

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: Regementsgatan östra, mittersta och västra
Projektnummer: 3322, 3025 och 3026
Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2021-10-26
Kategori: Storstadspaketet infrastruktur
Projektledare: Göran Hallberg

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	5
2.1 Bakgrund och syfte.....	5
2.1.1 Process	5
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.....	8
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut	9
3.5 Genomförande.....	9
3.6 Tidplan	10
3.7 Potentiella föroreningar.....	11
3.8 Osäkerhet och risker	11
4. Ekonomi.....	12
4.1.1 Utgifter	12
4.1.2 Inkomster	13
4.2 Likviditet.....	13
4.3 Driftkonsekvenser	13
4.4 Budgetavstämning.....	13

1. Sammanfattning

Storstadspaketet (SSP¹) 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 Segevång 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 gatornas alla funktioner och deras gestaltning. Exempelvis ökas folklivet genom att cyklister får bättre tillgänglighet till näringsidkarna genom Slottsstaden. Därmed ökar möjligheterna för bland annat uteserveringar att utvecklas inom stadsdelen.

I projekten inom detta objektsgodkännande planeras för enkelriktade cykelbanor på båda sidor av Regementsgatan längs hela sträckan från Torggatan till Fridhemstorget. Dessa cykelbanor fortsätter sedan längs Erikslustvägen (vilket behandlas i ett separat objektsgodkännande), på så sätt skapas ett sammanhängande cykelstråk från Limhamn till centrala Malmö. Det befintliga gatuutrymmet längs kanalen mellan Fersens väg och Torggatan är förhållandevis smalt. En breddning planeras att göras genom att bredda gatuplanet ut över kanalens slänt. Detta görs i samarbete med avdelningen för offentlig miljö (AFOM) som planerar att gå upp med ett eget objektsgodkännande. Ambitionen är vistelsekvaliteten längs kanalen ska utvecklas.

Ett par hållplatser längs sträckan slås ihop. Samtliga sju hållplatslägen anpassas efter MEX-bussarna och lägesjusteras så att de blir lättare att angöra. Ett ca 550 meter busskörfält anläggs på den norra sidan i västergående riktning mellan den nya hållplatsen strax väster om Stadsbiblioteket och hållplatsen vid Kronprinsen. Tre nya övergångsställen och cykelpassager kommer att anläggas längs Slottsparken vilket gör att barriäreffekten minskar och tillgängligheten till parken ökar. Önskemål om ökad tillgänglighet har framkommit vid dialog med allmänheten.

Det uppskattade gaturummet mellan Mariedalsvägen och Fridhemstorget kommer i stort att bibehålla dagens karaktär så när som på en ny cykelbana som planeras mellan befintliga träd och gångbana på norra sidan samt standardhöjning vid hållplatser och övergångsställen. Cyklister kommer att få avsevärt bättre tillgänglighet till näringsidkarna och uteserveringarna kan fortsätta utvecklas samtidigt som parkering och angöring kommer att förbli intakt.

Åtgärderna kommer främja framkomligheten för kollektivtrafiken samtidigt som en god stadsmiljö byggs med avseende på trafiksäkerhet, tillgänglighet och gestaltning. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv och smidig att använda. Regementsgatan har därför delats upp i tre projekt och entreprenader kommer att ske etappvis, se tidplan i avsnitt 3.6. När arbetet når nästa fas, detaljprojektering, planeras kommunikation med hushåll och företag som berörs av ombyggnationen.

En idéstudie för MEX-linje 4 antogs som planeringsunderlag i Tekniska nämnden 2020-06-12. Linjen har utretts i fyra olika förstudier. Förarbetet till detta objektsgodkännande har gjorts inom ramen för förstudie avseende Regementsgatan. Information och avstämning för detta objekt har hållits i Tekniska nämndens trafikutskott, 2020-05-05, 2020-10-06, 2021-02-09, 2021-05-04 och 2021-06-01. Utöver detta objektsgodkännande är tre andra objektsgodkännanden inom ramen för MEX-linje 4 beslutsplanerade till Tekniska nämnden 26 oktober 2021.

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

Den totala investeringen för objektsgodkännandet beräknas till -67 000 tkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 17 085 tkr vilket ger ett netto om -49 915 tkr. Driftskonsekvenserna är beräknade till -4 820 tkr brutto och -3 920 tkr netto.

Kalkylen 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 -3 800 tkr.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

SSP innebär sammantaget 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 – Limhamnsgrändens allé

De utformningsförslag som togs fram i förstudien för Regementsgatan 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 Regementsgatan 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.

