varandra och parallellt med varandra på ett sådant sätt att bussen under pågående gatuumbyggnader har säkerställda omledningsvägar. Detaljerad tidplan för detta objektsgodkännande finns i avsnitt 3.6.

För att inrymma alla de funktioner som behövs på Erikslustvägen och Linnégatan har förslaget arbetats fram med fokus på att tillgodose en bibehållen god framkomlighet för samtliga trafikslag. Genomförda trafikanalyser har visat att korsningsutformningen som har störst betydelse för motorfordonens framkomlighet. Genom den utformning som planeras kommer motorfordonstrafiken avlastas i korsningar på ett tillfredsställande sätt. Trygga transportvägar för oskyddade trafikanter har också skapats, främst genom nya cykelbanor. Därutöver ska växtförutsättningarna för den karaktäristiska rosplanteringen förbättrats.

Det slutgiltiga förslaget omfattar därför enkelriktade cykelbanor på sträckan mellan Fridhemstorget och Västanväg. Busshållplatser på hela sträckan mellan hållplats Fridhemstorget och Annetorp anpassas till MEX-standard genom att förlängas och om möjligt breddas och förses med väderskydd, sittplatser, cykelparkering samt nyplanterade träd.

### 3323 Erikslust

- Tre befintliga hållplatslägen byggs om för att höja standarden och justeras för att inrymma cykelbana.
- Tre befintliga övergångsställen på Erikslustvägen anpassas för MEX och hastighetssäkras.
- Refug förlängs så att vänstersväng in på Ribersborgsvägen hindras.
- På sträckan till Marietorps allé byggs den befintliga gångbanan om till separerad gång- och cykelbana med ny beläggning. Cykelbanorna enkelriktas på respektive sida om vägen.
- Befintlig körbana och rosråd bevaras.
- Vid Erikslust omdisponeras gaturummet så att busskörfält och plattform med MEX-standard mittförläggs och separeras från övrig trafik. Befintlig utformning och plantering i parkytan anpassas för att främja flöden för gång- och cykeltrafik över Erikslustsplan, men bibehålla den tidstypiska karaktären av torgytan intill den tongivande 50-talsbebyggelsen. Befintliga träd kommer i största möjliga mån bevaras och ersätts där dessa har bedömts vara i dåligt skick.
- Befintlig cykelväg, genom parkytan, flyttas österut. Två befintliga passager över Köpenhamnsvägen slås ihop till en hastighetssäkrad passage. Tre befintliga övergångsställen hastighetssäkras på Köpenhamnsvägen och ett på John Ericssons väg med malmögupp.
- Anslutning till Köpenhamnsvägens dubbelriktade cykelbanor regleras med enkelriktning av cykeltrafik i cirkulationsplatsen samt hastighetssäkrade cykelöverfarter på Köpenhamnsvägen.

### 3324–3326 Erikslustvägen, Linnégatan norra och Linnégatan södra

På sträckan mellan Köpenhamnsvägen och Rudbecksgatan ersätts den befintliga, mittförlagda rosenplanteringen av en ny plantering på en sträcka om ca 2,7 km. Detta gör det möjligt att smalna gatan av från två till ett körfält i vardera riktningen med fortsatt god framkomlighet för motorfordon. Ett brett körfält i vardera riktningen, och en mittremsa som kan nyttjas vid omkörning, ger utrymme till att plantera rosor på båda sidor om gatan och anlägga enkelriktade cykelbanor med hög framkomlighet. Rosorna ges bättre växtförutsättningar i bredare och sidoförlagda planteringar. Befintliga träd avses att bevaras, i vissa fall ges bättre växtförutsättningar, och nya träd kommer att planteras. Endast enstaka träd behöver fällas och ska då ersättas med nya träd i närliggande läge.

