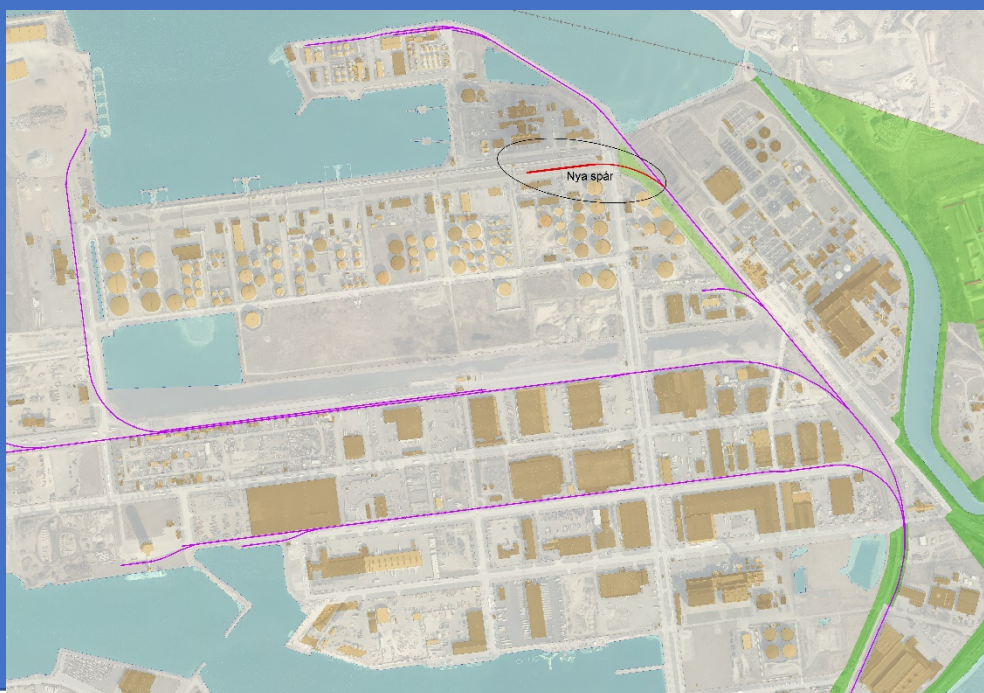


FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektamn: Lossning och lastningsstation för tåg i oljehamnen

Projektnummer: 9015

Datum för ärende i Tekniska nämnden:

Kategori: Hamn

Projektledare: Sarah Von Liewen

Innehållsförteckning

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

1. Sammanfattning

CMP har kommit in med en förfrågan att bygga en lossning/lastningsstation för oljeprodukter till en kund i Oljehamnen.

En av aktörerna i oljehamnen önskar att transportera oljeprodukter från Göteborg till depån i Malmö Oljehamn med tåg. För att tillgodose kunden önskar CMP att upprätta en lossning och lastningsstation. Investeringen består i ett nytt stickspår från befintligt industrispår till oljehamnen och två lossning/lastnings spår med tillhörande utrustning.

Syftet med projektet är att möjliggöra lastning och lossning av tågagnar i oljehamnen.

Anläggning är planerad att stå färdig till sommaren 2023.

Investeringsutgiften uppgår till -25 000 tkr brutto och är upptaget i 2021 års och juli månads prisläge. Inga inkomster är aktuella. Driftkonsekvenserna består av kapitalkostnader samt intäkter för leasing och uppgår till -1 040 brutto och noll kronor netto. Projektkalkylen tar höjd för saneringskostnader över MKM-nivå och bedömer att dessa kan komma att uppgå till -3 000 tkr. Projektet är inte upptaget i någon budgetram.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Sedan många år har Preem avvecklat sin verksamhet i oljehamnen för att i stället samarbeta med Circle K om hantering av deras produkter. Detta sker inom ramen för det rikstäckande, inom branschen kallade, ”exchangeavtalet” som kort innebär att de stora drivmedelsbolagen kostnadsfritt kan lasta tankfordon på varandras depåer vilket resulterar i en markant minskning av kostnader. Scandinavian Tank Storage (STS) och St1 ingick 2016 ett avtal för att etablera en ny depå. STS förvärvade en av Preems tidigare depåer, då var St1 fortfarande en del av exchangeavtalet. Hösten 2016 tillkännagavs att ST1 skulle öppna en egen depå i Malmö och under 2017 moderniserades depån för att tas i drift senare samma år.

