

Budgetskrivelse 2025

Tekniska nämnden

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Förändringar i omvärlden	4
Ökad konkurrens om mark.....	4
Nya normer för mobilitet.....	5
Godskapacitet och internationella trafikflöden	5
Klimatomställning och energisituationen.....	5
Integration och hållbar tillväxt.....	6
Samverkan för minskad brottslighet.....	6
Förändring och utveckling av nämndens verksamhet	7
Klimatomställning och biologisk mångfald	7
Mark för bostäder	8
Mark för verksamheter	9
Tekniska nämnden som fastighetsägare	9
Hållbar mobilitet	9
Malmö som kuststad	10
Utveckling av Malmö hamn	10
Hållbar och klimatsmart hamn.....	11
Det offentliga rummet.....	11
Renhållning och skötsel	12
Arrangemang och besöksanläggningar	12
Kultur och fritid i den växande staden	13
Ökad trygghet.....	13
Samverkan och involvering	14
Investeringar	14
Kategori Exploatering	15
Kategori Storstadspaketet - infrastruktur	19
Kategori Mobilitet.....	20
Kategori Offentlig miljö	21
Kategori Fastighet/byggnader	22
Kategori Fastighetsförvärv.....	23
Kategori Hamnanläggningar.....	23
Kommunbidrag	25
Kommunbidrag Tekniska nämnden	30
Riktade statsbidrag och övriga bidrag	32
Begäran om investeringsram	33
Investeringsram.....	33

Sammanfattning

I budgetskrivelse 2025 beskriver tekniska nämnden omvärldsförändringar som påverkar nämndens verksamheter samt förändringar och utveckling av nämndens verksamhet under 2025 och framåt.

Omvandlingen av Malmö fortsätter. Storstadspaketet och andra stora satsningar i om- och utbyggnaden av Malmö är viktiga inslag i tekniska nämndens verksamhet de kommande åren. Infrastruktur, offentliga miljöer och andra gemensamma funktioner ska anpassas till det framtida tätare Malmö där gröna och blå värden prioriteras, fler människor ska vistas och olika behov ska tillgodoses på samma ytor. Skötsel, drift och underhåll är viktiga inslag för att Malmö fortsatt ska vara en attraktiv stad att leva i. Dialog, förankrings- och beslutsprocesser är avgörande för att förverkliga målsättningarna.

Klimatfrågor, klimatomställning och genomförande av Malmö stads miljöprogram tar stor plats i nämndens arbete de kommande åren. Minskade utsläpp av växthusgaser, ökad anpassning till ett förändrat klimat och stärkta ekosystemtjänster är centralt i hela tekniska nämndens verksamhet. Tekniska nämnden arbetar för en grönare stad med hög krontäckning och ökad andel grönyta enligt modellen 3-30-300.

Arbetet med att bygga staden hel och minska segregationen fortsätter. Tekniska nämnden följer fortsatt läget på bostadsmarknaden och har en tät och nära dialog med bostadsmarknadens aktörer. För att tillgodose behoven på bostadsmarknaden behöver till exempel verktyg som rabatterad tomträtt och krav på hyresnivåer användas.

Arbete i samordningsorganisationen mellan tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen gällande Öresundsmetron fortsätter med koordinering och utredningar under 2025. Utveckling av hållbar och klimatsmart hamn fortsätter och masterplan för hamnen beräknas behandlas av nämnden under 2025.

Det stadsövergripande ansvarsområde inom tillgänglighets- och funktionsrättsarbetet behöver bedrivas långsiktigt och i samverkan inom och mellan nämnder. Tekniska nämnden arbetar med övergripande tillgänglighetssamordning i samarbete med funktionsstödsnämnden, servicenämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Det rådande konjunkturläget speglas i nämndens budget som visar försiktighet i intäktsprognoserna men med bedömd successiv återhämtning runt 2027–2028. Det finns flera osäkerheter på både intäkts och kostnadssidan för till exempel färdtjänst och parkering, där prognosen för 2025 kan komma att justeras i delårsrapporten. Nämnden önskar bibehålla principen om indexering av drift- och underhållsentreprenaden med servicenämnden i nivå med övrig indexreglering som beslutades i budget 2024.

Tekniska nämndens investeringsplan innefattar ökade behov i befintliga anläggningar, högre generellt kostnadsläge och utbyggnad och förbättring av stadsmiljön, vilket leder till begäran om ökad investeringsram. För att kunna realisera den planeringen som beskrivs inom respektive investeringskategori begär tekniska nämnden totalt 1 490 mnkr i investeringsram för 2025.

Förändringar i omvärlden

Här besvarar nämnden följande frågeställningar:

- Vilka viktiga beslut, händelser och förändringar i omvärlden förväntas påverka nämndens verksamhet under 2025 och framåt, samt på vilket sätt?
- Vilka förändringar ser nämnden behov av i Malmö stad som helhet som skulle möjliggöra förbättringar i den egna verksamheten? Hur kan nämnden bidra till att underlätta måluppfyllelsen och/ eller minska nettokostnaderna för Malmö stad som helhet?

Omvärldsanalysen och trendspaningen, Utblick Malmö, är Malmö stads gemensamma utgångspunkt inför planering av verksamhet. Utblick Malmös omvärldsanalys sätter fokus på Malmös nuläge inom demografi, näringsliv, hållbarhet samt ekonomi och trendspaningen ger insikter om vad som påverkar Malmö och Malmö stad mot 2035.

Omvärldsanalysen uppdateras årligen. 2024 lyfts Malmö fram som Sveriges snabbast växande storstad som förväntas fortsätta växa befolkningsmässigt om än långsammare än tidigare prognostiserat. Konjunkturläget har försämrats och mycket tyder på att Sverige är inne i en lågkonjunktur. Samtidigt vänder inflationen nedåt och arbetslösheten ökar marginellt. En tendens till ökad avmattning i näringslivet i Skåne lyfts fram samtidigt som bilden är tvetydig och till exempel Tillväxtkommissionen pekar på god tillväxt men med ihållande arbetslöshet, utanförskap och segregation.

Trendspaningen som revideras var fjärde år lyfter fram följande fem megatrender:

- Varmare klimat och hårdbrukade resurser
- Digitalisering, automatisering och AI-fiering
- Globalisering på reträtt
- Urbanisering med nyansering
- Åldrande befolkning

En rad andra förändringar i samhället påverkar nämnden. Effektiviseringstryck på offentlig sektor ökar när ekonomiska resurser ska räcka till fler och större behov. På grund av krig i Europa är beredskapsfrågor viktiga. Tekniska nämnden behöver se över hur uppdrag kan påverkas och hur beredskapsarbetet kan utvecklas. För att bygga upp reservlösningar och en bättre förmåga att upprätthålla nämndens uppdrag i krissituation kommer investeringar och utbildningsinsatser att vara nödvändiga de kommande åren. Hur medlemskapet i Nato påverkar staden är i nuläget oklart. Tekniska nämnden bevakar utvecklingen och behöver ta höjd för nya eller förändrade myndighetskrav samt andra förändringar.