- På Erikslustvägen (från Köpenhamnsvägen) och Linnégatan (till Västanväg) anläggs en överkörningsbar mittrefug.
- Två körfält i båda riktningar byggs om till ett i vardera riktningen
- Nya rosor planteras på båda sidor mellan körbana och cykelbana, med släpp för befintliga in- och utfarter.
- Enkelriktade cykelbanor tillkommer på båda sidor om gatan.
- Befintliga grusgångbanor förses med nya beläggning.
- Fyra befintliga övergångsställen hastighetssäkras
- Hållplats Västervång uppdateras enligt MEX-standard
- Hållplats Bellevue flyttas söderut och ersätter även hållplats Rosenvång

### 3328/3394 Limhamn och Ny hållplats Kalkbrottsgatan

Genom Limhamn centrum är åtgärderna avsedda att stärka fotgängarflöden kring R F Bergs plats och förbättra trädplanteringar på platser som identifierats som lämpliga. Stor vikt har lagts vid att kunna bevara parkering och angöring.

- Sektionen på Linnégatan (från Västanväg och västerut) bevaras till stor del.
- Hållplats Limhamn C flyttas längre österut till varsin sida om R F Bergs plats.
- Hållplats Järnvägsgatan rivs och ersätts av med en ny hållplats Kalkbrottsgatan med utrymme för både linje 4 och 9.
- Regleringsläge (även ändhållplats) tillkommer vid hållplats Limhamnsårdens allé
- Befintliga hållplatser för linje 4 uppdateras enligt MEX-standard, dock ej hållplats Folkets hus, där linje 4 inte kommer att angöra.

### 3.6 Tidplan

Händelse	Tidpunkt
<b>BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN</b>	<b>september 2021</b>
<b>Delprojekt</b>	
Upphandling av detaljprojektering 3323	okt 2021
Detaljprojektering 3323	nov 2021 – juni 2022
Upphandling av detaljprojektering 3324, 3325 och 3326	dec 2021
Upphandling av detaljprojektering 3328 och 3394	dec 2021
Detaljprojektering 3328 och 3394	jan – maj 2022
Detaljprojektering 3324	jan – jul 2022
Detaljprojektering 3325 och 3326	jun – dec 2022
Upphandling av entreprenad 3323	aug – sep 2022
Upphandling av entreprenad 3324	sep – okt 2022
Upphandling av entreprenad 3328 och 3394	jun – jul 2022
Entreprenad 3328 och 3394	aug 2022 – mar 2023
Entreprenad 3323	okt 2022-maj 2023
Entreprenad 3324	nov 2022 – jun 2023
Upphandling av entreprenad 3325	jun – jul 2023
Upphandling av entreprenad 3326	jun – jul 2023
Entreprenad 3325	aug 2023 – okt 2024
Entreprenad 3326	aug 2023 – okt 2024
<b>BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen</b>	<b>Nov 2024</b>
Garantifas	2025–2027

### 3.7 Potentiella föroreningar

Aktuellt område omfattar en gammal gata. I de delar som etablerades innan 1973 användes stenkolsstjåra som bindemedel i asfalten, vilket omfattar hela sträckan. Asfalten har höga halter polyaromatiska kolväten (PAH) vilken klassas som farlig vid höga halter och har en tendens till att partikulärt spridas till underliggande bärlager. Av erfarenhet är den översta metern under asfalten påverkad av PAH. Ingen markundersökning har ännu genomförts men den historiska inventeringen visar att risken för höga masshanteringskostnader är medel till hög, med tyngdvikten på hög. Risken är hög att merparten av massorna under asfalten har halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM).

Fastighets- och Gatukontoret kommer inte att sanera gatan under entreprenaden men vara noga i sin egenkontroll att ingen spridning av förorening eller att någon risk för människors hälsa sker. Massor med halter över MKM kommer inte att återanvändas.

Uppskattningsvis kommer 80% av massorna en meter under asfalten ha halter över MKM, med en kostnad på 500 kr/ton för varje ton som hanteras. Halterna kommer att avta under en meter.

### 3.8 Osäkerhet och risker

Nedan listas de mest centrala riskerna med avseende genomförandet:

1. Markmiljö – oväntat stora föroreningar
2. Återstoden av tidplanen ger kort tid för kommande åtagande, vilket gör processen känslig, avseende tid och pengar, för oförutsedda faktorer såsom överklaganden i upphandlingsprocessen och okända markförhållanden.

