

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag utökat objektsgodkännande



Projektnamn: Lossning och lastningsstation för tåg i oljehamnen

Projektnummer: 9015

Datum för ärende i Tekniska nämnden:

Kategori: Hamn

Projektledare: Lars Brinte

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund och syfte.....	3
2.1 Geografisk avgränsning.....	4
3. Nuläge.....	4
4. Ekonomi.....	5
4.1.1 <i>Utgifter</i>	5
4.2 Driftkonsekvenser.....	6
4.3 Budgetavstämning.....	6

1. Sammanfattning

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

Objektgodkännandet togs i tekniska nämnden den 30 november 2021 och kommunstyrelsen den 9 februari 2022 med en investeringsram på 25 mnkr brutto.

Projektet har under 2021 och 2022 detaljprojekterats och omarbetats för att passas in på platsen.

Projektets uppskattade kostnader har behövts revideras efter detaljprojekteringen.

Kostnadsökningen beror på flera orsaker, bland annat flytt av lossningsstation, fördubblad tömningskapacitet av vagnarna och dyrare materialkostnader.

Fördyringen är beräknad till 20 mnkr. Total uppgår därmed utgifterna till 45 mnkr brutto och driftkonsekvensen ökar från 1,3 mnkr till 2,0 mnkr brutto.

När projektet är färdigställt och anläggningen tagits i bruk leasas den av CMP mot en avgift som finansierar de årliga kostnaderna.

Driftkonsekvensen uppgår således till 2 mnkr brutto och noll kronor netto.

Projektet inklusive det utökade investeringsbehovet ryms inom den begärda årsramen för kategorin.

2. Bakgrund och syfte

Tekniska nämnden som Malmös stads juridiska fastighetsägare är landlord (markägare) för Malmö hamn. Under 2020 antog tekniska nämnden en Masterplan som är en utvecklingsplan för hamnen. Planen pekar ut och beskriver hur staden, utifrån ett markägarperspektiv, vill att utvecklingen av Malmö hamn ska se ut de närmaste 30 åren. Marken för det kommersiella hamnområdet upplåts med nyttjanderätt till Copenhagen Malmö Port AB (CMP).

Nyttjanderättsavtalet mellan staden och CMP innebär en intäkt för tekniska nämnden och staden, men även att investeringar behöver göras för att Malmö hamn fortsatt ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig hamn.

En sådan investering görs först efter att Malmö stad har godkänt en investeringsansökan från CMP. För investeringarna erhålls sedan en finansieringshyra av CMP gällande färdigställda anläggningar.

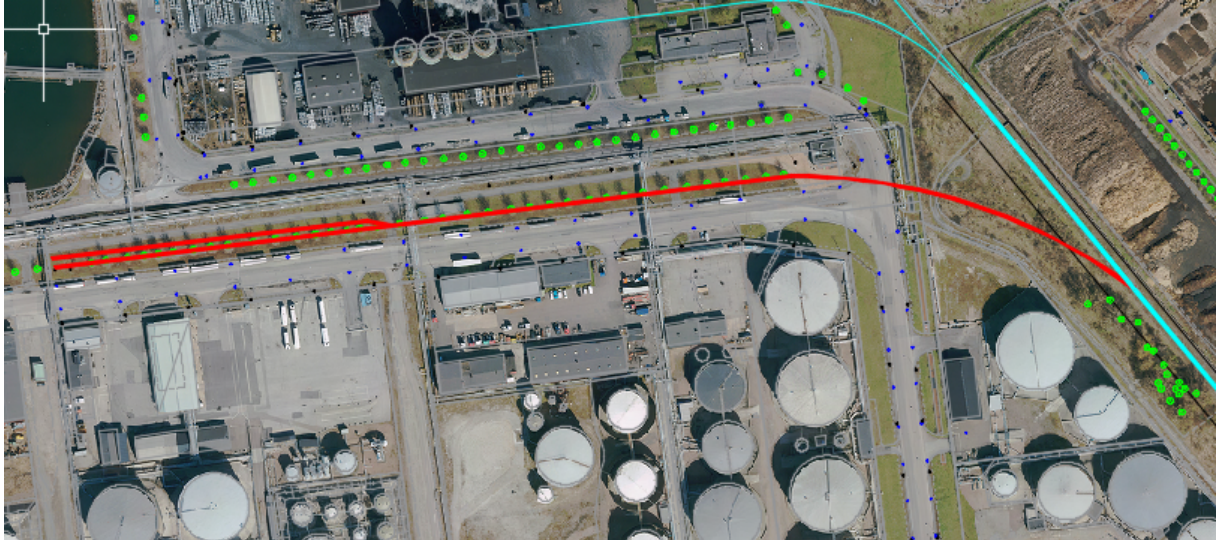
Sedan många år har Preem avvecklat sin verksamhet i Oljehamnen för att i stället samarbeta med Circle K om hantering av deras produkter. Detta sker inom ramen för det rikstäckande, inom branschen kallade, ”exchangeavtalet” som kort innebär att de stora drivmedelsbolagen kostnadsfritt kan lasta tankfordon 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 fartyg.