Ökad konkurrens om mark

Den förväntade befolkningstillväxten i staden i kombination med Malmö stads ambition om en tätare, grönare och mer funktionsblandad stad leder till ökad konkurrens om mark. Konkurrensen innebär att olika intressen behöver vägas mot varandra vilket kan innebära komplexa målkonflikter. Viktiga värden för ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet behöver vägas tillsammans. Behoven hos de som bor, vistas och verkar i Malmö förändras också över tid och centrala rättighetsaspekter kopplade till bostad, försörjning, tillgänglighet, trygghet med mera behöver beaktas utifrån malmöbornas olika förutsättningar. En växande befolkning innebär dessutom att fler använder staden vilket medför behov av fler offentliga platser såsom torg, parker och andra rekreativa miljöer samt ett ökat behov av skötsel och underhåll. Barns rättigheter ska särskilt beaktas, tillgänglighetsperspektiv tillgodose och jordbruksmark värnas.

Malmö stad behöver möta dessa komplexa målkonflikter och behov med ett mer effektivt markutnyttjande. För att optimera användningen av stadens mark bör multifunktionalitet och ökat samnyttjande eftersträvas. Varje insats som görs i staden måste skapa flera värden och möta flera behov. Multifunktionalitet ger ofta högre byggkostnader, men en lyckad multifunktionell lösning ersätter flera andra investeringar och kan därmed bli mer kostnadseffektiv på sikt. För att åstadkomma ett mer effektivt markutnyttjande ställs högre krav på kommungemensamma prioriteringar i staden där flera nämnder och

bolag samarbetar och skapar ett gemensamt fokus kring specifika utmaningar. Utmaningarna ställer högre krav på tidig hantering, samordning och prioritering i exploateringsarbetet.

Nya normer för mobilitet

Ökad konkurrens om mark i ett växande Malmö ställer ökade krav på staden avseende kapacitet för och främjande av hållbara trafikslag. För att möta befolkningstillväxten och binda ihop stad och region ska staden reservera mark för en fortsatt utveckling av yteffektiva transportslag.

Nya teknologier möjliggör mobility-on-demand och pekar mot att framtidens urbana miljöer blir mindre bilcentrerade i sin utformning än dagens. Nya mobilitetslösningar leder till mer diversifierade transportmönster. Elektrifieringen av transportsektorn pågår och kräver tillgång till laddstationer runt om i staden. Cykeltrafiken ökar kontinuerligt och blir mer diversifierad, delvis beroende på elektrifiering av cykelflottan.

Därtill väntas kranskommunerna också växa, vilket kan komma att innebära en ökad inpendling till arbetsplatser i Malmö. Det kan påverka såväl kommunikationer som offentliga miljöer i stort. Det ställer krav på utbyggnad av lokal och regional kollektivtrafik liksom höga krav på drift och underhåll av vägnät.

Godskapacitet och internationella trafikflöden

Till följd av de ökade trafikflöden som öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas innebära planerar Trafikverket en planskild spårförbindelse på Malmö bangård, ytterligare plattformsspår samt kapacitetsförstärkningar mot Östervärn. Det blir viktigt för staden att samverka med Trafikverket så att kringliggande utveckling kan hanteras parallellt med dessa satsningar. Utvecklingen kring Malmö C, med planering för en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, utveckling av Malmö hamn och omvandlingen av Nyhamnen, innebär en mängd strategiska avväganden med koppling till såväl statliga investeringar som internationella trafikflöden.

På sikt kan området kring Nyhamnen och Malmö C behöva avlastas från genomfartstrafik. Då blir förbindelser mellan såväl Mellersta och Västra hamnen som Mellersta och Norra hamnen viktiga. Prognoser pekar mot att Malmös rangergodsbangård kommer att bli fullt nyttjad 2035–2040. Framtida godsrankering på Malmö bangård samt dess kopplingar till Malmö Hamn behöver därför utredas i samverkan mellan staden, Trafikverket och hamnoperatören Copenhagen Malmö Port (CMP).

Kombinationen ökad befolkning och ökad utrikes export av järnmalm och trävaror, med mera, beräknas leda till en volymökning om cirka 40 % lastat och lossat gods i hamnen, mellan 2019 och 2045. Till följd av att Trafikverket kommer att upplåta fler vägar till tyngre lastbilsfordon under 2020-talet kommer även kommuner att behöva förstärka sin del av vägnätet.

Säkerhetsläget i Europa ställer större krav på hamnverksamheten, på en mer robust energiförsörjning och ett ökat fokus på förbättrad tillgänglighet och resiliens i transportsystemet mellan stambanor, godsbangårdar och hamnar. Sjöfarten genererar större fartyg vilket innebär ett behov av förstärkta kajer och djupare genomfartsleder.

Klimatomställning och energisituationen

Jordens klimat blir allt varmare. I Sverige och Skåne väntas medeltemperaturen öka mer än det globala genomsnittet. Det leder i sin tur till ett ökat behov av klimatanpassning. Tekniska nämnden berörs av klimatförändringarnas effekter som fastighetsägare, exploatör och som ansvarig för väg- och kustinfrastrukturen. Påtagliga hot som berör tekniska nämndens ansvarsområden är översvämningar, havs- och grundvattennivåhöjningar, långa perioder av torka med risk för urbana värmeöar och vattenbrist inom lantbruket.

En viktig framgångsfaktor i klimatomställningen är arbetet för grönare städer. Många städer i världen ställer om sin stadsplanering med fokus på grönska och hög krontäckning. Syftet är att minska de värmeöar som bildas i hårdgjorda stadsmiljöer och skapa mer attraktiva och människovänliga städer.

Energifrågan är viktig för att Sverige och Malmö ska klara den klimatomställning som krävs. Samtidigt sker en teknisk utveckling och tillväxt som ökar behovet av el. Sveriges energisystem har utmaningar, särskilt i södra Sverige där det i dag råder underskott. Med begränsad kapacitet att föra över el från överskottsområden i norr skapar detta en bromskloss för företagsetableringar och tillväxt. Exempel på konsekvenser som kan uppstå om inte energifrågan och arbetet med klimatomställningen tas på allvar och växlas upp är en ökad sårbarhet för samhälle, företag och individer, särskilt i södra Sverige. Energieffektiva om-, till- och nybyggnationer med högre energikrav än byggreglerna kräver leder till snabbare omställning.

Integration och hållbar tillväxt

Det har under 2022–2024 skett en inbromsning av bostadsbyggandet i Malmö med färre sökta detaljplaner och färre byggstartade bostäder. Ekonomisk stagnation, höjda räntor, inflation och dyrare materialkostnader har påverkat bostadsmarknadens aktörer och minskat bostadsbyggandet. Även om ränteökningarna och inflationen avtar eller minskar under 2025 kan det dröja innan det i sin tur har effekt på bostadsmarknaden. Tekniska nämnden säljer för närvarande mindre mark än tidigare. Det är svårt att förutspå hur dels ekonomin, dels byggsektorn återhämtar sig och vilka konsekvenser det kommer ge på sikt för Malmös bostadsförsörjning. Ett långvarigt minskat bostadsbyggande skulle exempelvis kunna påverka Malmös kompetensförsörjning till näringsliv och välfärdsyrken om bostadsbristen ökar i staden. Barnfattigdomen i Malmö är bland den högsta i landet och barn riskerar att drabbas särskilt.

