

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag utökat objektsgodkännande



Projektnamn: MEX4 Centrum

Projektnummer: 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3385, 3423, 3424

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2025-12-15

Kategori: Storstadspaketet Infrastruktur

Projektledare: Emilie Wieslander



Innehållsförteckning

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

1. Sammanfattning

I augusti 2022 fattade Tekniska nämnden beslut att ansöka om objektsgodkännande för MEX4 Centrum. De projekt som omfattas av objektsgodkännandet utgör delar av sträckningen för MEX linje 4 inom SSP (Storstadspaketet), från korsningen Hornsgatan/Nobelvägen, via Sallerupsvägen, Östra förstadsgatan, Drottninggatan, Norra Vallgatan, Slottsgatan till Stora Nygatan. Projektens huvudsyfte är en bekvämare, mer tillgänglig och mer attraktiv kollektivtrafik, och bättre infrastruktur för cyklister. Linjen ska på sikt trafikeras av eldrivna 24-meters bussar.

Projekten har genomförts som flera etapper och med flera olika entreprenader. Projektering är slutförd för i princip alla delar och alla entreprenader är färdiga utom entreprenad vid Värnhem som är pågående med planerat avslut våren 2026 och entreprenad för hållplatsläge vid Norra Vallgatan som planeras utföras 2026.

Under entreprenadernas genomförande har ett flertal orsaker, såsom behov av mer komplicerad hantering av avstängningar och oväntade komplikationer vid kanalslätten längs Norra Vallgatan bidragit till att tidplanerna fördröjts och att kostnaderna ökat så att objektsgodkännandets ram inte längre räcker för att slutföra de sista delarna. Förvaltningen önskar därför utöka ramen för att säkerställa slutförande av arbetena.

Den totala investeringsutgiften för detta utökade objektsgodkännande uppgår till totalt 180 mnkr, vilket är en ökning med 66 mnkr mot tidigare beslut. Utgifterna för projektet var från början beräknade till 114 mnkr och beslutades i tekniska nämnden år 2022. De bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 88 mnkr vilket ger ett netto om 92 mnkr.

Som en följd av de ökade utgifterna har driftskonsekvenserna netto ökat från 5,4 mnkr till 9,6 mnkr medan driftskonsekvenserna brutto har ökat från 8 mnkr till 14,8 mnkr.

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 2 mnkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge oktober 2025.

Muntlig information kring ekonomisk status för projekten inom MEX4 har hållits i Tekniska nämndens trafikutskott i februari 2025 och i Tekniska nämnden i november 2025.

2. Bakgrund och syfte

Nedan beskrivs projektets bakgrund och syfte, vilket inte har förändrats jämfört med tidigare beslutat objektsgodkännande.

Beslut i Tekniska nämnden om att ansöka om objektsgodkännande fattades 2022-09-07.

Beslut i Kommunfullmäktige att bevilja Tekniska nämndens objektsgodkännande fattades 2022-11-16.