Efter att det blev officiellt att St1 skulle stå bakom depån så har de uttryckt en önskan om att försörja depån med järnväg från raffinaderiet i Göteborg i stället för med båt.

Syftet med projektet är att möjliggöra lossning och lastning med tåg till STS/St1 depå i Malmö Oljehamnen.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur. (jfr med reglementet § 2.).

Enligt tekniska nämndens reglemente § 7 ansvarar de för underhåll och investeringar i kommunens anläggningar bl.a. genom följande text ”Nämnden fullgör skyldigheter som huvudman för allmänna platser och väghållare och handhar som sådan skötsel och underhåll av, samt investeringar i, kommunens mark”

2.3 Leveransmål

Projektet inkluderar framtagande av förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad, underlag för tillståndsansökningar samt produktion av projekterad anläggning.

Projektet omfattar i stort följande delar:

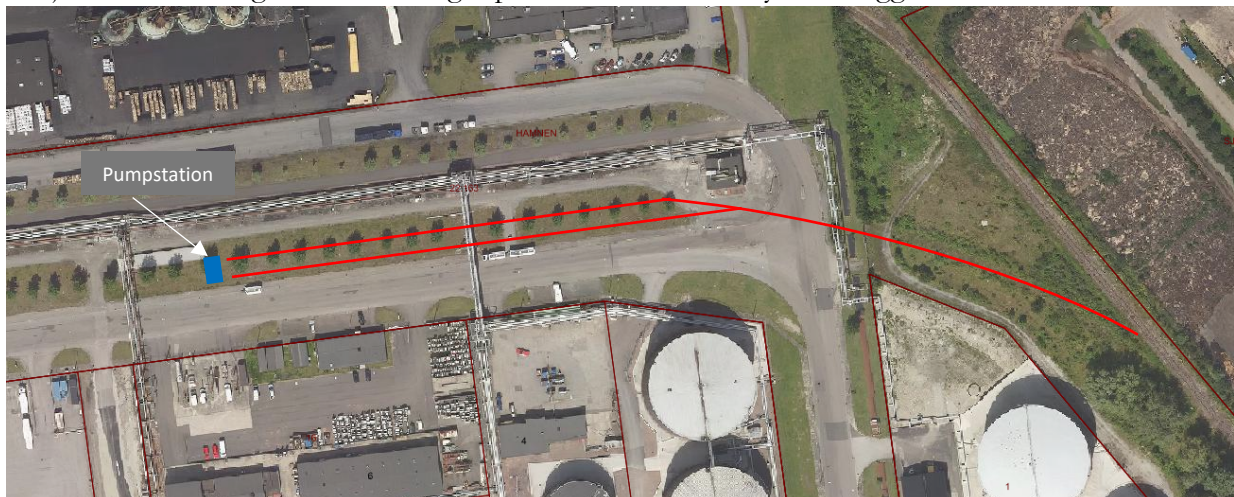
- Spåranläggning med 2 växlar.
- Lossningsutrustning med tillhörande rörledningar
- Spillyta och tak
- Tillståndshantering
- Sanering

En befintlig grind finns in i Oljehamnen och denna förväntas kunna nyttjas.

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Projektet sträcker sig till det befintliga spåret i väster där en ny växel läggs in.



Figur 2: Översiktlig skiss av projektets utbredning.

3.2 Detaljplan

Ändring av detaljplanen kan behövas göras för att stickspåret passerar över en i detaljplanen planlagd yta som natur. Frågan är ännu inte fullt utredd. (dp 5347) eventuellt krävs en ÄDP.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Inga kopplingar till andra projekt.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Godkänt projektdirektiv finns daterat 2021-10-27.

3.5 Genomförande

Investeringen består av stickspår med två stycken växlar. En ca hundrafemtio meter lång lossning- och lastningsstation försedd med spillyta, tak och lossningsutrustning med tillhörande rörledningar.

3.6 Tidplan

Start av projektet december 2021 med ett idrifttagande sommaren 2023.

