

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: Lockarps bussdepå
Projektnummer: 6664
Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2023-08-29
Kategori: Verksamhetsområde
Projektledare: Julia Källquist

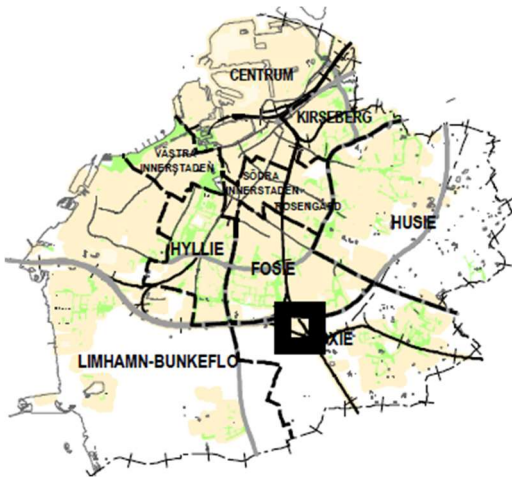
Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	4
2.1 Bakgrund och syfte.....	4
2.2 Stadens mål.....	5
2.3 Leveransmål.....	5
3. Projektets omfattning.....	6
3.1 Geografisk avgränsning.....	6
3.2 Detaljplan.....	8
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	9
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	10
3.5 Genomförande.....	10
3.6 Potentiella föroreningar.....	10
3.7 Osäkerhet och risker.....	11
4. Tidplan.....	12
5. Ekonomi.....	12
5.1 Projektkalkyl.....	12
5.1.1 <i>Utgifter</i>	13
5.1.2 <i>Inkomster</i>	13
5.1.3 <i>Resultatpåverkande poster i totalkalkylen</i>	13
5.2 Likviditet.....	14
5.3 Driftkonsekvenser.....	14
5.4 Budgetavstämning.....	14

1. Sammanfattning

Syftet med projektet är att möjliggöra för en permanent bussdepå för kollektivtrafiken i Malmö. Malmö stad har tillsammans med Region Skånes kollektivtrafiknämnd och staten kommit överens om åtaganden inom Kollektivtrafikvision, Koll2020, och satsningarna inom Sverigeförhandlingen för att utveckla kollektivtrafiken i Malmö. En ny bussdepå är ett steg för att förverkliga satsningarna.

Projektområdet ligger i södra Malmö utanför Yttre Ringvägen vid trafikplats Lockarp och angränsar till Trelleborgsbanan i öster och Ystadbanan i söder, se figur 1. Området är utpekat i gällande översiktsplan som ett nytt industriområde och består idag av jordbruksmark. Fastigheterna inom projektområdet är inte planlagda sedan tidigare.



Figur 1. Översiktskarta över Malmö med markering över Lockarp.

Fastighets- och gatukontoret ansökte om en ny detaljplan 2018 och planen antogs i Kommunfullmäktige i juni 2023 men blev överprövad av Länsstyrelsen och överklagad av ett antal berörda fastighetsägare. Överklagandeprocessen förväntas pågå under hösten 2023.

Objektsgodkännandet avser genomförandet av projekt Lockarps bussdepå inom fastigheterna Lockarp 27:19-20 och del av fastigheterna Lockarp 27:15 och 31:1, projekt 6664 Lockarps bussdepå och detaljplan Dp 5644.

Projektet kommer bidra med en ökad service genom att kollektivtrafiken i staden gynnas samt att satsningen tillskapar ca 600 arbetstillfällen inom projektområdet.

Lockarps bussdepå kommer inrymma uppställningsplatser för ca 200 MEX-bussar, en verkstadsbyggnad för service och tvätt av bussarna samt inrymmer personalutrymmen. När bussdepån tas i bruk är det främst elektrifierade bussar som ska hanteras inom området.

