



PM GENOMFÖRANDE

Bilaga till Pp 6050, Planprogram för Lorensborg och Bellevuegården

2021-05-14

Innehållsförteckning

1. Inledning / Frågeställning	3
Vad är detta PM?	3
Varför studerar vi detta?	3
2. Nulägesbeskrivning	3
3. Utmaningar	3
4. Genomfört arbete	4
5. Slutsats	6

Arbetsgrupp – Joel Hall, Fastighets- och gatukontoret

1. Inledning / Frågeställning

Vad är detta PM?

Detta PM handlar om genomförande av planprogrammets föreslagna förtätning. Hur ska planerna bli till verklighet. Vilka förutsättningar finns för detta och hur ser stadens ekonomi för projektet ut?

Varför studerar vi detta?

Då området har komplicerade förutsättningar med redan befintlig infrastruktur och ett flertal fastighetsägare som berörs är det viktigt att studera planprogrammets genomförbarhet. Både tekniskt såsom ekonomiskt. Detta för att leverera ett planprogram som kan förverkligas och för att lämna ifrån sig rätt underlag för vidare initiering av ombyggnads och nybyggnadsprojekt i området.

2. Nulägesbeskrivning

Inom planområdet finns idag elva fastighetsägare. Alla dessa kommer delta i, eller bli påverkade av förtättningsprojekt eller ombyggnad av infrastruktur. Dialog måste ske så att fastighetsägarna får en förutsägbarhet om vad de kan förvänta sig, och för att underlätta i ett senare stadie då det är dags att genomföra planprogrammet.

Malmö stad äger stora delar av de ytor som nu föreslås förtätning på genom att man smalnar av Lorensborgsgatan. Ofta är de ytor som frigörs i sig självt ej lämpliga som nya hus eller kvarter utan det krävs samarbete och tillskott av mark av kringliggande fastighetsägare.

Det finns i nuläget ett antal frågor som behöver hittas en lösning på för att säkra en god framdrift av projektets genomförande. I nästa avsnitt följer en djupdykning i några av frågorna.

3. Utmaningar

Mobilitetshus:

Eftersom förtätning föreslås på befintliga markparkeringsytor, är det viktigt att det finns en plan för hur den parkeringen kan ersättas, samt att det skapas nya platser för de nybyggda husen. Malmö stads inriktning är att detta ska lösas med tre mobilitetshus. För att få till dessa mobilitetshus finns det dock flera frågor som måste lösas.

- **Marktillgång.** Husen är ytkrävande och måste stå någonstans. De tre föreslagna lägena har olika förutsättningar. Avtal måste slutas för att marken ska kunna bli tillgänglig. Kompensation till tomträtthavare/markägare måste utredas.
- **Finansiering.** Mobilitetshus i sig självt är inte den markanvändning som är mest ekonomiskt fördelaktig. Därför krävs det att alla fastighetsägare som genom de nya P-husen kan bygga nya bostäder är med och bidrar ekonomiskt. Hur en sådan modell kan se ut är ännu inte löst.

- Samordning. Vem ska bygga de nya mobilitetshusen? Vid vilken tidpunkt måste de finnas byggda? Hur ska man säkra upp att husen blir tillräckligt bebyggda? Vem samordnar detta?

Finansiering av ny infrastruktur:

Ombyggnationen av Lorensborgsgatan med tillhörande ledningsflyttar och andra åtgärder och kostnader som krävs, är kostsam.

Malmö stad har under 2020 tillsammans med Sweco tagit fram en tidig kalkyl för denna ombyggnad.

Malmö stad äger den allmänna platsen, och därmed en stor del av de ytor där förtätning föreslås. Försäljningsintäkter som uppstår på grund av förtätningen kan användas för att delvis finansiera bygget.

Malmö stad har även slutit avtal med svenska staten igenom det så kallade Storstadspaketet. Lorensborgsgatan är en av de sträckorna som ingår, vilket innebär att staten finansierar 50 % av ombyggnaden från fasad till fasad, upp till ett maxbelopp som i tidigt skede bestämts för sträckan. Totalt innebär det att cirka 90 miljoner kan täckas av statlig finansiering, om inte övriga delar av Mex-linjens sträcka blir billigare än beräknat, då kan ett större belopp bli aktuellt.

Kalkylen som tagits fram under planprogrammet har visat på en större kostnad för ombyggnaden än vad som bedömdes i underlaget till stadspaketet, vilket innebär att täckningen understiger de tänkta 50%.

De övriga intäkterna bör alltså uppgå till mer än 50% av de kostnader staden har för att förtäta området, för att projektet inte ska uppvisa negativt ekonomiskt resultat.

Genomförandeplan:

För att byggnation i området ska kunna löpa på, och trafiken i staden inte påverkas för mycket krävs att man har gjort analyser av hur och när Lorensborgsgatan byggs om. Det vill säga vilka sträckor som byggs och vilka avstängningar som görs under vilket år. Detta måste samköras med andra ombyggnadsområden inom Malmö stad, men också ta hänsyn till de lokala förutsättningarna.