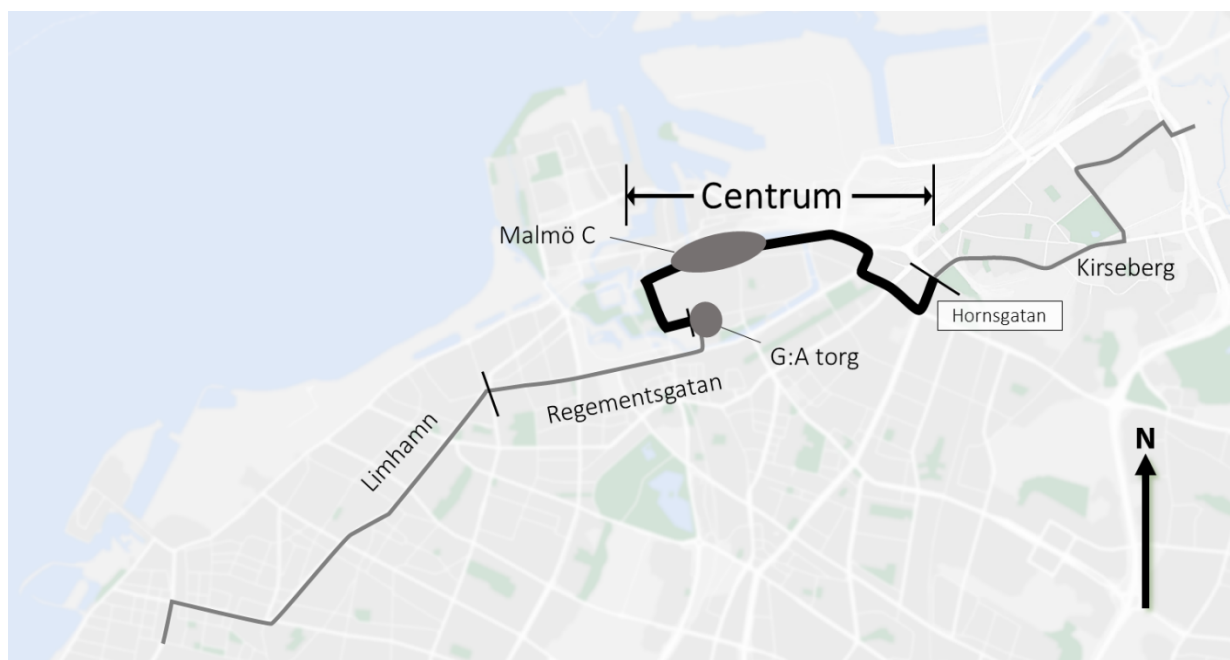
2.1 Bakgrund och syfte

SSP (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 Segeväng i öster via Värnhem och Malmö C till Limhamn. Linjen ska på sikt trafikeras av eldrivna 24-meters bussar.

Linjen har utretts i fyra olika förstudier, se Figur 1 nedan. De projekt som omfattas av objektsgodkännande MEX4 Centrum ingick i det som benämndes Förstudie Centrum. Den utformning som togs fram i förstudien presenterades i detta objektsgodkännande.

Terminal Malmö C som också ligger längs MEX4s sträckning i centrum har utretts inom en separat förstudie för Malmö C och ingår inte i detta Objektsgodkännande, inte heller angränsande Gustav Adolfs torg som ingår i förstudie och objektsgodkännande för Djäknegatan.

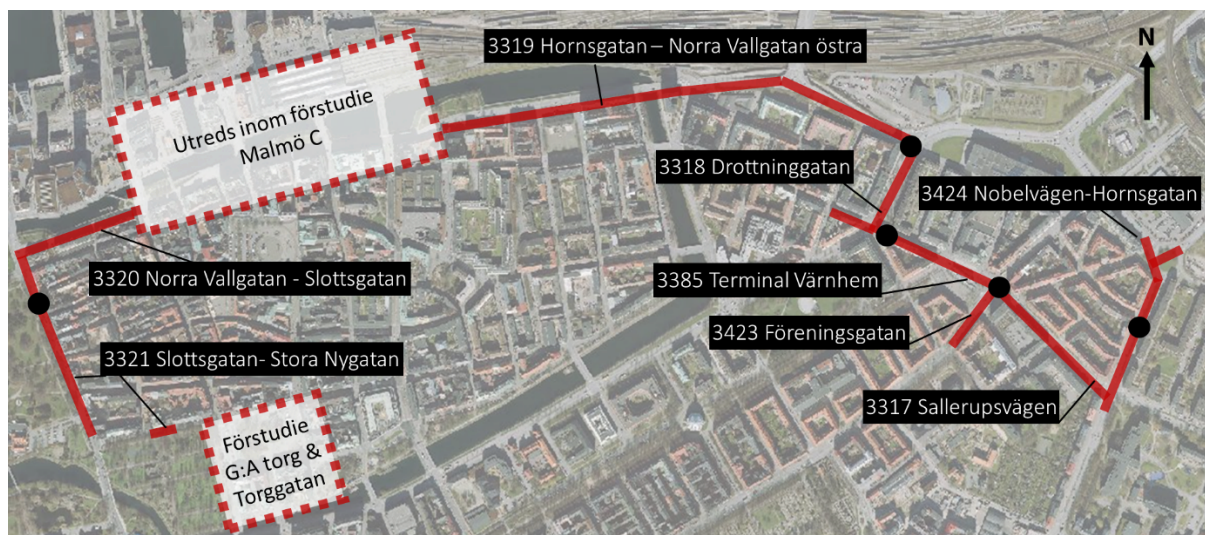


Figur 1. Översikt av MEX linje 4s sträckning och de genomförda förstudierna längs linjen, med Centrum markerat.