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	November 2021
(Antagande av detaljplan)	Oktober 2022
Projektering	Februari 2022
Andbudsfrågan	Maj 2022
Entreprenad	Oktober 2022
Entreprenad färdigställande	Mars 2023
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Februari 2024
Garantifas	2023-2026

3.7 Potentiella föroreningar

Oljehamnen har varit i bruk under lång tid, med omfattande lagring, hantering och omlastning av främst oljeprodukter, men även andra kemikalier. Resultat från tidigare undersökningar visar ställvis på höga föroreningsnivåer. Jord- och fyllnadsmaterialen inom området kan medföra risk för spridning. Aktuella föroreningar är främst oljekolväten, men även till exempel PAH:er och tungmetaller förekommer. De överskottmassor som uppstår vid kommande anläggningsarbeten kan därför antas vara förorenade, i nivåer över motsvarande mindre känslig markanvändning (MKM). Kalkylen omfattar kostnader på - 3 000 tkr på grund av markföroreningar. Om kostnaderna för miljöåtgärder/sanering överstiger -2 000 tkr har vi rätt till ytterligare 1 000 tkr från MTS i ersättning.

3.8 Osäkerhet och risker

Detaljplanen inte tillåter att stickspår passerar över naturområdet och att en ÄDP behöver göras för att möjliggöra en passage. Vilket kan försena projektet.

Oförutsedd sanering av området kommer att överstiga 3 miljoner.

4. Ekonomi

4.1 Projektkalkyl

Projektets totala utgifter uppgår till -25 000 tkr brutto som netto. Inga inkomster är aktuella. Driftkonsekvenser utgörs av kapitalkostnader samt intäkter för leasing och uppgår till -1 040 brutto och noll kronor netto.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Investeringsbidrag	
Summa inkomster	0
Entreprenad	-8 000
Projektering	-1 500
Förprojektering	-2 100
Byggprojektledning	-1 700
Byggnadsarbeten	-3 700
Markarbeten	-1 000
Utredningar	-200
Sanering över MKM	-3 000
Kreditivränta	-100
Oförutsett	-3 700
Summa utgifter	-25 000
Projektnetto	-25 000

4.1.1 Utgifter

De totala utgifterna uppgår till -25 000 tkr och är upptagna i 2021 års och juli månads prisläge. -13 000 tkr avser entreprenad, bygg- och markarbeten och -5 300 tkr avser projektering och byggprojektledning. Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning) bedöms uppgå till -3 000 tkr. Avsättning för denna kostnad kommer att göras i samband med att beslut om detta objektsgodkännande är taget, avsättningen innebär en negativ resultatpåverkan. Totalt reserveras även -3 700 tkr för oförutsedda utgifter.

4.1.2 Inkomster

Ej aktuellt för detta projekt.

4.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Utgifter	Inkomster	Summa
2022	-6 000	0	-6 000
2023	-19 000	0	-19 000
			0
Summa	-25 000	0	-25 000

4.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

Kvartersmark

År	Intäkt	Kostnad	Netto
2023	1 040	-1 040	0
Summa	1 040	-1 040	0

Investeringen består av en rad komponenter vars avskrivningstider skiftar mellan 15 och 75 år. En stor andel av komponenterna skrivs dock av på runt 25 år och ger en genomsnittlig avskrivningstid på 28 år och en kostnad på -770 tkr. Räntekostnaden uppgår till -270 tkr vid en internräntesats på 1,25 procent.

Övrig drift och underhåll som uppkommer inom det investerade området ansvarar CMP för. Då tågtrafiken till och från CMPs verksamhetsområde kraftigt ökar som en konsekvens av investeringen är bedömningen att det sannolikt uppstår ett behov av underhållsåtgärder även på järnvägen inom Malmö stads ansvarsområde. Det väntas dock enbart röra sig om en engångsåtgärd för att återuppta standarden på befintlig järnväg.

När projektet är färdigställt och anläggningen tagits i bruk leasas den ut till CMP mot en avgift som finansierar de årliga kostnaderna. Driftkonsekvensen uppgår således till -1 040 brutto och noll kronor netto.

4.4 Budgetavstämning

Investeringsverksamheten hos CMP påverkas i hög grad av deras befintliga och potentiella kunders affärsmöjligheter i hamnområdet och är av naturliga skäl svåra eller inte möjliga att prognostisera. Först när CMP bedömer ett kundcase som lönsamt kan det bli aktuellt att presentera investeringsbehovet för Tekniska nämnden Hamnanläggningar. Då detta projekt presenterades först under hösten 2021 är det inte inkluderat i kategorins årsramar eller i budgetskrivelsen för 2022. Det bör dock noteras att då driftkonsekvenserna till fullo finansieras av CMP är det i huvudsak en fråga om att planera projektets kommande likviditetsbehov. I övrigt påverkas inte Malmö stads ekonomi.