Norr om aktuellt projekt har en ny detaljplan antagits, Dp 5781, projekt 8945. Detaljplanen reglerar en ny allmän gata. Den allmänna gatan ska, förutom att hantera trafik från och till verksamheterna inom Dp 5781, även fungera som in- och utfart till bussdepån. Majoriteten av trafiken på gatan kommer bestå av bussar och personaltrafik från bussdepån. Gatan är en förutsättning för bussdepåns genomförande och projekten samt detaljplanerna har därför stark koppling till varandra. Finansieringen av gatan sker i projekt 8945.

Projektområdet är cirka 71 000 kvm och cirka 1 000 kvm utgör allmän platsmark för naturmark. De totala utgifterna i projektet beräknas till 35 mnkr. Totala intäkter från försäljningen bedöms till 92 mnkr, vilket ger ett positivt projektnetto om 57 mnkr.

Driftskonsekvenserna som projektet ger upphov till beräknas till 450 tkr brutto. Vissa poster i totalkalkylen är inte längre att klassa som en investering respektive en inkomst på balansräkningen, utan i stället som en intäkt och kostnad på resultaträkningen (driften). Den totala resultatpåverkan uppgår till ca 63 mnkr där år 2024 visar stort positivt resultat.

Projektkalkylen tar höjd för eventuella behov av sanering för kostnader över MKM och bedömer att detta kan uppgå till ca 2,5 mnkr.

Beräkningarna är gjorda utifrån prisläget i maj 2023. Färdigställande av projektet beräknas sker 2027.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Malmö stad och Region Skånes kollektivtrafiknämnd har inom ramen för Kollektivtrafikvision, Koll2020, satt upp mål för hur kollektivtrafikens ska bidra till att utveckla Malmö genom dess stadsmiljö för boende, arbetsplatser, besökare och andra som vistas i staden. Utöver detta har Malmö stad kommit överens med staten, genom Sverigeförhandlingen, att bygga ut och elektrifiera Malmös stadsbusstrafik, möjliggöra för byggnation av cirka 28 500 nya bostäder samt att fler cykelbanor anordnas. Överenskommelsen inarbetades i ett Storstadsavtal mellan parterna som undertecknades hösten 2017.

Region Skåne har ingen permanent bussdepå i Malmö idag utan det är upp till upphandlad bussentreprenör att anordna de ytor som krävs för bussuppställning och övriga funktioner. Detta förfarande innebär en del risker bland annat genom att framtida lokaliseringar för bussdepåer är osäkra i staden. För att säkerställa att det finns ytor för denna funktion i staden har ett arbete för en bussdepå som ägs av Regionfastigheter initierats. Projektet möjliggör även för den stora utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Region Skåne och dess fastighetsbolag Regionfastigheter planerar för två bussdepåanläggningar i Malmö. En ligger i Malmös hamnområde, fastigheten Kullen 7, och ägs redan av Region Skåne. Den andra planeras i Lockarp vilket har ett strategiskt bra läge genom närheten till centrum. I aktuellt projekt behandlas den nya bussdepån i Lockarp.

Exploateringsområdet är i gällande översiktsplan utpekad som nytt verksamhetsområde. Området består av fastigheterna Lockarp 27:19-20 samt del av fastigheterna Lockarp 27:15 och 31:1 som alla ägs av Malmö kommun. Lockarp är beläget i södra Malmö i anslutning till Yttre ringvägen, Arrievägen och Trelleborgsbanan, se figur 2. Området ligger i befintligt verksamhetsområde samt angränsar till villabebyggelse.

Lockarps bussdepå kommer inrymma uppställningsplatser för ca 200 MEX-bussar, en verkstadsbyggnad för service och tvätt av bussarna samt inrymmer personalutrymmen. När bussdepån tas i bruk är det främst elektrifierade bussar som ska hanteras inom området. Bussdepån kommer trygga en fungerande busstrafik i Malmö och i förlängningen innebära en bättre service till Malmöborna.



Figur 2. Karta som visar projektområdet.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllande av tekniska nämndens grunduppdrag för exploatering av mark inom kommunen (jmf med reglementet §4).