Tillgång till bostad är en grundläggande mänsklig rättighet och en jämlikhets- och jämställdhetsfråga som ställer krav på såväl nybyggnation som på strategi för hur befintligt bostadsbestånd nyttjas. För att ge förutsättningar till bostäder till låga kostnader tillgängliga för alla malmöbor behöver de verktyg staden själva råder över användas mer aktivt. Samverkan inom staden samt med fastighetsägare, däribland Malmös kommunala bostadsbolag behöver fortsatt vara prioriterat.

Tillväxtkommissionen för ett inkluderande och hållbart Malmö pekar ut riktning inom ett flertal områden som relevanta för tekniska nämndens bidrag till hållbar tillväxt. Rekommenderade åtgärder handlar bland annat om ramvillkor för näringslivet, regional såväl som intern samverkan i kommunen samt utveckling av infrastruktur. Tekniska nämnden påverkas av förutsättningarna på bostads- och arbetsmarknaden som ställer höga krav på samverkan och gemensamma prioriteringar i staden. Tillväxtkommissionens rekommenderade åtgärder behöver beaktas inte minst i relation till det näringslivsprogram som staden ska ta fram.

Samverkan för minskad brottslighet

Malmöbornas utsatthet för brott har minskat samtidigt som otryggheten är fortsatt hög. För att skapa trygghet och förebygga brott krävs samverkan över organisationsgränser. Malmö stad har tecknat en samverkansöverenskommelse med Polisområde Malmö vars åtgärdsplan kommer att revideras kommande år. Lagen om kommunernas ansvar för brottsförebyggande arbete ger riktning för stadens och nämndens arbete med trygghetsfrågorna kopplat till brottslighet.

Tekniska nämnden har tagit fram en trygghets- och säkerhetsstrategi. Stadens fysiska planering kan främja möten och relationer mellan människorna som lever, verkar och vistas i staden och ska tillgodose en god stadsmiljö och en förstärkt malmöidentitet. I Malmö stad pågår ett långsiktigt brottsförebyggande arbete inom Communities That Care. Det finns stor potential i en ökad samordning mellan stadens nämnder inom ramen för trygghetsarbetet.

En pågående statlig utredning om platssamverkan utreder om samarbete enligt BID (Boende, Integration, Delaktighet) bör vara obligatoriskt för fastighetsägare och kommun. Fokus för utredningen, som ska slutredovisas i början av 2025, är trygghet, trivsel och brottsförebyggande åtgärder i byggd miljö. Nämndens befintliga arbete med samverkansmodellen gör att staden ligger i framkant för detta arbete.

Förändring och utveckling av nämndens verksamhet

Här besvarar nämnden följande frågeställning:

- Vilka verksamhetsförändringar, effektiviseringar eller kvalitetsutveckling pågår eller planeras inom nämnden framöver? Beskriv även förändrade arbetssätt och/eller samarbete med andra som leder till förbättrad kvalitet och/eller minskade kostnader.

Tekniska nämnden arbetar vidare med den för staden viktiga exploateringsverksamheten i vilken en rad områden byggs ut- och om. Tekniska nämndens viktigaste verktyg för att motverka segregation är att åstadkomma ett blandat bostadsbyggande i hela staden, bygga bort barriärer och verka för goda livsmiljöer i Malmö. Malmö stads markägande ska användas så att förutsättningar för nyproduktion av bostäder och ett allsidigt bostadsbyggande i alla delar av staden ges. Social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet är centrala ledord i skapandet av det framtida Malmö.

Arbetet med klimatomställning och genomförande av Malmö stads miljöprogram är ett prioriterat område. Samarbetet med exempelvis stadsbyggnadsnämnden, miljönämnden, servicenämnden och kommunstyrelsen, liksom aktörer utanför Malmö stads organisation, är en förutsättning för att lyckas med arbetet. Områdena mobilitet samt bygg- och anläggningsverksamhet är centrala i nämndens klimatomställning.

Arbetet med en eventuell framtida metroförbindelse till Köpenhamn fortsätter. Arbetet genomförs bland annat i en fördjupad översiktsplan (FÖP) som stadsbyggnadsnämnden ansvarar för. Inom samordningsorganisationen mellan stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och kommunstyrelsen fortsätter arbetet med nämndsövergripande koordinering och utredningar. Metroarbetet har beröringspunkter med Malmö hamns långsiktiga utveckling med bland annat nya utfyllnader i Norra hamnen. Viktiga pusselbitar framöver är förankring och kommunikation kring organisatoriska och finansiella lösningar på den framtida metron. En tänkbar förlängning av Öresundsmetron från Malmö central finns med i planeringen. Under 2025 planeras arbetet med den fördjupade översiktsplanen resultera i en samrådshandling. Den fördjupade översiktsplanen beräknas behandlas av kommunfullmäktige 2027.

Arbetet med tillgänglighets- och funktionsrättsfrågor är ett stadsövergripande ansvarsområde som behöver bedrivas långsiktigt och i samverkan inom och mellan nämnder. Tekniska nämnden arbetar med övergripande tillgänglighetssamordning i samarbete med funktionsstödsnämnden, servicenämnden och stadsbyggnadsnämnden. Arbetet med att ta fram en gemensam riktning för tillgänglighet i staden, med fokus på digitala tjänster, service och fastigheter har inletts och fortsätter under 2025.

Klimatomställning och biologisk mångfald

Minskade utsläpp av växthusgaser, ökad anpassning till ett förändrat klimat och stärkta ekosystemtjänster är centralt i hela tekniska nämndens verksamhet som utgår från av kommunfullmäktige beslutat miljöprogram. Fokus är att minska de största utsläppen genom att följa upp och rikta arbetet där det gör mest nytta. Malmö stad arbetar tillsammans inom de mest prioriterade omställningsområdena under arbetet med Klimatomställning Malmö.

Tekniska nämnden bidrar inom flera omställningsområden, exempelvis mobilitet, cirkulär ekonomi och klimatneutral byggnation. Nämnden har sin största direkta klimatpåverkan från bygg- och anläggningsverksamhet och för Malmö som geografiskt område står vägtrafiken för den största påverkan på klimatet. För att lyckas i klimatomställningsarbetet behöver det genomföras ett genomgripande utvecklingsarbete inom dessa områden kommande år.

Tekniska nämnden leder klimatomställningsarbetet inom mobilitetsområdet och kraftfulla insatser för att minska vägtrafikens klimatpåverkan behöver göras. Omfattande satsningar på kollektivtrafik och cykel genomförs för att minska vägtrafikens klimatpåverkan. Under kommande år blir övergången till elfordon avgörande och olika former av reglering av trafiken i staden kommer att spela en viktig roll i

klimatemställningen.

Nämnden har möjlighet att driva på omställningsarbetet på andra sätt. Till exempel genom en hög ambitionsnivå för egen förnyelsebar elproduktion. Även cirkulär materialhantering kommer att vidareutvecklas de kommande åren. För att uppnå målen i miljöprogrammet behöver utsläppen av växthusgaser minska och upptaget av kol öka. Malmös mark- och vatteninnehav innebär naturliga kolsänkor som behöver bevaras, optimeras och utvecklas.