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 har 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 tillgänglighet 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 kollektivtrafik 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 genom att:

- Förlänga hållplatserna möjliggörs införande av MEX-bussar vilket innebär en ökad resandekapacitet.
- Anlägga busskörfält på delar av sträckan.
- Förbättra tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister med fortsatt god framkomlighet för motorfordon och ökad tillgänglighet för kollektivtrafik.

2.3 Leveransmål

Cykelbanor anläggs på båda sidor av Regementsgatan längs hela den 1,75 kilometer långa sträckan. Dessa blir enkelriktade för att ge en hög kapacitet och trafiksäkerhet samt för att spara utrymme. De nya överfarterna som beskrivs nedan i texten medför också att de enkelriktade cykelbanorna blir lättillgängliga. Dessa cykelbanor fortsätter sedan längs Erikslustvägen (vilket behandlas i ett separat objektsgodkännande), på så sätt skapas ett sammanhängande cykelstråk från Limhamn till centrala Malmö.

Det befintliga gatuutrymmet längs kanalen Fersens väg och Torggatan är förhållandevis smalt och det behövs mer utrymme för att kunna få plats med cykelbanorna som planeras. En breddning uppnås genom att bredda gatuplanet ut över kanalens slänt. Detta görs i samarbete med AFOM, som ska stabilisera kanalslätten. Se Figur 2 i avsnitt 3.1 för orienteringskarta med gatunamn.

De två hållplatserna Stadsbiblioteket och Simhallsbadet slås ihop till ett nytt läge mellan de två hållplatserna. Vid Kronprinsen flyttas det befintliga hållplatsläget på den norra sidan till den östra sidan av Mariedalsvägen. Hållplatsläget på den södra sidan vid Kronprinsen blir kvar ungefär på samma plats som idag. Samtliga sju hållplatslägen anpassas efter MEX-bussarna och lägesjusteras så att de blir lättare att angöra. Ett ca 550 meter långt busskörfält anläggs på den norra sidan i västergående riktning mellan den nya hållplatsen strax väster om Stadsbiblioteket och hållplatsen vid Kronprinsen.

Det kommer att anläggas tre nya gång- och cykelöverfarter på sträckan mellan Kronprinsen och Stadsbiblioteket. Två av dessa är i direkt anslutning till hållplatserna och ger resenärer en möjlighet att ta sig till och från bussen på ett gent och säkert sätt. Dessa övergångar ansluter även till Edward Lindahlsgången och Birger Buhres plats på den södra sidan och gör att Regementsgatans barriäreffekt minskar. En gång- och cykelöverfart anläggs strax öster om Thottsgatan. Den har varit ett starkt önskemål från Borgarskolan då deras elever genar över Regementsgatan från bussen och parken i stället för att använda den befintliga gång- och cykeltunneln.

Hållplatslägena i Slottsstaden vid Skvadronsgatan och Fridhemstorget anpassas efter MEX-bussarna och lägesjusteras så att de blir lättare att angöra. De sex befintliga hastighetssäkrade övergångar som finns i Slottsstaden kommer att anpassas för att ge en bättre komfort åt kollektivtrafikresenärerna.

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Objektsgodkännande avgränsas i väster av korsningen med Major Nilssonsgatan/Fridhemstorget och i öster innefattas korsningen med Torggatan/Davidshallsgatan, se Figur 2. Utöver angiven sträckning kan det även krävas en mindre ombyggnad in på Mariedalsvägen för att den nya utformningen av Regementsgatan ska fungera tills planerad ombyggnad av Mariedalsvägen sker. Detta gäller skyfallshantering, cykellösning och busshållplatser.



Figur 2. Objektsgodkännandets utbredning längs Regementsgatan.

3.2 Detaljplan

Projekten i objektsgodkännandet kan genomföras med gällande detaljplaner.

3.3 Kopplingar till andra projekt/linjen

I väster gränsar objektsgodkännandet till MEX 4 - Limhamn. VA SYD planerar att byta en gammal vattenledning som korsar Regementsgatan vid Fridhemstorget. Detta VA-arbete kommer också att samordnas inom MEX 4 – Limhamn.

I korsningen med Mariedalsvägen korsar även projektet MEX 10 - Mariedalsvägen Regementsgatan. Då MEX 4 - Regementsgatan ligger först i tid ingår ombyggnation av korsningen i detta objektsgodkännande.

Korsningen med Davidshallsgatan och Torggatan ingår i detta objektsgodkännande och gränsar där till två andra projekt. Dels Davidshallsgatan där entreprenaden startat i augusti 2021, dels pågående förstudie MEX 8 – Djäknegatan där Torggatan och Gustav Adolfs torg ingår.