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktiges mål att Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor. Denna bedömning grundas på att projektet förväntas bidra med nya arbetstillfällen (jfr med indikatorerna till målen).

2.3 Leveransmål

Projektet har ansökt om en ny detaljplan, Dp 5644, där staden planerar för ny kvartersmark med ändamålet bussdepå med tillhörande anläggningar. Malmö kommun har tecknat ett markanvisningsavtal med Regionfastigheter som förväntas anlägga bussdepån. Malmö kommun kommer överlåta marken i befintligt skick och Regionfastigheter förväntas terrassera och iordningställa för byggklar mark innan byggnation.

I södra delen av planområdet finns ett naturområde utlagt som allmän plats. Under detaljplanearbetet har Länsstyrelsen framfört att det är av stor vikt att byggnaden inom planområdet inte är iögonfallande i landskapsbilden. Malmö kommun kommer därför plantera en trädallé för att byggnaden inte ska uppfattas som så framträdande i landskapsbilden.

I gränsen mellan Fastigheterna Lockarp 27:20 och 31:1 finns en poppelallé. En inventering av popplarna har genomförts för att bedöma trädens kondition, vilket inkluderar trädens vitalitet, skador och vilken eventuell risk de utgör. De aktuella träden bedöms ha planterats runt 1940 och är runt 80 år gamla. Träden har därmed uppnått sin beräknade livslängd då popplar sällan blir mer än 60–100 år gamla. Antagande stärks då 95 % av träden har en nedsatt vitalitet och att ett stort antal visar tecken på toppdöd.

Malmö kommun har därför ansökt om dispens från biotopskyddsbestämmelserna för avverkning av poppelallé hos Länsstyrelsen för att ta ner träden. Dispensansökan godkändes av Länsstyrelsen 2020. Dispensansökan är avhängig att kommunen genomför kompensationsåtgärder. De 27 träd som får fällas ska ersättas med 27 nya träd i allé. Det ska även anläggas en faunadepå där 30 % av den döda veden ska tas om hand och utgöra boplats åt insekter vilket bidrar till den biologiska mångfalden.

Projektet förväntas bidra till att följande leveransmål uppfylls:

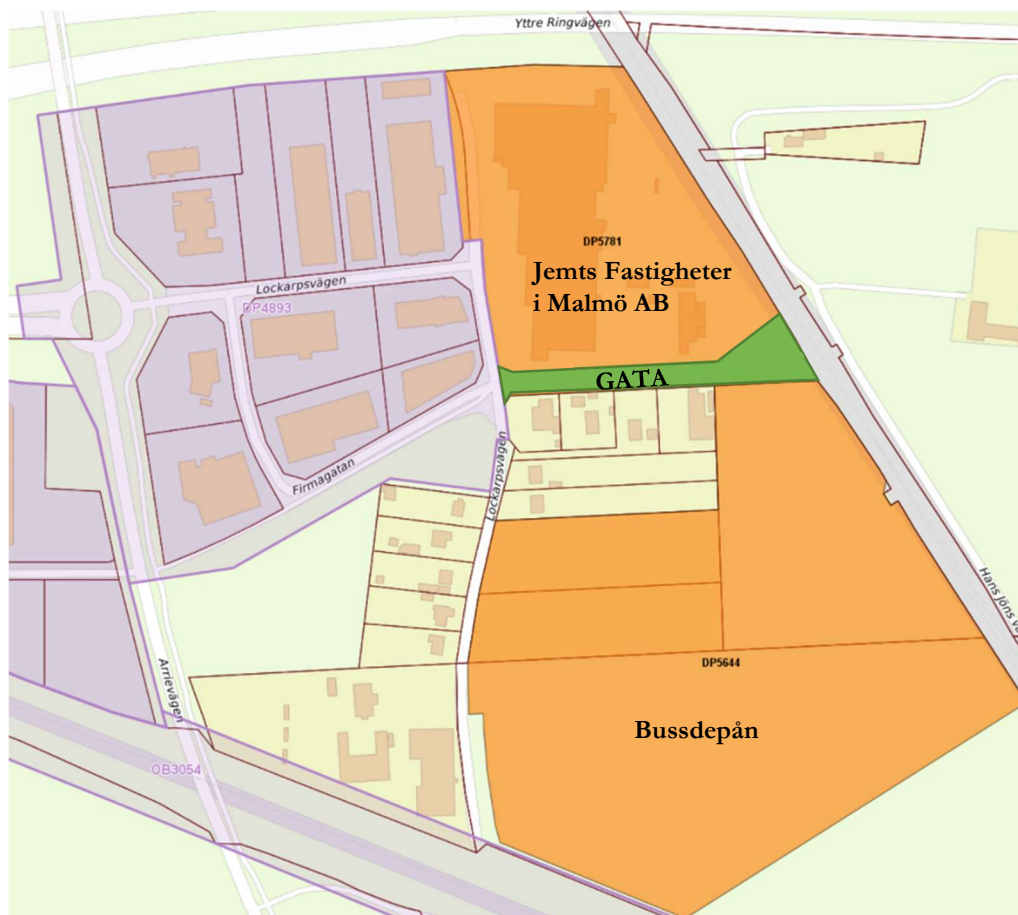
- Möjliggör för cirka 600 arbetstillfällen
- Kvartersmark om ca 71 000 m² för en bussdepå
- Ny trädallé samt faunadepå för den biologiska mångfalden