Den övergripande ambitionsnivån för projektet är att skapa en effektivare mer attraktiv kollektivtrafik i samklang med god stadsmiljö. 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 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.

2.2 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen av de projekt som ingår i Objektsgodkännandet framgår av Figur 2 nedan, och är inte förändrad jämfört med tidigare beslut.



Figur 2. Kartbild som visar utbredning av de projekt som ingår i objektsgodkännandet.

3. Nuläge

3.1 Status

Status för de projekt som ingår i objektsgodkännandet framgår av Tabell 1 nedan.

3317 4.4 Sallerupsvägen	Projektering genomfördes juni 2023 – december 2023. Entreprenad genomfördes mars 2024 - januari 2025. Slutrapport för projektet har redovisats i styrgrupp och kommer att tas upp i Tekniska nämnden våren 2026.
3424 4.4.1 Korsn Nobelv-Hornsg-Bull	Projektering och entreprenad för detta projekt genomfördes gemensamt med projekt 3315 4.2 Västra Kirseberg, som ingår i ett annat objektsgodkännande. Projektering genomfördes april 2022 – juni 2023. Entreprenad påbörjades oktober 2023 – september 2025. Slutrapport för projektet kommer att hanteras tillsammans med slutrapport för projekt 3315 4.2 Västra Kirseberg. Slutrapport för projektet planeras till februari 2026.
3423 4.4.2 Föreningsgatan	Projektet är vilande, åtgärderna genomförs inom ramen för projekt 3318 Värnhem-Drottninggatan, till vilket ekonomiska ramar och prognoser överförts.
3318 4.5 Värnhem-Drottninggatan	<i>Korsningen Östra förstadsgatan – Drottninggatan:</i> Projektering genomfördes december 2023 – september 2024. Delar av åtgärderna genomfördes oktober 2024 – december 2024 samt mars 2025 – april 2025 genom avrop av ramavtalsentreprenör. <i>Östra Förstadsgatan mellan korsningen Östra förstadsgatan – Drottninggatan och Värnhemstorget:</i> Projekterades tillsammans med ovan åtgärder december 2023 – september 2024. Entreprenad genomfördes som avrop från ramavtalsentreprenör maj 2024 – juni 2024.

	<i>Värnhemstorget inkl Kungsgatan, Terminal Värnhem, Föreningsgatan mfl:</i> Projektering genomfördes december 2023 – september 2024. Entreprenad för dessa pågår och genomförs i 5 större etapper under 2025 och början av 2026. Entreprenaden planeras vara färdig april 2026. <i>Terminal Värnhem skärmtak:</i> Åtgärder avseende skärmtak på den befintliga terminalbyggnaden projekterades tillsammans med <i>Värnhemstorget inkl Kungsgatan, Terminal Värnhem, Föreningsgatan mfl</i> enligt ovan. Entreprenad planeras handlas upp och genomföras under 2026.
3319 4.6 Hornsgatan-Norra Vallgatan öst	Projektering genomfördes mars 2023 – augusti 2023. Entreprenad genomfördes av Kommunteknik september 2025 - november 2025.
3320 4.7 Norra Vallgatan väst	<i>Norra Vallgatan väst, exklusive hållplatsläge på kanalslän:</i> Projektering genomfördes mars 2023 – september 2023. Entreprenad genomfördes december 2023 - september 2024. Under entreprenaden upptäcktes problem med bärighet på kanalslän, vilket innebar att en mindre del av denna entreprenad inte kunde slutföras, utan avbeställdes. Slutrapport är inte upprättad utan kvarstår till arbete med hållplatsläge på kanalslän är färdigställt enligt nedan. <i>Hållplatsläge på kanalslän:</i> Kanalsläntens bärighet har utretts och projektering för nytt utförande av hållplatsläget pågår. Entreprenad planeras genomföras våren 2026.
3321 4.8 Slottsgatan-Gustav	Åtgärderna genomfördes gemensamt med projekt 3320 4.7 <i>Norra Vallgatan väst, exklusive hållplatsläge på kanalslän</i> ovan och är slutförda. Slutrapport är inte upprättad utan tas fram gemensamt med projekt 4.7 då arbete med hållplatsläge på kanalslän är färdigställt enligt ovan.

