

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag utökat objektsgodkännande



Projektnamn: MEX 4 Kirseberg
Projektnummer: 3315, 3316, 8762
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 oktober 2021 fattade Tekniska nämnden beslut att ansöka om objektsgodkännande för MEX4 Kirseberg. De två projekt som omfattas av objektsgodkännandet utgör delar av sträckningen för MEX linje 4 inom SSP (Storstadspaketet), från Segevång, genom Kirseberg längs Södra Bulloftavägen, till Sallerupsvägen. Projektens huvudsyfte är en bekvämare, mer tillgänglig och mer attraktiv kollektivtrafik, och bättre infrastruktur för cyklisterna. Linjen ska på sikt trafikeras av eldrivna 24-meters bussar.

Projektet har genomförts som flera etapper och med flera olika entreprenader. Projektering är slutförd för i princip alla delar och de två största entreprenaderna inom objektsgodkännandet är slutförda. Ytterligare en entreprenad pågår med planerat avslut i december 2025, och några mindre åtgärder kvarstår att göra under våren 2026.

Under entreprenadernas genomförande har ett flertal orsaker, såsom behov av mer komplicerad hantering av avstängningar och oväntade ledningar under mark, 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 115 mnkr, vilket är en ökning med 39 mnkr mot tidigare beslut. Utgifterna för projektet var från början beräknade till 76 mnkr och beslutades i tekniska nämnden år 2021. De bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 57,5 mnkr vilket ger ett netto om 57,5 mnkr.

Som en följd av de ökade utgifterna har driftskonsekvenserna netto minskat från 2,5 mnkr till 3,9 mnkr medan driftskonsekvenserna brutto har ökat från 3,9 mnkr till 7,4 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 1,3 mnkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge oktober 2025.

Muntlig information kring ekonomisk status för projektet 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 sedan tidigare beslutat objektsgodkännande.

Beslut i Tekniska nämnden om att ansöka om objektsgodkännande fattades 2021-10-26.

Beslut i Kommunfullmäktige att bevilja Tekniska nämndens objektsgodkännande fattades 2021-12-21.

Kommentar [A1]: Får inte ihop siffrorna här - se tjänsteskrivelse. I din tabell hittar jag siffran 113 mnkr för utgift. I Sandras tabell 115 mnkr

Kommentar [A2R1]: Sandra har skrivit ekonomidelarna både i sammanfattning och i ekonomiavsnittet. Jag förutsätter att hon har dubbelkollat siffrorna inför att hon ska räkna ut det exakt till objektsgodkännandet och inte uppdaterat i tabellen. De två miljonerna är ett avrundningsfel i sammanhanget 820 miljoner.

2.1 Bakgrund och syfte

SSP (Storstadspaketet) 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.

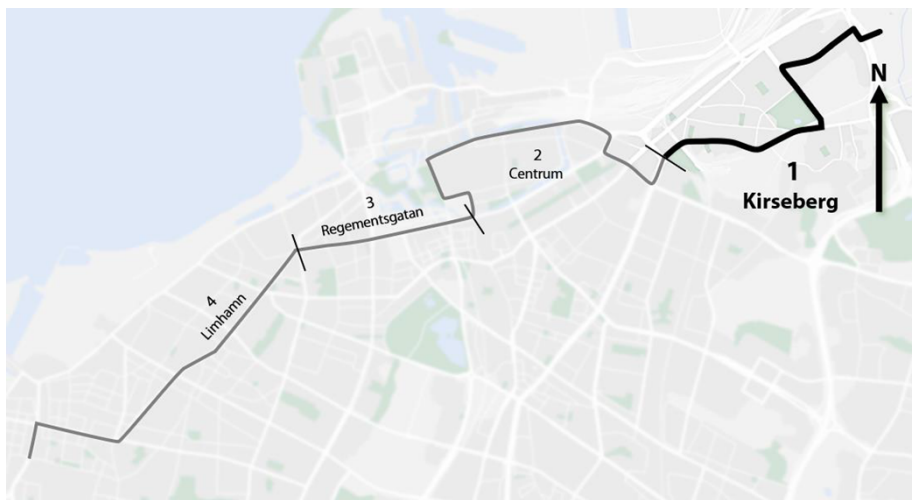
MEX-linje 4 är ett av sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt som ingår i avtalet för Malmö Stad.

Linjen sträcker sig från Segeväng i öster via Värnhem och Malmö C till Limhamn.

Linjesträckningen för MEX linje 4 förändras i de östra delarna (Kirseberg) enligt beslut i

Linjenätsutredningen 2030 (TN-2019-3795) jämfört med dagens sträckning för linje 4. 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 Kirseberg utreddes inom Förstudie Kirseberg. De utformningsförslag som togs fram för projekten i förstudien presenterades i Objektsgodkännandet.



Figur 1. Översikt av MEX linje 4s sträckning och de genomförda förstudierna längs linjen, med Kirseberg i fetstil.