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Projektet ligger utanför Yttre Ringvägen och avgränsas geografiskt av järnväg i öst och söder, Trelleborgsbanan och Ystadbanan. I området finns även befintlig villabebyggelse. Nordväst om bussdepån ligger ett befintligt verksamhetsområde, Lockarps bageri, Dp 4893.

Norr om planområdet har en ny detaljplan, Dp 5781, antagits i Stadsbyggnadsnämnden i maj 2023. Inom detaljplanen planeras en ny gata som kommer att användas som in- och utfart för buss- och persontrafiken till och från bussdepån samt till verksamheten inom Dp 5781, se figur 3.



Figur 3. Angränsande planområden samt skiss för gata i grönt.

I projektet ingår följande fastigheter:

- Lockarp 27:19, ägare Malmö kommun
- Lockarp 27:20, ägare Malmö kommun
- Del av Lockarp 27:15, ägare Malmö kommun
- Del av Lockarp 31:1, ägare Malmö kommun



Figur 4. Berörda fastigheter inom rosa markering.

3.2 Detaljplan

Detaljplan

I projektet har Fastighets- och gatukontoret ansökt om ny detaljplan, Dp5644, Lockarp 31:1 m.fl. Detaljplanen antogs i juni 2023 av kommunfullmäktige men blev överprövad av Länsstyrelsen och överklagad av ett antal berörda fastighetsägare. Överklagandeprocessen förväntas pågå under hösten 2023.

Detaljplanen möjliggör etablering av en ny bussdepå med tillhörande anläggningar, transformatorstation samt en dagvattenanläggning. Bussdepå ska inrymma drygt 200 bussar varpå ytor för uppställning och laddning av bussarna ska anordnas. En huvudbyggnad ska byggas som inrymmer verkstad och personalutrymmen.

Detaljplanen reglerar bebyggelsens placering, höjd, utbredning, kulör, fasadutformning och takutformning. Detta för att den visuella påverkan på landskapet ska begränsas. Regionfastigheter ska vidta de skyddsåtgärder som krävs för att kringliggande bebyggelse inte ska utsättas för oacceptabel störning genom att anlägga bullervallar och bullerplank.

Planområdet utgörs idag till största delen av jordbruksmark. Fastigheterna Lockarp 31:1 och 27:15 inom planområdet arrenderas ut. Arrendet på Lockarp 27:15 är uppsagt och arrendet på Lockarp 31:1 gäller fram till sista augusti 2023 och är sedan uppsagt.