För att värna och skapa plats för mer grönska och blågröna lösningar krävs att dessa frågor prioriteras. Tekniska nämnden arbetar för att öka mängden gröna miljöer i staden, dels genom att minska hårdgjord yta i befintlig stad och dels genom att förorda nyskapade gröna ytor i planerings- och exploateringsprocesser. De gröna ytornas kvalitet ska stärkas och nämnden ska arbeta för en ökad variation av biotoper i staden. Tekniska nämnden arbetar för en grönare stad med hög krontäckning och ökad andel grönyta enligt modellen 3-30-300 i översiktsplanen. Träd planteras såväl i gatumiljöer där bristen är stor som i parkområden där de ökar attraktiviteten, ger välbehövlig skugga och bidrar med en mängd andra ekosystemtjänster.

Vidare behöver bristområden för urban grönska ur ett sårbarhets- och rättviseperspektiv identifieras och åtgärdas. Arbetet med att förbättra naturvårdsinriktad skötsel och insatser samt att tillgängliggöra och aktivera gröna ytor på olika sätt, fortsätter.

Malmös stadsmiljö blir mer resiliert när de hårdgjorda ytorna minskar till förmån för mer grön och genomsläpplig mark. En stor utmaning är att hantera skyfall i både den befintliga staden och vid nybyggnation. Extrem eller kraftig nederbörd innebär regnmängder som leder till att dagvattensystemet överbelastas och skapar störningar i trafik, skador på bebyggelse och olägenheter för kommuninvånarna. Prioritering av fler grönytor är ett samhällsekonomiskt lönsamt sätt att motverka risken för översvämning.

Mark för bostäder

Tekniska nämnden ansvarar för exploatering av mark inom kommunen och det är viktigt att Malmö fortsätter att stärka sin roll som motor för tillväxt, nationellt och i regionalt. För att tillgodose behoven på bostadsmarknaden behöver verktyg som rabattera tomträtt, krav på hyresnivåer i markanvisningar samt att markanvisningar i ett attraktivt läge kombineras med krav på att bygga i ett mindre attraktivt läge, användas.

Samverkan inom staden samt med fastighetsägare såsom det kommunala fastighetsbolaget MKB är fortsatt prioriterat. Samarbetet mellan tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden fördjupas kring hur staden kan arbeta med social hållbarhet i investeringsprojekt och vilka analyser som behöver göras i olika skeden av planering och exploatering.

Konceptet för ett hållbart boende, Mallbo, utvärderas löpande och nämnden kommer fortsätta att pröva hur staden kan använda sitt markinnehav för att möjliggöra överkomliga hyresbostäder i framtida exploateringsprojekt med privata byggaktörer. Utmaningen är att balansera projektportföljen så att den matchar Malmöbornas behov.

Tekniska nämnden följer fortsatt läget på bostadsmarknaden och har en tät och nära dialog med bostadsmarknadens aktörer. De komplexa större exploateringsprojekten där infrastruktur tidigt ska komma på plats kan vara ekonomiskt framtunga. Ett exempel på ett sådant projekt är Rosengård där det föreligger utmaningar med dagvatten och gator som måste hanteras tidigt i processen.

Förtätnings- och omvandlingsprojekt i befintlig stad har ofta höga omvandlingskostnader vilket riskerar att ge minskat exploateringsnetto. De kan dessutom involvera arbetsprocesser med omfattande detaljplanearbete med komplicerade utredningar vilket påverkar tidplaner. Skyfallsproblematik, gröna perspektiv och parkering är viktiga frågor att hantera i tidiga skeden av förtätningsprojekt. En del av de områden vi vill omvandla har dessutom låga markpriser vilket i sin tur ökar sannolikheten för lägre projektnetto.

Mark för verksamheter

Tekniska nämndens arbete med att skapa plats för nya verksamheter och arbetstillfällen pågår kontinuerligt. Malmö har med sitt unika läge stora konkurrensfördelar för större och varumärkesbärande företag. För att säkerställa mark för näringslivet fortsätter tekniska nämnden att söka detaljplaner för nya verksamhetsområden. Tekniska nämndens utredning om långsiktig finansieringsmodell för lokaler för kultur och föreningsliv ska på sikt understödja kultur i staden.

Utveckling inom Malmö Industrial Park (MIP) fortsätter under kommande år. Centralt är att etableringarna inom området ska nyttja hamnen som ger närhet till järnväg och det nationella vägnätet. Dialog med verksamheter som anknyter till hamnen pågår löpande.

Det är av stor betydelse för Malmö att skapa nya arbetstillfällen, i nära samarbete med näringslivet. Tekniska nämnden premierar verksamheter med många arbetstillfällen vid marktilldelning. Nämnden prioriterar också byggaktörer som arbetar med sociala åtaganden genom hela byggprocessen, samt projekt med höga ambitioner inom miljö- och klimatområdet. Industriell symbios är ett viktigt arbets- och utvecklingsområde när det kommer till verksamhetsområden. Att använda marken yteffektivt och att nyttja tak för solceller och andra förnybara energislag tillsammans med gröna dagvattenfördröjande lösningar är en del i att nyttja marken hållbart och behöver därför prioriteras i hela nämndens verksamhet. I hållbart yteffektivt nyttjande av mark ingår att värna jordbruksmark.

Tekniska nämnden som fastighetsägare

Värden kopplade till social och miljömässig hållbarhet blir allt viktigare om Malmö ska klara de utmaningar som stadens står inför. Den rådighet som Malmö stad har i rollen som fastighetsägare och därmed säljare och upplåtare av fastigheter är ett viktigt verktyg för att på ett framgångsrikt sätt kunna driva dessa frågor.

Tekniska nämnden är en långsiktig markägare och är aktiv i att bevaka marknaden och göra strategiska markförvärv. Det kommunala markinnehavet, inklusive arbetet med tomträtter, är viktiga verktyg för att genomföra politiska mål och ambitioner. Tillsammans med andra nämnder kan strategiskt viktiga lägen för stadens framtida behov identifieras. Det gäller både samhällsservice, såsom skolor och fritidsanläggningar, och mark för att utveckla framtida bostadsområden och infrastruktur.

En aktuell fråga är ansvaret för att genomföra och finansiera kustskydd och skyfallsåtgärder, vilket, med befintlig lagstiftning, åligger berörda fastighetsägare. Det kan bli en stor kostnad att hantera i den kommunala ekonomin och kommer att behöva vara en del av kommande exploateringskalkyler. En mer yteffektiv stadsplanering frigör yta för grönska och andra viktiga funktioner. En möjlighet är att använda kanalsystemet i högre utsträckning för att ta hand om dagvatten och skyfall samtidigt som närheten och rekreativsmöjligheterna för Malmöborna kan stärkas.

Hållbar mobilitet

Transportsystemets uppgift är att tillgängliggöra staden för alla på ett yteffektivt sätt och prioriteringar som görs omfattar bland annat trafikinvesteringar avseende kapacitets- och kvalitetshöjande infrastrukturåtgärder för buss och cykel. Trafik- och mobilitetsplanen förväntas behandlas i tekniska nämnden och kommunfullmäktige inför 2025, utifrån vilken utredningar och åtgärder kommer initieras. För att nå utsläppsmålen i kommunens miljöprogram finns en färdplan för Klimatomställningsområde mobilitet i vilken ökad eldrift i fordonsflottan är en av vägarna för att nå målen.