En viktig faktor som spelar in framtagandet av en tidplan är att MalmöExpressen-linje 10 planeras vara i drift 2028.

4. Genomfört arbete

Under 2019 - 2020 har fastighets- och gatukontoret tillsammans med stadsbyggnadskontoret jobbat i projektgrupp för att bland annat identifiera de springande frågor som måste få en lösning för att lyckas nå intentionerna med stadsomvandlingen. Som en del av detta arbete och för att fastställa projektets tekniska genomförbarhet har en teknisk utredning beställts av Sweco. Utredningen, som innehåller bland annat en principsektion för Lorensborgsgatan och en grov kalkyl, utreder också ledningssituationen, mark och höjdsättning samt trafikala förutsättningar.

Utgiftskalkylen pekar i detta tidiga stadiet på en kostnad på cirka 300 miljoner kronor.

Detta exkluderar kostnader för:

- gestaltning, utrustning och busshållplatser
- grundförstärkning/skyddsåtgärder för befintliga fastigheter
- hantering av förorenade massor/saneringsarbete
- ökad omfattning av arbetsområdet än vad som är antaget i utredningen
- tillfällig trafikomledning
- etablerings/upplagsytor
- rivning av oförutsedd utrustning
- eventuell rivning av huskroppar
- nya byggnader
- rivning av serviser och nya servisledningar och serviskablar
- byggnation av angöringar till befintliga fastigheter/garage
- byggledning
- Kompensationsåtgärder för borttagna träd, utöver de nyplanterade träd som finns medräknade i typsektion för gatan
- m.fl.

Teknikutredning blev klar under juni 2020.

Utöver teknikutredningen har en dagvattenutredning tagits fram av VA-Syd, som påvisar effekter och möjligheter att hantera dagvatten inom planområdet.

En trädinventering har gjorts, som visar på trädens ekonomiska värde, såväl som det ekologiska värdet. Det är nödvändigt att i ett tidigt skede framöver ta fram en strategi och studera hur dessa värden kan ersättas i gatan eller genom kompensation på annat sätt.

Projektgruppen har även utfört dialoger med de påverkade bostadsrättsföreningarna i området och förklarat projektets intentioner och samlat in synpunkter gällande vad som är viktigt för de boende.

Det har även skett samtal med de större byggherrarna MKB och Stena fastigheter under projektets gång

Projektets ekonomi:

Med hjälp av planprogrammets strukturskiss har det räknats fram en total framtida byggrättsyta som återfinns på kommunal mark. Den ytan har sedan delats upp i två kategorier. En där projektgruppen tror på ett genomförande utan större svårigheter samt en där det finns sådana utmaningar med platsen att det är osäkert om och när ett projekt på platsen kan komma till.

Intäkter för försäljning av all mark som idag bedöms lättare att genomföra skulle kunna uppgå till cirka 200 miljoner kronor. Malmö stad brukar dock i många fall använda sig av tomträtt, vilket troligtvis gör att själva försäljningsintäkterna hamnar på en lägre siffra. På övrig mark där bostadsbyggnation i dagsläget bedöms svårt att genomföra beräknas framtida försäljningsintäkter till cirka 70 miljoner kronor. Med samma reservation för att en viss andel av marken eventuell kommer att upplåtas med tomträtt.

Det är dock viktigt att påpeka att dessa beräkningar har gjorts på ett generellt byggrättsvärde för området. I specifika diskussioner med fastighetsägare på området kan det finnas faktorer som gör att det är omöjligt att få ett sådant pris vid försäljning. Exempelvis kan marken vara omöjlig att sälja till mer än en viss aktör, vilket gör att förhandlingsläget blir sämre.

Även mikroläget kan ha påverkan på värdet. De mest bullerutsatta byggrätterna, och de utan möjlighet till gård, kan också inbringa ett lägre försäljningspris.

Kanske allra viktigast att ha med sig är att det i alla möjliga förtätningsprojekt krävs att ett projekt initieras och att alla fastighetsägare och aktörer är med på banan och har tillräckliga incitament för att ta del i projektet.

5. Slutsats

Med den kunskapen och informationen som Teknikutredningen, trädinventeringen, samt VA-syds dagvattenutredning, givit oss, kan konstateras att projektet ser genomförbart ut från ur teknisk synvinkel. Vidare utredningar och arbete krävs dock för att hitta gångbara lösningar för ersättning av träd, hantering av vatten med mera.

Med utgifter på cirka 300 miljoner, varav subvention från Staten finansierar runt 90 miljoner, kan intäkterna enligt ovan kalkyl på sikt räcka för att täcka det underskott som finns. Det krävs dock att näst intill alla planerade förtätningsytor lyckosamt kan fyllas med nya byggnation.

Det får dock inte glömmas bort att det återstår att lösa parkeringshusfrågan. Det är ett stort jobb som måste avsättas resurser till, om det bedöms att Malmö stad själva ska vara drivande och samordnande i frågan. Man får inte heller glömma att näst intill varje bostadsprojekt inom området innehåller stora kommunikativa och tekniska utmaningar för att bli verklighet.