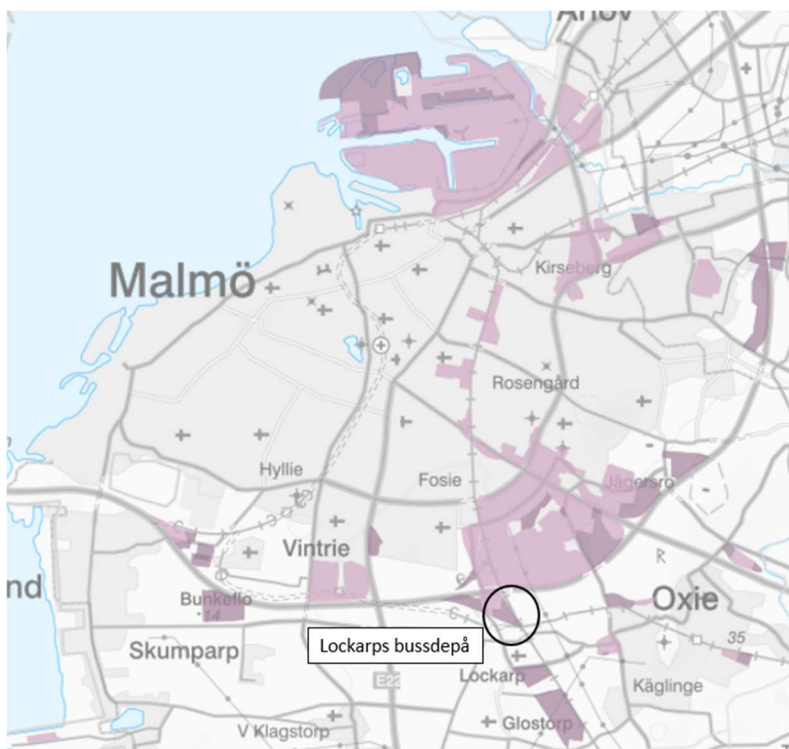


Figur 5. Plankarta antagandehandlingen, Dp 5644.

Översiktsplan

I översiktsplanen pekas området ut som ett nytt område för verksamheter.

I översiktsplanen framgår att staden behöver bereda plats för olika tekniska funktioner som krävs för ett fungerande samhälle. Det inkluderar exempelvis depåer för kollektivtrafik, uppställningsplatser för servicefordon osv. Lockarp är en lämplig plats för denna funktion. Fastigheten har den storlek och utformning som efterfrågas samt ett bra läge med närhet till centrum för bussarna.



Figur 6: Verksamhetsområdena i Malmö stad enligt gällande översiktsplan.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

I direkt anslutning till planområdet i norr har en ny detaljplan antagits, Dp 5781, för kontor och verksamheter. Inom detaljplanen planeras en ny allmän gata i förlängningen av Firmagatan. Gatan ska användas som in- och utfart till bussdepån samt trafik till verksamheten inom Dp 5781.

I arbete med detaljplan Dp5644 för bussdepån har olika lägen för in- och utfart utretts. I samrådshandlingen planerades gatan över fastigheterna Lockarp 26:13 och 8:2. Det fanns svårigheter att få till en bra anslutning till Arrievägen så när ansökan om en ny detaljplan för Lockarp 27:33 inkom och det planerades för en gata i samma sträckning som tidigare utretts av staden så initierades en dialog med fastighetsägarna. De ställde sig positiva till förslaget och för att förverkliga planerna påbörjades planarbetet för Lockarp 27:33 direkt.