Tabell 1 Beskrivning av status för de projekt som ingår i objektsgodkännandet.

3.2 Fördyrande omständigheter

I princip alla projekt som ingår i objektsgodkännandet har under projektering och/eller entreprenad stött på fördyrande omständigheter. Då objektsgodkännandet beslutas, vilket grundar sig i utförd förstudie, finns stora osäkerheter i kalkylerna. Detta då fördjupad kunskap kring genomförandet och förutsättningar ännu inte finns eftersom projekteringen inte är utförd. Då projekten är belägna i befintlig stad är förutsättningarna svårbedömda vilket ökar osäkerheten i kalkylerna ytterligare.

Exempel på generella kostnadsdrivande punkter som är genomgående i nästan samtliga projekt är bland annat;

- behov av åtgärder på intilliggande ytor för att uppnå beslutad funktion

- behov att byta större delar av slitlager eller bärlager på beläggningar än vad som kalkylerats under förstudien
- problem med höjdsättning vid anslutning till befintlig mark eller intilliggande fastighet som innebär större justeringar eller åtgärder än förutspått
- okända ledningar i mark och/ eller behov av till exempel ledningsflyttar
- att utrustning, massor och material inte kunnat återanvändas i den utsträckning som kalkylerats
- tillfälliga trafikordningar är mer komplicerat än förutspått vilket innebär att entreprenaderna behöver mindre etapper än planerat. Detta medför ökade kostnader för TA-material och kostnader i samband med ökad entreprenadtid

Fördyrande omständigheter per projekt redovisas i tabell 2 nedan.

3317 4.4 Sallerupsvägen	• tillkommande arbete vid signalreglerad korsning för uppgradering till nuvarande standard. Befintliga kablar kunde ej återanvändas • Förorenad asfalt • Uppdaterad omräkningsfaktor jordmassor som innebar dyrare hantering av massor • Hållplatsläge Värnhem behövde förlängas • Det behövdes åtgärder på ytterligare hållplatslägen jämfört med vad som planerats
3424 4.4.1 Korsn Nobelv-Hornsg-Bull	• Byte av belysningsstolparna istället för återanvändning av befintliga. • Behov av ny asfalt över hela gatans bredd istället för bara ovanpå ledningsschakter för att få en hållbar beläggning. • Byte av beläggning (plattor) istället för återanvändning. • Kompletterande gång- och cykelbana inklusive belysning för att ansluta till exploateringsområdet Ellstorp
3318 4.5 Värnhem-Drottninggatan,	<i>Korsningen Östra förstadsgatan – Drottninggatan:</i> • Sämre massor än förväntat <i>Östra Förstadsgatan mellan korsningen Östra förstadsgatan – Drottninggatan och Värnhemstorget:</i> • Behov av ledningsflytt för att möjliggöra trädplantering som planerat trädplantering • Genomgående gångbanor för att uppnå fullgod trafiksäkerhet på Pilgatan och Hermansgatan <i>Värnhemstorget inkl Kungsgatan, Terminal Värnhem, Föreningsgatan mfl:</i> • Tillkommande väderskydd • Omfattande trafikavstängningar i flera delar för att bättre tillgodose näringsidkarnas önskemål och behov.
3319 4.6 Hornsgatan-N Vallg öst	• Dyrare belysning i anslutning till övergångsställe än prognos
3320 4.7 N Vallgatan väst	<i>Norra Vallgatan väst</i> • Befintlig överbyggnad visade sig vara undermålig och behövde därför schaktas ur och ersättas med nya massor

	- Förorenade massor. Schakt och deponi samt inköp nya massor - Kostnader kopplade till eurovision där arbete behövde återställas samt stod stilla Uppdagades under entreprenad att befintlig kaj inte klarar tillkommande laster från ny stödmur för hållplats, vilket innebär behov att förstärka befintlig kajkonstruktion/kanalslän
3321 4.8 Slottsgatan-Gustav	Genomfördes gemensamt med 3321 4.8 ovan, texten ovan avser även detta projekt.