Under planeringsperioden arbetar nämnden vidare med "Trafiknätsplan 2040" för att minska biltrafiken i centrum samt en sårbarhetsanalys för att säkerställa framkomligheten i staden. Framtida behov av parkering utreds också som ett led i att använda stadens ytor på ett effektivt sätt. Dessutom utreds frågor om hur trafikregleringsåtgärder kan användas mer strategiskt i syfte att uppnå en hållbar mobilitet på ett snabbt och kostnadseffektivt sätt.

Mobilitetshubbar med delningsfordon av olika slag, så som cyklar, elsparkcyklar, elbilar ska prioriteras

under kommande år. Ambitionen är att såväl mobilitetshagar som ett 80-tal mobilitetshubbar ska finnas på plats runt om i staden till 2030. Hubbarnas utbud och placering ska öka Malmöbornas mobilitet samtidigt som behovet att äga en egen bil ska minska.

Storstadspaketet är ett verktyg för framtidens gröna, integrerade och attraktiva stad samtidigt som många och stora pågående entreprenader är en utmaning. Alla som bor, verkar och vistas i Malmö kommer att påverkas på ett eller annat sätt under byggtiden. Det omfattande åtagandet inom Storstadspaketet begränsar tillgänglighet och utrymme för andra satsningar på trafik- och mobilitetsområdet de närmsta åren.

Parallellt med pågående kollektivtrafiksatsningar utreder tekniska nämnden kommande kapacitetsbehov inom kollektivtrafiken. Trots de kapacitetsstärkande åtgärderna som genomförs inom ramen för Storstadspaketet och med de målsättningar för kollektivtrafikresande som är uppsatta ser nämnden redan att ytterligare kapacitet kommer att behövas i ett medellångt och längre perspektiv. Kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar behöver utredas vidare.

Malmöns första supercykelstråk, mellan Segevång och Limhamn, blir till stora delar klart under 2025. Ett andra stråk, mellan Rosengård och Västra hamnen, planeras under perioden 2025–2030. I storstadspaketets infrastruktursatsningar ingår även flera cykelobjekt. På sikt finns planer på fem supercykelstråk. Behovsanalys visar även på behov av utbyggnad av cykelinfrastruktur i andra delar av staden.

På grund av att kapacitetsgränsen för inre ringvägen snart är nådd utreder Tekniska nämnden hur inre ringvägen kan nyttjas mer optimalt och hur trafiksäkerheten kan förbättras. På sikt finns potential i digitala lösningar för att mäta, övervaka och styra trafik. Samtidigt innebär det stora investeringar och flexibilitet över tid behöver säkerställas, juridiska förutsättningar klargöras och driftsfrågor hanteras. Under kommande år utreds förutsättningarna närmare.

Malmö som kuststad

En ökad användning och ett ökat intresse för kusten, hamnbassänger och kanalerna i Malmö ställer fler och högre krav på tekniska nämnden som mark- och kustägare. Det handlar till exempel om satsningar på vattenkvalitet och renhållning samt underhållsförstärkningar såsom muddringar och renovering av glaciser längs med kusten och i kanalen. Arbetet för en ökad havsmedvetenhet, att förebygga och minska föroreningar i havet samt att utveckla Malmöns potential för rekreation och friluftsliv i anslutning till havet fortsätter dock även under kommande år.

Arbetet pågår med förslag på åtgärder som hanterar kustskyddsproblematiken och samtidigt skapar möjligheter för Malmö att fortsätta utvecklas i kustzonen. Det krävs åtgärder som skyddar befintlig och ny bebyggelse, naturvärden, infrastruktur samt samhällsviktiga funktioner, som till exempel centralstationen, allmänna reningsverk med mera.

Tekniska nämnden samarbetar med stadsbyggnadsnämnden, miljönämnden, kommunstyrelsen, andra svenska och i synnerhet skånska kustkommuner samt Sveriges kommuner och regioner när det gäller att hantera frågan om kustskydd. Den fördjupade översiktsplanen om Öresundsmetron omfattar dess sträckning och stationer inom Malmö, inklusive depå i första etappen. Arbetet är en del av genomförandet av Strategi för kustskydd och hanterar de kustskyddsutmaningar som finns kring hamninloppet. Arbetet genomförs i nära samarbete med stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen.

Utveckling av Malmö hamn

Tekniska nämnden äger marken i Malmö hamn och arrenderar ut mark, anläggningar och byggnader till CMP genom ett nyttjanderättsavtal. Malmö stad arbetar med att säkerställa nya hamnrelaterade verksamheter som kan bidra till ökade godsmängder till hamnen. De verksamheter som hittills etablerat sig i Malmö Industrial Park har tecknat hanteringsavtal med CMP. Detta innebär att verksamheter använder sig av hamnens funktioner vad gäller järnväg via kombiterminalen, färjetrafiken, container och bulk.

Hamnen arbetar aktivt med investeringar på järnväg för att förbättra den intermodala logistiken – från färja till järnväg i hamnområdet. Bland annat ingår kontinuerliga samarbeten mellan parterna Malmö stad, CMP och Trafikverket om funktioner mellan Malmö godsbangård och Malmö hamn.

Malmö hamn har goda förutsättningar att ta emot ökade volymer av gods i framtiden. Det är av stor vikt att staden är noga i sina val av etableringar i hamnområdet. Hamnförvaltningen arbetar utifrån strategin att en etablering ska ha en verksamhet med direkt behov av den hamnoperation som CMP erbjuder. De aktörer som har verksamhet i hamnområdet behöver bidra till hamnnyttan för att vara ett ekonomiskt hållbart val för framtiden. Ytorna i hamnen kommer att behöva användas mer effektivt och med hänsyn till kustskydd.

Hållbar och klimatsmart hamn

För att skapa en hållbar framtida hamn kommer den kommersiella hamnen successivt flyttas norrut och ytorna effektiviseras. På detta sätt säkerställs att riksintresset Malmö hamn kan fortsätta utvecklas. Nyttjanderättsavtalet med CMP för området söder om Terminalgatan (Frihamnen) löper ut 2027. Förhandlingar med CMP kommer att inledas och i detalj avgöra när flytten av hamnen genomförs. För att möjliggöra flytten norrut så finns behov av ersättningskajer. Detta leder i sin tur till att investeringarna ökar under kommande år. De övriga ytorna i hamnen som CMP nyttjar regleras i ett avtal som löper till och med 2044.

Masterplan för Malmö hamn beskriver, utifrån ett markägarperspektiv, stadens vision och mål för Malmö hamn samt hur utvecklingen av Malmö hamn ska se ut fram till 2050 och framåt. En viktig del är att uppnå en klimatsmart, hållbar och effektiv hamn. Arbetet med Masterplan 2.0 har pågått sedan våren 2024 och ett förslag förväntas behandlas i tekniska nämnden under våren 2025.

En avsiktsförklaring upprättades under våren 2024 mellan Malmö stad och aktörer på elmarknaden. Denna avsiktsförklaring syftar till att säkerställa ytor för fjärrvärmeproduktion samt ytor för koldioxidinfångning. I avsiktsförklaringen ingår planerade markbyten mellan parterna samt frågan om en fast förbindelse mellan Mellersta och Norra hamnen i området Bassängen 3. Arbetet med en ny anläggning i hamnen kommer att pågå under en längre period. Önskemålet från en av aktörerna är en ny anläggning för fjärrvärme klar under 2028.