Syftet med projektet är att möjliggöra lossning och lastning med tåg till STS/St1 depå i Malmö Oljehamnen. Syftet med projektet har inte förändrats sedan beslutet i tekniska nämnden den 30 november 2021 och kommunstyrelsen den 9 februari 2022

2.1 Geografisk avgränsning

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



Figur 2: Översiktlig skiss av projektets utbredning. Röda linjer visar ny spårdragning.

3. Nuläge

Projektet har detaljprojekterats och omarbetas för att få ner kostnaderna till en affärsmässig hållbar nivå.

Projektet har försenats med ett år, under tiden CMP har omförhandlat avtalet med kunden gällande ökade kostnader och utformning. Detaljprojekteringen klar och är på väg att gå ut för upphandling.

Projektets ökade kostnader beror på flera orsaker. Det tidiga underlaget har behövts omräknats efter detaljprojektering som medfört högre kostnader. Bland annat längre järnväg för att klara av tåg radier. Ändrade förutsättningar där kunden vill öka tömningskapacitet från 300m³/h till 720m³/h, för att klara avgångstiden på stambanan samma dag. Uppräkning till dagens materialpriser samt ökade krav av säkerhet för delarna som ligger inom skyddsobjektet Oljehamnen.

4. Ekonomi

4.1 Projektkalkyl

De totala utgifterna uppgick i den ursprungliga kalkylen till 25 mnkr i 2021 års och juli månads prisläge. 12,7 mnkr avsåg utgifter för entreprenad, byggnads- och markarbeten och 5,5 mnkr avsåg utgifter för utredningar, projektering och byggprojektledning. Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning) beräknades uppgå till 3 mnkr. Avsättning för denna kostnad gjordes i samband med det ursprungliga beslutet om objektsgodkännande. Totalt reserverades även 3,7 mnkr för oförutsedda utgifter.

I den nya prognosen har de totala utgifterna ökat med 20 mnkr och uppgår därmed till 45 mnkr tkr. Utgifter för entreprenad ökar med 15,3 mnkr till 28 mnkr. Utgifter för utredningar, projektering och byggprojektledning ökar med 3,8 mnkr till 9,3 mnkr. Kostnader för hantering av förorenade massor över MKM bedöms inte öka.

Projektkalkyl Investering, Tkr	Kalkyl objekts- godkännande	Utfall tom 2023-06-01	Ny prognos	Avvikelse
Investeringsbidrag				
Summa inkomster	0	0	0	0
Entreprenad	-8 000		-23 000	-15 000
Projektering	-1 500	-4 821	-5 000	-3 500
Förprojektering	-2 100	-147	-2 100	0
Byggprojektledning	-1 700	-12	-2 000	-300
Byggnadsarbeten	-3 700		-4 000	-300
Markarbeten	-1 000		-1 000	0
Utredningar	-200	-16	-200	0
Sanering över MKM	-3 000		-3 000	0
Kreditivränta	-100	-15	-200	-100
Oförutsett	-3 700		-4 500	-800
Summa utgifter	-25 000	-5 011	-45 000	-20 000
Projektnetto	-25 000	-5 011	-45 000	-20 000

4.1.1 Utgifter

Totalt har ca 5 mnkr upparbetats, främst på projektering.

Förändrade förutsättningar som ligger till grund för ökade kostnader:

- Kapacitetsändring
- Järnvägslagen har ändrats med högre krav på säkerhet som följd
- Kraven på skyddsobjektet har ökat
- Längre sträckning för järnvägen
- Kraftigt ökade priser på material

Av ökningen på 20 mnkr beräknas 10 mnkr bero på kapacitetsförändringar och omräkning av ursprungsprojektet efter detaljprojektering. Prisökningarna står för 4,5 mnkr, omprojektering till 1,5 mnkr, ökad säkerhet 1 mnkr, flytt av lossningsstation 2 mnkr samt en ökad marginal för oförutsedda utgifter 1 mnkr.

4.2 Driftkonsekvenser

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. I det ursprungliga objektsgodkännandet beräknades kostnaden för avskrivningar till 770 tkr och räntekostnaden till 270 tkr vid en internräntesats som då uppgick till

1,25 procent. Omräknat till dagens 2,5 procent motsvaras det av 540 tkr. Totala kapitalkostnader uppgick därmed till 1,3 mnkr.

De ökade kapitalkostnaderna har beräknats på samma sätt och den nya prognosen på 45 mnkr i totala utgifter innebär därmed att dessa ökar med ca 700 tkr till 2 mnkr i total kapitalkostnad. 1,5 mnkr avser kostnader för avskrivningar och 520 tkr avser räntekostnader vid 2,5 procents internränta.

Övrig drift och underhåll som uppkommer inom det investerade området ansvarar CMP för.

När projektet är färdigställt och anläggningen tagits i bruk leasas den av CMP mot en avgift som finansierar de årliga kostnaderna.

Driftkonsekvensen uppgår således till 2 mnkr brutto och noll kronor netto.

4.3 Budgetavstämning

Projektet ryms inom kategorins beslutade årsram för 2023 samt den begärda årsramen i budgetskrivelsen för 2024.