Kommunen och fastighetsägarna till Lockarp 27:33, Jemts fastigheter i Malmö AB, har tecknat ett exploateringsavtal för att reglera gatukostnadsersättningen. Utgiften för den allmänna platsmarken belastar projekt 8945 och projektet har ett beräknat projektnetto på -7,9 mnkr. Den allmänna platsmarken försörjer dock till största del etableringen för bussdepån där ett positivt

projektnetto om 57 mnkr har beräknats.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Tidigare beslut som tagits inom projekt 6664:

- Start PM 2018-11-09
- Ansökan om detaljplan 2018-12-14
- Yttrande om samråd TN 2021
- Markanvisningsavtal TN 2022-03-29
- Yttrande granskning TN 2023

Kommande beslut:

- Köpeavtal

3.5 Genomförande

Föreslagen investering omfattar till stor del redan nedlagda utgifter. I projektet har två fastigheter, Lockarp 27:19 och 27:20 förvärvats. Förvärven skedde 2019 när fastigheterna låg ute till försäljning. Eftersom fastigheterna ligger i ett utpekad kommande verksamhetsområdet och bussdepån planerades så var det strategiskt klokt att köpa fastigheterna. Fastigheterna ingår i den blivande kvartersmarken.

Under projektets gång har flertalet utredningar för b.l.a. markmiljöundersökningar, arkeologi och trafiklösningar utförts. Efter att detaljplanen vinner laga kraft ska det inom ett område på fastigheten Lockarp 27:15 genomföras den slutgiltiga arkeologiska undersökningen för att ta bort fornlämningar.

När Regionfastigheters entreprenad börjar bli klar, vilket beräknas ske Q4 2026, ska naturområdet i söder anläggas och färdigställas. På ytan ska marken förberedas så att en ny trädallé kan planteras. En grusad väg med vändplats anordnas för att nå den jordbruksmark som består på Lockarp 31:1 samt för att underhålla och sköta naturområdet.

De kompensationsåtgärder, träd i allé samt en faunadepå, som ska anläggas behöver inte ske inom planområdet enligt Länsstyrelsen. Alla träd som ska kompenseras, totalt 27 träd, kommer inte få plats inom naturområdet. Projektet ska dock bekosta, planera och utföra dessa åtgärder någonstans i staden samt redovisa för Länsstyrelsen när åtgärderna är utförda. Dispensen gäller under detaljplanens genomförande tid, vilket är 10 år.

Entreprenaden, av den allmänna platsen, planeras ske Q2 2027.

3.6 Potentiella föroreningar

Projektområdet har undersökts i omgångar. Historiskt har marken till största del varit åkermark som brukats men en mindre del har även använts för småskalig odling.

I tecknat markanvisningsavtal har kommunen och Regionfastigheter kommit överens om att Regionfastigheter åtar sig att själva svara för masshantering och terrasseringen av kvartersmarken för att göra marken byggklar. Regionfastigheter planerar att flytta massor och återanvända dessa till de bullervallar som måste anläggas för att hantera buller från verksamheten. Vid ett eventuellt massöverskott inom kvartersmarken, massor som måste köras bort och lämnas in, (under NV-

MKM, naturvårdsverkets riktvärde för mycket känslig markanvändning) ska Regionfastigheter stå för kostnaden.

Halter över de generella riktvärdena förekommer här för vissa bekämpningsmedel men avser nivåer för vilka markmiljön skyddas. Förvaltningens bedömning är dock att det inte, ur en risknyttosynpunkt, är motiverat att köra bort massor för att förbättra förutsättningarna för markmiljön i detta projekt. Stora delar av ytorna kommer antingen utgöras av en bullervall eller asfalteras. Genom att låta massorna vara kvar sparas över hundra lastbilstransporter. Åtgärden kan dock behöva vissa ytterligare utredningar då detaljprojekteringen med planerade höjder fastställts.

En PAH förorening påträffades i västra delen av planområdet. Eftersom inga tecken på större utfyllda områden finns antas PAH föroreningen vara lokal (inga halter har påträffats i de försök som gjorts för att avgränsa). Fläckar av hydraulolja, smörjolja, motorolja eller diesel kan inte uteslutas på lantbruksfastigheter men bedöms inte ge en större ökning av masshanteringskostnaderna. Kring detta område kan en mindre åtgärd bli aktuell och har beräknats till ungefär 10 tkr för schakt, transport och omhändertagande.