Det sker dialog med CMP och en aktör om att anlägga en biogasanläggning samt anläggning för biometanol om ca 160 000 kvm. Denna yta är planerad i CMPs optionsyta samt inne i bulkhamnen. Marken reserverades för ändamålet i april 2024. Planeringen för koldioxidinfångning i Malmö pågår mellan CMP och flera aktörer i samarbete med Malmö stad.

Fram tills att stadsutveckling kan påbörjas på ytorna i Frihamnen finns möjlighet till mellan användningar kopplat till större byggprojekt och masshantering. Det pågår dialog och utredningar mellan berörda parter avseende planering för området.

Utvecklingen av järnvägen i Norra hamnen kommer bidra till att ökade volymer av gods som kan angöra hamnen och transporteras vidare ut i Sverige genom järnvägsnätet. Det pågår ett utredningsarbete kring energilösning för järnvägstransporterna i hamnen, om det kan ske via elektrifiering, genom batteridrivna lok eller om det kommer finnas andra lösningar. Utbyggnad av kombinerad järn- och vägförbindelse mellan Norra och Mellersta hamnen är en prioriterad fråga och en viktig del för att skapa en effektiv hamn och minska transporttiderna.

Det offentliga rummet

Tekniska nämnden fortsätter arbetet med sommargator och sommartorg och det pågår utvecklingsarbete kring upplåtelse av allmän platsmark, tillfällig användning av ytor och möjligheterna att upplåta mer mark till streetfood och sommartorg. Arbetet fortsätter med tillfällig gestaltning och aktivering av stadsrummet. Andra användningar av allmän platsmark, till exempel för stadsodling prioriteras. Vid underhåll av

anläggningar ses dessa över ur ett tillgänglighetsperspektiv. Det finns många objekt som inte är tillgängliga för alla och som kräver anpassningar framöver.

Kulturella och kreativa näringar har tillsammans med besöksnäringen och kommersiell service en avgörande betydelse för stadens attraktivitet och hållbar tillväxt. Samtidigt har förutsättningarna för en blomstrande stadskärna förändrats. Dagens stadskärnor genomgår strukturförändringar där bland annat service- och handelsmönster ändras snabbt. Tekniska nämnden samarbetar med stadsbyggnadsnämnden, kulturnämnden samt kommunstyrelsen för att ta fram en strategi för Malmös stadskärna. Arbetet sker i nära samverkan och dialog med fastighetsägare, näringsliv och andra aktörer som är aktiva i stadskärnan.

Tekniska nämndens verktyg för att motverka segregation är dels att skapa ett blandat bostadsbyggande, dels att bygga bort barriärer och att verka för goda livsmiljöer i hela staden. Tekniska nämnden ska därför särskilt prioritera satsningar i socioekonomiskt svaga områden.

Den offentliga konsten är en självklar del i arbetet med de offentliga rummen i Malmö och är en viktig del av stadens kulturarv och kulturmiljö. Under 2024 väntas kommunfullmäktige behandla ett förslag om nytt regelverk och ekonomisk beräkningsmodell för den offentliga konsten. Det kan skapa förutsättningar för arbetet under kommande år vad gäller till exempel konstens roll i tidiga stadsplaneringsskedet. Tekniska nämndens samarbete med stadsbyggnadsnämnden, kulturnämnden, servicenämnden och skolnämnderna fortsätter att stärkas under 2025 genom nya konstprojekt i staden.

Renhållning och skötsel

En viktig del av tekniska nämndens uppdrag är skötsel av staden. Kostnaden för drifts- och underhållsentreprenaden är den enskilt största driftskostnaden. Det sker ett kontinuerligt arbete med stadens anläggningar som broar, byggnader och skötsel av ytor i Malmö.

Tekniska nämnden prioriterar arbetet med drift- och underhåll av stadens befintliga miljöer, där särskild vikt läggs på renhållning och på de ungas utemiljö. Att prioritera renhållningen har många fördelar för Malmös utveckling. Staden blir inte bara mer attraktiv utan även mer hållbar genom att skräp tas om hand på bästa sätt. Även den växande problematiken med skadedjur kan begränsas med en god renhållning. Tekniska nämndens utför bland annat utökad renhållning på strategiska platser, vilket innebär att det städas även kvällar och helger. Arbetet med att minska nedskräpning sker också genom beteendepåverkan.

För att ge Malmös unga en trygg och upplevelserik uppväxt så är en attraktiv utemiljö i form av exempelvis lekplatser, aktivitetsytor, badplatser och grillplatser av stor vikt. Allmän platsmark och stadens besöksanläggningar behövs allt mer då förtätning sker av staden och många familjer bor trångt. Detta leder till ökat slitage och ökade kostnader för drift och underhåll.

På grund av förändrad lagstiftning pågår ett arbete med reviderad renhållningsstadga för vilken tekniska nämnden tar över myndighetsansvar. Tekniska nämnden utreder renhållning av hela gaturummet, så kallad vägg till vägg-städning, i delar av staden. Drift- och underhållsavtalet med servicenämnden kommer att omförhandlas vilket kan innebära ökade kostnader.

Det nära samarbetet med servicenämnden möjliggör en långsiktig utveckling och erfarenhetsåterföring av drift- och underhållsarbeten. Behovet av och kostnaderna för skötsel och underhåll kommer att öka. Därför behöver tekniska nämnden fortsätta arbetet med teknikutveckling och effektivisering av arbetet med att sköta staden.

Kontakten med malmöborna och övriga intressenter är viktig för att fånga upp synpunkter på hur utemiljön och infrastrukturen underhålls. Arbetet med att följa upp och analysera kontaktcenterärenden fortsätter och utvecklas tillsammans med servicenämnden.

Arrangemang och besöksanläggningar

Arrangemang och evenemang är en viktig motor i en stads besöksnäring och genererar viktiga arbetstillfällen, ett mångfacetterat nöjes- och kulturliv samt en ökad ekonomi för staden. Arrangemang

och aktiviteter i stadsrummet bidrar också till social hållbarhet, engagemang och skapar rörelser i staden vilket i sin tur ökar den upplevda tryggheten bland malmöbor och besökare. Arbetet med lovaktivering ses över för att skapa ett bättre och mer hållbart utbud både innehållsmässigt och geografiskt.

Under 2025 anordnas Broloppet i samarbete med fritidsnämnden och tekniska nämnden. Tiotusentals deltagare väntas delta vilket kommer att kräva prioriterade medarbetarresurser. Malmöfestivalen har ständigt höga besökssiffror och stora turistekonomiska effekter och 2025 är det 40-årsjubileum. Skeppsbrokajens aktivering under Malmö hamns 250-årsfirande 2025, blir också central med fokus på området kring Posthusplatsen och Skeppbrokajen. Etablering och aktivering av området kan nu gå in i en ny utvecklingsfas med goda erfarenheter av de tidigare två aktiveringsåren. Loppis och barnloppis i staden är relevant både som aktivering och mötesplatsorientering.