3. Avslag dispensansökningar (biotopskydd allé) på Erikslust, Erikslustvägen, Kalkbrottsgatan/Linnégatan och Kalkbrottsgatan/Hyllie Kyrkoväg
4. Oväntat stora kostnader för trafikomläggningar och teknisk svårt att genomföra med många in- och utfarter på sträckan.

## 4. Ekonomi

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till - 214 000 tkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik och cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 101 650 tkr, vilket ger ett netto om -112 350 tkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till -13 440 tkr brutto och -8 780 tkr netto.

### 4.1 Projektkalkyl

Projektnummer	Totalt
<b>Projektkalkyl Investering</b>	
Investeringsbidrag	101 650
<b>Summa inkomster</b>	<b>101 650</b>
Entreprenad	-130 400
Projektering	-6 200
Förprojektering	
Byggprojektledning	-12 600
Byggnadsarbeten	
Markarbeten	
Utredningar	-2 500
Sanering under MKM	-2 000
Sanering över MKM	-8 060
Kreditivränta	
Intern tid	-5 620
Oförutsett	-46 620
<b>Summa utgifter</b>	<b>-214 000</b>
<b>Projektnetto</b>	<b>-112 350</b>

#### 4.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till -214 000 tkr. Största utgiften i objektsgodkännandet är entreprenaden som är beräknad till -130 400 tkr. De upparbetade investeringsutgifterna till och med augusti 2021 är -4 493 tkr och består av utredningar och interntid.

Utgifterna är fördelade på kollektivtrafiks- och cykelåtgärder. Enligt gjord bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 90 % av den totala utgiften och cykelåtgärder 10 %. Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed -192 600 tkr och resterande -21 400 tkr är cykelåtgärder.

Kostnaden för hantering av förorenade massor bedöms uppgå till totalt -10 060 tkr, varav -8 060 tkr avser massor över MKM. Avsättning för denna kostnad kommer att göras i samband med att beslut om detta objektsgodkännande är taget, avsättningen innebär en negativ resultatpåverkan.

Utgifterna är bedömda i prisläge augusti 2021.

#### 4.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 101 650 tkr, där inkomsterna för cykel utgör 5 350 tkr och inkomster för kollektivtrafikåtgärder är beräknade till 96 300 tkr. Inkomsterna är beräknade på 50 % statlig medfinansiering för kollektivtrafiksåtgärder och 25 % statlig medfinansiering för cykelåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

#### 4.2 Likviditet

År	Utgifter	Inkomster	Summa
2021	-6 000	3 000	-3 000
2022	-51 000	25 400	-25 600
2023	-95 500	42 250	-53 250
2024	-60 000	30 250	-29 750
2025	-500	250	-250
2026	-500	250	-250
2027	-500	250	-250
<b>Summa</b>	<b>-214 000</b>	<b>101 650</b>	<b>-112 350</b>

#### 4.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

År	Allmän platsmark		Kvartersmark		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2024	4 660	-13 440			-8 780
					0
					0
					0
					0
<b>Summa</b>	<b>4 660</b>	<b>-13 440</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-8 780</b>

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till -13 440 tkr brutto och -8 780 tkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 1,25% använts, avskrivningstiden är beräknad på 30 år. Drift och underhåll beräknas totalt till -4 000 tkr.

#### 4.4 Budgetavstämning

Objektsgodkännandets kalkyl ryms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för kategori Storstadspaketet-infrastruktur.

Avsättning och resultatföring av bedömda kostnader för hantering av förorenade massor över MKM sker när beslut om objektsgodkännande är taget i kommunfullmäktige. Skulle resultatföringen hinna utföras år 2021 kan budget för sanering, rivning och detaljplanekostnader komma att överskridas. Sker resultatföringen istället nästa år går bedömning inte att göra om budget kommer hållas eller inte, då budget för år 2022 i skrivande stund ännu inte är beslutad. Tekniska nämnden visar för sina totala budgetramar stora överskott år 2021