Tabell 2 Redovisning av de största orsakerna till ekonomiska avvikelser för de projekt som ingår i objektsgodkännandet.

För att kunna genomföra upphandlade och planerade åtgärder ser förvaltningen därför behov av att utöka ramen för Objektsgodkännandet enligt nedan.

4. Ekonomi

4.1 Projektkalkyl

I tabellen nedan redovisas kalkyl för befintligt objektsgodkännande, utfall och en ny prognos för det utökade objektsgodkännandet. Den totala investeringsutgiften och kostnaderna inom objektsgodkännandet beräknas till 180 mnkr, medan de bedömda inkomsterna beräknas till 0 mnkr. Detta ger ett projektnetto om 0 mnkr.

Projektkalkyl Investering, Tkr	Kalkyl objektsgodkännande	Utfall tom 2025-11-27	Ny prognos
Investeringsbidrag	52 500		88 000
Summa inkomster	52 500	0	88 000
Entreprenad	-68 800	-85 642	-130 000
Projektering	-5 200	-10 269	-11 500
Förprojektering	-80	-2 191	-2 195
Byggprojektledning	-5 250	-2 755	-3 800
Byggnadsarbeten			
Markarbeten			
Utredningar	-1 060	-1 968	-2 000
Rivning av byggnad / konstruktion			
Sanering under MKM			
Sanering över MKM	-1 095	-958	-2 000
Kreditivränta			
Intern tid	-4 980	-13 158	-15 000
Oförutsett	-27 535		-13 505
Summa utgifter	-114 000	-116 941	-180 000
Projektnetto	-61 500	-116 941	-92 000

4.1.1 Utgifter

Den totala investeringsutgiften för detta utökade objektsgodkännande uppgår till totalt 180 mnkr. Utgifterna för projektet var från början beräknade till 114 mnkr och beslutades i tekniska nämnden år 2022. I år har en ny prognos för objektsgodkännandet tagits fram som visar att projektets totala utgifter uppgår till 180 mnkr, vilket innebär en ökning om 66 mnkr.

Det har uppstått fördyringar inom projektet, framför allt av tillkommande utgifter för nya väderskydd och trafikavstängningar. Fördyringar har även skett för projektering och intern tid. De ökade utgifterna inom projektet består till viss del av prisindexuppräknings som motsvarar ca 13,4 mnkr.

Projektkalkylen tar höjd för eventuella saneringskostnader över mindre känslig markanvändningsnivå (MKM-nivå) och bedömningen är att detta kan uppgå till 2 mnkr, vilket är en ökning med ca 900 tkr. Detta innebär en negativ resultatpåverkan om 2 mnkr.

I tidigare objektsgodkännande är utgifterna fördelade bara på kollektivtrafiksåtgärder.

Nu är fördelningen mellan gjorde mellan kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Enligt ny bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 95,5 % av den totala utgiften och cykelåtgärder 4,5 %.

Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed 172 mnkr och resterande 8 mnkr är cykelåtgärder.

Utgifterna är bedömda i prisläge oktober 2025.

4.1.2 Inkomster

Inkomsterna har ökat från 52,5 mnkr till 88 mnkr. Inkomsterna är beräknade på 50% statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder och 25% statlig medfinansiering för cykelåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

4.2 Driftkonsekvenser

Som en följd av de ökade utgifterna samt höjd internränta har driftskonsekvenserna netto ökat från 5,4 mnkr till 9,6 mnkr. Driftskonsekvenserna brutto har ökat från 8 mnkr till 14,8 mnkr.

Kapitalkostnaderna baseras på en avskrivningstid om 30 år. Beslut om höjd internränta från 1,25% till 2,5% är tagen i kommunfullmäktige inför budget 2023. Vid framtagande av detta utökade objektsgodkännande har den nya räntesatsen använts. För drift och underhåll har en schablon på 2,5% tagits upp.

4.3 Budgetavstämning

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