Längs kanalen mellan Torggatan och Verkstadsgatan ska AFOM utföra en släntstabilisering. Detta ska samordnas samt projekteras och utföras inom projekt 3322, se Figur 2 för orientering. Förvaltningen planerar genom AFOM för ett objektsgodkännande på sin del i projekt 6120 - Drottninggatan kanalslänter.

VA SYD kommer eventuellt att byta ut en vattenledning längs den norra sidan av Regementsgatan men de har inte lämnat något definitivt besked än. Förvaltningen har för avsikt att teckna ett avtal med VA SYD avseende genomförandet.

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
- 2020-10-06
- 2021-02-09
- 2021-05-04
- 2021-06-01

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. Där det finns utrymme kommer nya träd att planteras i gaturummet. Kantstensparkering som finns idag kommer i allt väsentligt att behållas. Längs med Slottsparkens norra sida utnyttjas sällan alla parkeringsplatser. En del platser kommer därför att tas bort för att skapa plats åt bland annat nya träd, busskörfält och cykelbana. Möjligheterna att korsa gatan som fotgängare och cyklist kommer att förbättras. Komforten och tillgängligheten vid hållplatserna kommer att förbättras vid ett flertal platser.

För att kunna hantera den ökade mängd cykeltrafik som är prognosticerad planeras enkelriktade cykelbanor som ska gå i MEX-linje 4:s sträckning från Torggatan i centrum till Västanväg i Limhamn. Det innebär att det kommer att anläggas en ny cykelbana längs Regementsgatans norra sida. Från Mariedalsvägen till Fridhemstorget kommer den att anläggas mellan befintliga träd och gångbana. Entreprenaden kommer att utföras på ett sådant sätt att träden kan bevaras. Denna utformning medför att det går att behålla parkering och angöring i längs sträckan. Den bidrar också till att cyklister kommer att få avsevärt bättre tillgänglighet till de näringsidkare som ligger på norra sidan av Regementsgatan. Där finns idag totalt fyra upplåtelser i form av uteserveringar. Dessa kan behöva omdisponeras något då gångbanan smalnas av från 5 meter till ca 4 meter.

Objektsgodkännandet omfattar tre projekt: Regementsgatan östra 3322, Regementsgatan mittersta 3025, Regementsgatan västra 3026.



- 3322 inkluderar korsningen med Torggatan och sträcker sig fram till Fersens väg. På denna sträcka ska AFOM:s planerade stabilisering av kanalslätten projekteras tillsammans med detta projekt och utföras i entreprenaden. Troligen kan arbetet längs gatan utföras på en sida i taget. Om det går att ha kvar dubbelriktad trafik på den motstående sidan kommer att utredas i projekteringsskedet. Sträckan är viktig för trafikomledning och bör hållas öppen då projekt 3025 genomförs. Projektering och entreprenad handlas upp via ramavtal med förnyad konkurrens. Projekteringen beräknas starta på våren 2022 och avslutas påföljande vinter. Entreprenaden planeras starta på våren 2024 och avslutas höst/vinter 2024.
- 3025 sträcker sig mellan Fersens väg och Mariedalsvägen och inkluderar båda dessa korsningar. Båda korsningarna är viktiga för trafikomledning och bör därför byggas om tidigt och vara stängda så kort tid som möjligt. Entreprenaden bedöms kunna ske på en sida i taget så att framkomlighet för dubbelriktad trafik kan säkerställas genom att förläggas på den motsatta sidan. Projektering och entreprenad handlas upp via ramavtal med förnyad konkurrens. Projekteringen beräknas starta på våren 2022 och avslutas påföljande vinter. Entreprenaden planeras starta under våren 2023 och avslutas på våren 2024.
- 3026 sträcker sig från Mariedalsvägen till Major Nilssonsgatan men innefattar inte dessa korsningar. Anpassningen av hållplatser och farthinder kräver en avstängning av båda körfälten. Det finns ganska många tvärgator vilket möjliggör etappvis nedstängning för att säkerställa tillgänglighet till verksamheter längs sträckan. Anläggandet av cykelbanan på den norra sidan kräver inte någon avstängning av motorfordonstrafiken längs med Regementsgatan. Projektering planeras under våren 2022 och entreprenad avropas på ramavtal för mindre ombyggnader. Entreprenaden på denna etapp planeras starta hösten 2022 och avslutas våren 2023.