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



Figur 2 Utbredning av de två projekt som ingår i Objektsgodkännandet och redovisning av projektens olika delar som beskrivs i tabell 1

3. Nuläge

3.1 Status

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

3315 4.2 Västra Kirseberg	Projektering genomfördes april 2022 – juni 2023. Entreprenad genomfördes oktober 2023 – september 2025. Slutrapport för projektet planeras till februari 2026.
3316 4.3 Östra Kirseberg	Åtgärderna genomförs i tre delar genom två entreprenader. Projektering för del B genomfördes gemensamt med projektering för 4.2 Kirseberg enligt ovan. Projektering för del A och del C genomfördes januari 2024 – september 2024. Entreprenad 1 innefattar del A och B: arbete längs Östra Fäladsgatan till korsningen med Vattenverksvägen (A) samt korsningen mellan Östra Fäladsgatan och Kronetorpsgatan (B). Påbörjades februari 2024 och hade slutbesiktning november 2025, med några mindre kvarstående arbeten som utförs under våren 2026. Entreprenad 2 innefattar del C: arbete längs Kronetorpsgatan till korsningen med Segemöllagatan, samt några mindre åtgärder på Segemöllagatan. Påbörjades maj 2025 och planeras vara slutförd december 2025. Sista delen av projektet innefattar mindre åtgärder för återställning av de hållplatser som utgår när MEX4 trafikerar den nya sträckningen på Södra Bulltoftavägen. För dessa åtgärder planeras en enklare projektering samt entreprenad utföras första halvan av 2026.

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

3.2 Fördyrande omständigheter

Båda de 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. När projekten är belägna i befintlig stad är förutsättningarna svårbedömda vilket ökar osäkerheten i kalkylerna ytterligare.

Exempel på generella kostnadsdrivande punkter som har berört båda projekten 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 trafikanordningar är mer komplicerat än förutspått vilket innebär att entreprenaderna behöver drivas i 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.

3315 4.2 Västra Kirseberg	• Befintliga belysningsstolpar gick inte att återanvända utan behövde bytas • Behov av åtgärder mellan Mölledalsgatan och Vattenvägsvägen för att få till godtagbara anslutningar mot de åtgärder som utförs väster och öster om denna sträcka. • Större del nya beläggningar än planerat • Samtliga ytor med betongmarkplattor behövde läggas med nya plattor istället för återanvändning av delar av ytorna
3316 4.3 Östra Kirseberg	• Vakuumschakt för åtgärder vid befintliga träd • Mer omfattande ingrepp i överbyggnad än planerat • Tillkommande mängd nya belysningsstolpar – dels för att omfattningen underskattats i tidigare skeden, dels att de befintliga stolpar som tidigare föreslagits för återanvändning var i sämre skick än förväntat • Åtgärder för att anlägga nya träd mer omfattande än vad som bedömts i tidigare skeden. • Tillkommande träd i enlighet med målsättning om ökad krontäckning (3-30-300). • Tillkommande farthinder. • Behov av fler kabelflyttar än vad som bedömts i tidigare skeden.

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 115 mnkr, medan de bedömda inkomsterna beräknas till 57,5 mnkr. Detta ger ett projektnetto om 57,5 mnkr.

Projektkalkyl Investering, Tkr	Kalkyl objekts- godkännande	Utfall tom 2025-11-27	Ny prognos
Investeringsbidrag	31 600	11 233	57 500
Summa inkomster	31 600	11 233	57 500
Entreprenad	-62 150	-59 659	-90 000
Projektering	-3 500	-5 918	-6 500
Förprojektering			
Byggprojektledning	-1 400	-2 115	-2 800
Byggnadsarbeten			
Markarbeten			
Utredningar	-1 000	-789	-790
Rivning av byggnad / konstruktion			
Sanering under MKM	-850		
Sanering över MKM	-3 500		-1 300
Kreditivränta			
Intern tid	-3 600	-8 505	-9 200
Oförutsett	0		-4 410
Summa utgifter	-76 000	-76 986	-115 000
Projektnetto	-44 400	-65 753	-57 500

4.1.1 Utgifter

Den totala investeringsutgiften för detta utökade objektsgodkännande uppgår till totalt 115 mnkr. Utgifterna för projektet var från början beräknade till 76 mnkr och beslutades i tekniska nämnden år 2021. I år har en ny prognos för objektsgodkännandet tagits fram som visar att projektets totala utgifter uppgår till 115 mnkr, vilket innebär en ökning om 39 mnkr.

Det har uppstått fördyringar inom projektet, framför allt avseende tillkommande utgifter för nya oväntade ledningar i marken, svårigheter att återanvända befintligt material 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 15,7 mnkr.

Projektkalkylen tar höjd för eventuella saneringskostnader över mindre känslig markanvändningsnivå (MKM-nivå) och bedömningen är att detta kan uppgå till 1,3 mnkr, vilket är en minskning med 2,2 mnkr. Detta innebär en positiv resultatpåverkan om 2,2 mnkr.

Utgifterna i detta objektsgodkännande fördelas främst till projekten 3315 och 3316 som är kopplat till SSP:s ramavtal. Övriga utgifter (3 800 tkr) fördelas till ett exploateringsprojekt 8762 där projektet beräknar att få gatukostnadsersättning som till stora delar kan komma att möta dessa utgifter.

Utgifterna är bedömda i prisläge oktober 2025.

4.1.2 Inkomster

Inkomsterna har ökat från 31,6 mnkr till 57,5 mnkr. Inkomsterna är beräknade på 50 % statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet liksom i tidigare objektsgodkännande.

4.2 Driftkonsekvenser

Som en följd av de ökade utgifterna samt höjd internränta har driftkonsekvenserna netto ökat från 2,5 mnkr till 3,9 mnkr. Driftkonsekvenserna brutto har ökat från 3,9 mnkr till 7,4 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 0,5 % tagits upp.

4.3 Budgetavstämning

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