Tekniska nämndens har beslutat att påbörja arbetet med en utvecklingsplan "masterplan" för Folkets Park. Den kommer resultera i utvecklingsmöjligheter för parken under kommande år. Tekniska nämnden fortsätter utveckla besöksanläggningar som öppnar upp staden och får malmöbor att mötas.

Kultur och fritid i den växande staden

Tekniska nämnden har en aktiv roll i samarbete med andra nämnder för att främja kulturdriven stadsutveckling och för att stärka fritidens strategiska betydelse i stadens utveckling. Att koppla samman kultur och arkitektur är väsentligt för att skapa inkluderande, produktiva och hållbara städer. Därför fortsätter samarbetet mellan tekniska nämnden, kulturnämnden och stadsbyggnadsnämnden i syfte att skapa utrymme för kulturfrågor i stadsplaneringsprocessen. Fokus ligger på att utveckla arbetssätt som möjliggör en kulturdriven stadsplanering och skapar förutsättningar för kulturlivet att växa med staden och bidra till Malmö som en kulturell och demokratisk livsmiljö. Ett av tekniska nämndens verktyg för kulturdriven stadsplanering är markanvisningspolicyn.

Arbetet med kulturlotsen fortsätter för att skapa ökad förståelse och samförstånd mellan byggaktörer, fastighetsägare, kulturaktörer och civilsamhället. Detta syftar till att förbättra förutsättningarna för kulturaktörer och kreativa näringar, vilket förväntas leda till fler långsiktiga etableringar av konst- och kulturverksamhet i staden, exempelvis ateljéer, studios och produktionslokaler. Stadens samverkan med civilsamhälle, näringsliv samt boende och verksamma i staden är avgörande för att uppnå en socialt hållbar stadsplanering och ökad jämlikhet i Malmö. Därför kommer arbetet med att involvera medborgarna, civilsamhället och näringslivet i planeringen av staden skalas upp och systematiseras då det är prioriterat att utveckla goda livsmiljöer tillsammans med malmöborna. På sikt är den förväntade effekten att få fler långsiktiga etableringar av konst- och kulturverksamhet i staden.

Ökad trygghet

Tekniska nämndens arbete med upplevd trygghet bottenar i den sedan flera år antagna trygghets- och säkerhetsstrategin. Trygghets- och säkerhetsstrategin ska följas upp och aktualiseras under innevarande mandatperiod. Trygghetsfrågorna är idag en integrerad del av nämndens verksamhet. Relationen mellan trygghet och säkerhet är komplex och dessa båda aspekter måste hanteras gemensamt annars riskeras människors rörelsefrihet och tillgång till staden. Att skapa en trygg och säker stad handlar om att integrera trygghetsskapande åtgärder tidigt i planering samt att aktivera stadsmiljön. Tekniska nämnden arbetar vidare med trygghetsåtgärder i befintlig miljö.

Utredningen med utgångspunkt i budgetuppdraget om hur Möllevången kan bli tryggare, säkrare och grönare kan leda till insatser under 2025, till exempel cykelgator. Omsorg om vistelsekvaliteter samt oskyddade trafikanters trafiksäkerhet, trafiktrygghet och tillgänglighet är en nyckel för att den täta staden ska ha goda livsmiljöer som fungerar för alla. Under kommande år tas lärdomar från pågående test av barnvänliga skolgator vidare i arbetet med att stärka barns rörelsefrihet i staden. Lägre hastigheter är avgörande för att uppnå flera av stadens övergripande mål. Därför utreds en utvidgning av 30-zonen i delar av centrala Malmö.

Samverkan och involvering

För att skapa rätt förutsättningar för nämndens uppdrag och leveranser i Malmö behövs samarbete, samverkan och samskapande på både lokal, regional, nationell och internationell nivå. Bland annat behöver den regionala planeringen optimeras och det behövs ännu bättre samarbeten kring lokalisering av större yrkrävande verksamheter, etableringar och infrastruktur ur ett regionalt perspektiv.

Kommunikation med malmöborna är en viktig del i tekniska nämndens arbete. De kommande åren kommer de som lever och verkar i staden märka av förändringar i den fysiska miljön. Det innebär att tekniska nämnden behöver kommunicera syfte, konsekvenser och analyser återkommande. Den fortsatta utvecklingen av tekniska nämndens samverkansmodell möjliggör samverkan inom Malmös olika områden. Trygghetsfrågorna utvecklas kontinuerligt bland annat genom arbetet med BID (Boende, integration och delaktighet). Inom BID sker samarbete med fastighetsägare, medborgare, näringsidkare med flera i olika delar av staden. Samverkansuppdraget växer och fler städer är idag intresserade av Tekniska nämndens arbete med modellen. Mycket talar för att nämnden behöver prioritera resurser på arbetet under kommande år, eftersom det bli fler samverkansorganiseringar i Malmö.

När Malmö växer och behöver hantera komplexa utvecklingsprocesser är en nära samverkan mellan förvaltningar och externa aktörer avgörande. Tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämndens förvaltningar har utvecklat ett fördjupat samarbete för att nå mål och prioriteringar. Stadsgemensamma prioriteringar rörande specifika geografiska områden ger till exempel ökad tydlighet och förutsägbarhet för både stadens verksamheter och marknadens aktörer. Omvandlingen av Nyhamnen är ett exempel på när nämnderna och förvaltningarna tillsammans planerar stadens utbyggnad för att skapa bostäder, kommunal service och verksamheter.

Näringsliv, ideella föreningar, akademien, andra offentliga organisationer och användarna av staden kan genom involvering ha stor inverkan på vad och hur nämnden levererar. Tekniska nämnden kommer tydligare att integrera inflytande, delaktighet och samskapande i stadsbyggnadsprocessen. Det kräver nya förhållnings- och arbetssätt samt en höjd kunskapsnivå. Arbetet med utveckling av kommunal service gentemot näringslivet fortsätter.

Tekniska nämnden arbetar med en rad externa aktörer för ökad samverkan och utbyte kring stadens utmaningar och möjligheter. Exempel är arbetet för att professionalisera samarbeten på olika stadsutvecklingsarenor, BID-samarbetena, Citysamverkan och samverkan med Växtverket för barnvänliga och hållbara städer. Det finns ett stort behov av att skapa inkluderande processer med hög grad av delaktighet för malmöbor och medborgare för att skapa en hållbar stad. Samarbetsytorna finns med också med VA-syd, Skånetrafiken, Sveriges kommuner och regioner och andra kommuner inom en rad frågor. Det finns ett behov av att informera och motivera entreprenadbranschen inför den omfattande volymen av stora upphandlingar som planeras för kommande år. Nedan följer de samarbeten där tekniska nämnden har samverkansprojekt:

- Citysamverkan Rosengård, Västra hamnen respektive Hyllie.
- BID Sofielund, Möllevången respektive Rosengård
- På Limhamn
- Klagshamn
- Sevedsplan
- Växtverket

Investeringar

Investeringsram 2025 med plan 2026–2030

Tekniska nämndens investeringsplan innefattar ökade behov i befintliga anläggningar, högre generellt kostnadsläge och utbyggnad och förbättring av stadsmiljön, vilket leder till begäran om ökad investeringsram.