Skulle bedömningen att överskottsmassor ändå förväntas uppkomma i projektet krävs troligen en avfallsklassificering av dessa för att kunna hantera dem korrekt på en mottagningsanläggning. Kostnaden för schakt, transport och omhändertagande av massor med bekämpningsmedel över Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning, NV-MKM, och högt organiskt innehåll bedöms till 1,5 tkr/ton.

Kostnaderna är därför svåra att bedöma då tillsynsmyndighetens bedömning av föreslagen hantering inte går att förankra förrän byggnationen och massbehovet beskrivs i detalj. Objektsgodkännandet har tagit höjd för eventuell hantering då kommunen i tecknat markanvisningsavtal samt i kommande överlåtelseavtal ska bekosta inom detaljplaneområdet i erforderlig omfattning hantering och sanering av eventuella mark- och grundvattenföroreningar.

3.7 Osäkerhet och risker

- Om det föreligger markföroreningar som inte är kända idag är risken att det kan komma att påverka projektets kalkyl.
- Dagvattenanläggningen som är kopplad till dikningsföretaget och dess ledningar ska utredas vidare i projekteringen. Detta kan komma att påverka kostnaderna.
- Kvarvarande arkeologi blir dyrare än beräknat och påverkar projektets kalkyl.
- Projektområdet är stort och det finns en risk att det under entreprenaden uppkommer kostnader för okända ledningar, konstruktioner i mark osv. som måste åtgärdas.
- Längden på överklagandeprocessen av detaljplanen kommer påverka projektets tidplan samt att intäkten från försäljningen eventuellt inkommer först 2025.

4. Tidplan

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	Juni 2023
Antagande av detaljplan	Juni 2023
Köpeavtal	Hösten 2023
Projektering	Hösten 2026
Entreprenad	Våren 2027
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Våren 2028
Garantifas	2027-2029

Tidplanen kommer eventuellt justeras efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

5. Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

De totala utgifterna i projektet beräknas till 35 mnkr. Totala intäkter från försäljningar bedöms till 92 mnkr, vilket ger ett positivt projektnetto om 57 mnkr.

Vissa poster i totalkalkylen är inte längre att klassa som en investering respektive en inkomst på balansräkningen, utan i stället som en intäkt och kostnad på resultaträkningen (driften). Dessa redovisas specifikt under rubrik 5.1.3.

Driftskonsekvenserna som projektet ger upphov till beräknas till 450 tkr brutto.

Projektkalkyl Exploatering	Tkr
Köpeskilling	92 000
Summa inkomster	92 000
Allmän platsmark	
Entreprenad	-4 000
Bygglämnad	-100
Projektering	-50
Oförutsett	-1 450
Kvartersmark	
Markarbeten	-20
Fastighetsbildning	-200
Kreditivränta	-100
Gemensamma utgifter	
Förvärv	-9 500
Plankostnader	-2 000
Arkeologi	-2 000
Rivning av byggnad / konstruktion	-80
Hantering av massor över MKM	-2 500
Intern tid	-2 500
Utredningar	-1 500
Oförutsett	-9 000
Summa utgifter	-35 000
Projektnetto	57 000

5.1.1 Utgifter

Totala utgifter i projektet bedöms uppgå till 35 mnkr. Hittills upparbetat i projektet är ca 14,6 mnkr där förvärv av två fastigheter på 9,5 mnkr har gjorts för att möjliggöra kvartersmarken för bussdepån. Ytterligare större poster med nerlagda utgifter är plankostnader på ca 2 mnkr samt intern tid, utredningar och arkeologi. Regionfastigheter åtar sig att själva svara för masshantering och terrasseringen av kvartersmarken för att göra marken byggklar så på kvartersmarken utförs inga ytterligare åtgärder från Fastighet- och gatukontorets sida. Det som ska anläggas på allmän platsmark, efter att Regionfastigheter byggt färdigt, är en trädallé samt en grusväg med vändplats och en faunadepå för att öka den biologiska mångfalden.