3.6 Tidplan

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	september 2021
Upphandling av projektering 3025	nov - dec 2021
Projektering 3026	jan - maj 2022
Upphandling av projektering 3322	feb – mars 2022
Projektering 3025	jan – nov 2022
Projektering 3322	april 2022 – feb 2023

Händelse	Tidpunkt
Entreprenad 3026	aug 2022 – mars 2023
Upphandling entreprenad 3025	dec 2022 – feb 2023
Upphandling entreprenad 3322	sept – okt 2023
Entreprenad 3025	april 2023 – april 2024
Entreprenad 3322	maj – nov 2024
Entreprenader färdigställda	nov 2024
Trafikstart MEX 4	dec 2024
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	december 2024
Garantifas 3026	mars 2023 - mars 2025
Garantifas 3025	april 2024 – april 2026
Garantifas 3322	nov 2024 – nov 2026

3.7 Potentiella föroreningar

På det aktuella området har det tidigare funnits två kemtvättar och en bensinmack vid korsningen med Mariedalsvägen. Ett järnvägsspår har korsat gatan vid Edward Lindahlgången.

Det finns en risk för att asfaltens underliggande lager innehåller tjärhaltig asfalt. Där asfalten ska tas bort fräses först de översta lagren bort för att minska mängden förorenade massor.

Massorna kommer att klassas på mottagningsanläggningen och Fastighets- och Gatukontoret kommer att debiteras därefter. Det bedöms att massor över MKM-nivå kommer att hanteras till en totalkostnad av ca -3 800 tkr.

3.8 Osäkerhet och risker

Tidplanen kan komma att påverkas av att trafikavstängningar under byggnation måste samordnas med andra trafikpåverkande avstängningar i närliggande vägsystem.

Konjunkturen inom entreprenadbranschen kan påverka lämnade anbudspriser.

Risk	Beskrivning
Ledningsägare	Åtgärder på befintliga ledningar är aktuella.
Markföroreningar	Risk för att markföroreningar kan fördyra och fördröja entreprenaden. Miljöförvaltningen har brist på resurser. Transporter kan fördyra entreprenaden och försämra miljön.
Entreprenad-samordning	Korsningen Regementsgatan - Major Nilssonsgatan ligger i gränssnittet mellan två projekt. Den är även känslig eftersom den används vid både omledning av busstrafik och vid ordinarie körväg. Projekteringen i samtliga ben bör vara färdig tidigt då den bör byggas tidigt.

4. Ekonomi

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till -67 000 tkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 17 085 tkr, vilket ger ett netto om -49 915 tkr.

Investeringsbidraget genom statlig medfinansiering gällande kollektivtrafikåtgärder avser 50 % av -34 170 tkr, kostnader för cykelåtgärder om -32 830 tkr finansieras helt av Malmö stad.

Driftskonsekvenserna beräknas till – 4 820 tkr brutto och -3 920 tkr netto.

4.1 Projektkalkyl

Projektkalkyl Investering	Tkr
Investeringsbidrag	17 085
Summa inkomster	17 085
Entreprenad	-34 500
Projektering	-5 000
Förprojektering	
Byggprojektledning	-6 000
Byggnadsarbeten	
Markarbeten	
Utredningar	-1 500
Rivning av byggnad / konstruktion	
Sanering under MKM	-900
Sanering över MKM	-3 800
Kreditivränta	
Intern tid	-4 000
Oförutsett	-11 300
Summa utgifter	-67 000
Projektnetto	-49 915

4.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till – 67 000 tkr. Största utgiften är entreprenad som är beräknad till – 34 500 tkr. De upparbetade investeringsutgifterna till och med september 2021 är – 3 637 tkr och består av utredningar och interntid.

Utgifterna är fördelade på kollektivtrafiks- och cykelåtgärder. Enligt gjord bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 51 % av den totala utgiften och cykelåtgärder 49 %. Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed -34 170 tkr och resterande -32 830 tkr är cykelåtgärder

Kostnaden för hantering av förorenade massor bedöms uppgå till totalt -4 700 tkr, varav – 3 800 tkr avser massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning). 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 17 085 tkr. Inkomsterna är beräknade på 50% statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

4.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Utgifter	Inkomster	Summa
2021	-4 000	2 000	-2 000
2022	-12 000	3 000	-9 000
2023	-37 000	10 000	-27 000
2024	-13 400	2 085	-11 315
2025	-300		-300
2026	-300		-300
Summa	-67 000	17 085	-49 915

4.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

Allmän platsmark		Kvartersmark			
År	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto
2024	900	-4 820			-3 920
					0
					0
					0
					0
					0
Summa	900	-4 820	0	0	-3 920

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till -4 820 tkr brutto och -3 920 tkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 1,25% använts, avskrivningstiden är beräknad på 25 år. Drift och underhåll beräknas uppgå till -1 500 tkr.

4.4 Budgetavstämning

Kalkylen 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.