Vid fördelning av gemensamma utgifter, vilka i det här projektet består av arkeologi, interntid, utredningar och oförutsett har arealmodellen använts där 99% har tillförts kvartersmark och 1% allmän plats. Totala utgifter för kvartersmark uppgår då till 24,6 mnkr och utgifter för 5,8 mnkr allmän platsmark. Kostnader för hantering av massor över MKM, rivning av konstruktion/byggnad samt plankostnader klassas inte som investering och återfinns i stället under rubrik 5.1.3.

Utgifterna är i prisläge maj 2023.

5.1.2 Inkomster

Totala inkomster beräknas uppgå till 92 mnkr. Det är försäljningsinkomster baserat på försäljning av ca 71 000 kvadratmeter tomtyta till ett pris per kvadratmeter på 1450 kr. På del av ytan reduceras priset på grund av närheten till en gasledning och sätts till ett pris per kvadratmeter på 1160 kr. Priset reduceras ytterligare då Regionfastigheter utför masshantering och terrassering med 100 kr/kvm. Totalt bedöms köpeskillingen till 92 mnkr.

5.1.3 Resultatpåverkande poster i totalkalkylen

Utifrån projektets totalkalkyl framgår nedan att tekniska nämndens resultatram för exploatering påverkas till följd av detta projekt. Den totala resultatpåverkan uppgår till ca 63 mnkr där år 2024 visar stort positivt resultat, medan åren t om 2022 samt 2023 uppvisar mindre kostnader.

Resultatpåverkande intäkter och kostnader, Tkr	År -2022	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	Totalt
Köpeskillning	0	0	92 000	0	0	92 000
Gatukostnadsersättning från exploitör	0	0	0	0	0	0
Summa intäkter	0	0	92 000	0	0	92 000
Bokfört värde kopplat till såld fastighet	0	0	-24 600	0	0	-24 600
Plankostnader	-1 000	-1 000	0	0	0	-2 000
Rivning av byggnad / konstruktion	-80	0	0	0	0	-80
Hantering av massor över MKM	0	0	-2 500	0	0	-2 500
Summa kostnader	-1 080	-1 000	-27 100	0	0	-29 180
Totalt per år	-1 080	-1 000	64 900	0	0	62 820

5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
-2022		-13 570	-13 570
2023		-1 900	-1 900
2024	92 000	-7 150	84 850
2025		-650	-650
2026		-1 830	-1 830
2027		-9 900	-9 900
Summa	92 000	-35 000	57 000

Likviditeten över tid kommer eventuellt justeras efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenserna som projektet ger upphov till beräknas till 450 tkr brutto.

Driftkonsekvenser Tkr

År	<i>Allmän platsmark</i>		<i>Kvartersmark</i>		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2027	0	-450	0	0	-450
Summa	0	-450	0	0	-450

Investeringsutgiften för allmän plats om 5,8 mnkr kommer aktiveras i takt med att den färdigställs och tas i bruk. Hösten 2027 bedöms träden planterade och allmän plats besiktigad och klar. Driftkonsekvenserna bedöms uppgå till 450 tkr årligen.

Ingen driftkonsekvens kommer att uppstå för kvartersmarkens utgifter, då all tomtmark kommer att säljas. Det är endast vid intern markupplåtelse eller vid tomträttsupplåtelse driftkonsekvens uppstår avseende kvartersmark.

För drift och underhåll har en schablon på 2,75 procent tagits upp. Kapitalkostnaderna baseras på avskrivning enligt schablon på 40 år, dvs 2,5 procent och för internränta har nuvarande internräntesats 2,5 procent använts.

5.4 Budgetavstämning

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