För att kunna realisera den planering som beskrivs inom respektive Kategori begär tekniska nämnden för år 2025 totalt 1,490 mdkr i investeringsram. Det är en kraftig ökning jämfört med den investeringsplan för nämnden som finns i Budgetskrivelse 2024 med plan för 2025–2029 då 997 mnkr angavs för år 2025. Även för åren 2026–2030 ligger investeringsvolymerna på en liknande nivå där investeringsramarna pendlar mellan 1,6 och 1,1 mdkr.

Investeringsportföljen består av kategorierna Exploatering, Storstadspaketet-infrastruktur, Mobilitet, Offentlig miljö, Fastighet/Byggnader, Fastighetsförvärv samt Hamnanläggningar. Innehållet och begäran av ram för respektive kategori beskrivs nedan.

Driftskonsekvens till följd av investeringarna

När en investering tas i bruk uppstår nya kostnader för nämnden i form av kapitalkostnader samt drift- och underhållskostnader. Kommunfullmäktige ger ett årligt anslag för dessa tillkommande driftkonsekvenser som budgeteras hos Kommunstyrelsen och fördelas efter nämndens avrop. För år 2025 beräknas detta avrop uppgå till 60,1 mnkr. Ytterligare beskrivning kring detta återfinns sist i denna skrivelse.

Riktlinjer för ekonomisk styrning - beloppsgränser för objektsgodkännanden

Riktlinjer för ekonomisk styrning beslutas årligen av kommunfullmäktige och reglerar bland annat processen kring objektsgodkännanden. Objektsgodkännande, det vill säga beslut inför nämnds påbörjande av ett investeringsobjekt infördes i staden för många år sedan i syfte att styra likviditeten. Beloppsgränserna på 15 respektive 50 mnkr för beslut i kommunstyrelsen respektive kommunfullmäktige har varit oförändrade sedan 2012. 2012 utgick godkännandet från nettoutgiften men detta har senare ändrats till bruttoutgiften.

Analys har gjorts av indexutveckling och av projektens storlek 2012 och 2025 och för att uppnå samma fördelning avseende ärenden till olika beslutsinstanser borde beloppsgränserna ändras till 50 respektive 100 mnkr. Enligt projektens kalkyler beslutades 85% av projekten i TN 2012 och motsvarande relation uppnås 2025 om beloppsgränserna för KS ändras till 50 mnkr. 2012 beslutades 10% i KS och motsvarande inträffar om beloppsgränserna för KF höjs till 100 mnkr. 5% av projekten kommer sedan att beslutas i KF 2025 vilket är samma andel som 2012.

Tekniska nämndens reglemente sågs över 2016 och då beslutades om nya beloppsgränser för köpeskillingar enligt ärende STK-2019-687. Köp över 10 mkr och försäljningar över 30 mkr går vidare till kommunfullmäktige för godkännande i dagsläget. Nämnden föreslår att även dessa beloppsgränser justeras till 25 mnkr för köp och 50 mnkr för försäljningar för ett smidigare beslutsförfarande i ärenden av relativ rutinkaraktär.

Kategori Exploatering

För kategorin exploatering uppgår den totala budgetramen till 300 mnkr för år 2025 och innefattar investeringar i allmän plats och kostnader för iordningställande av mark (kvartersmark/tomtmark) för att möjliggöra byggande av olika slag. Kostnaderna för exploatering återfinns även i nämndens ram för exploateringsverksamhet.

Fram till 2022 var bostadsbyggandet högt vilket genererat ett stort behov av färdigställande av gator och allmän plats i de nya utvecklingsområdena vilket speglar sig i de senare årens utfall. Framöver kommer fokus växla från iordningställande av allmän plats till att förbereda nya exploateringsområden för att möta kommande stadsutveckling. Trollhättan, Sege Park och Gjuteriet i Limhamn är exempel där iordningställande kommer ske under 2025 medan förberedande arbeten bland annat kommer ske i Hyllie (Öster om Parken och Öster om Mässan), Holma, Rosengård, Sorgenfri, Nyhamnen etc. Mer om aktiviteterna inom respektive område framgår nedan.

För åren 2025–2027 bedöms investeringsvolymen inom kategori exploatering minska från 350 mnkr till 300 mnkr jämfört med budget 2024. Delvis beror det på att nämnden under samma period ska genomföra

stora infrastrukturinvesteringar i staden som hanteras inom exploateringsprojekten men belastar kategori Storstadspaketet, dels för att behovet av att genomföra förberedande arbeten bedöms minska något med anledning av rådande konjunkurläge. Under senare delen av planperioden, år 2028–2029, budgeteras investeringarna åter till 350 mnkr då bedömningen är att investeringstakten och marknaden då har återhämtat sig från nuvarande konjunkturedgång.

Nedan beskrivs stadens projekt per område.

Hyllie

Hyllies nya högstadieskola Alléskolan som rymmer ca 550 högstadieelever beräknas öppna hösten 2025. Hyllies stadsdelspark, Hyllievångsparken färdigställs med slutliga träd- och växtplanteringarna och caféet i parken beräknas öppna under året. Bredvid Hyllievångsparken pågår utbyggnad av projektet Öster om parken i form av bygggator runt kvarteren samt den långa Gimlegatan mellan parken och bebyggelsen. Det planeras för ett grönt stråk genom området redan i byggskedet för att säkra en gångväg för Hyllievångsskolans skolbarn till Hyllievångsparken och ge mer grönska till invånarna. Gatorna i projektet Söder om spåren, Söder om klipporna samt MIS pågår med markbeläggningar och träd- och växtplanteringar. Samtidigt påbörjas utbyggnaden av Hyllie Boulevard från Alléskolan upp till Hyllie stationsväg med trädplantering och förbättringar för kollektivtrafik och cyklar. En första etapp med markbeläggningar och planteringar på gränder och gator samt ett konstverk vid kvarteret Embassy of sharing pågår under året.

I norr, i projektet Öster om Mässan, pågår utbyggnad av bygggator och VA samt anläggande av Mässparken. Här förverkligas Mallbo, där låg hyra för hyresrätter styrs av staden genom markanvisning och subventionerad tomträtt. I projektet Söder om Badhuset startar färdigställandet av gatorna i kvarteren med markbeläggningar och träd- och växtplanteringar. Det byggs också en längre sträcka av Hyllie Boulevard, mellan Påskliljegatan och Hyllie vattenparksgata, med förbättringar för kollektivtrafik och cyklar, och plantering av träd och växter. Projektering pågår i flertalet projekt såsom Öster om skolan och Söder om MIS. Detaljplaner pågår i Oxelallén, Hyllieborg samt i västra och södra Hyllie.

Sege Park/Östervärn/Kirseberg

Inom Sege Park färdigställs allmän plats i en mindre etapp under 2025. Detaljplanen för Sege Park etapp 2 förväntas bli antagen under 2025. För södra Kirseberg fortsätter planeringen och detaljplanearbetet inom fastigheterna Järnvägen 1:5 i samarbete med Jernhusen. I anslutning till det finns fler fastigheter benämnda Hammaren för vilka det också kommer pågå planering och detaljplanearbete. Söder om järnvägen i Norra Ellstorp färdigställs bygggator och ledningsarbeten som möjliggör att byggnation av bostäder, mobilitetshus mm kan starta. För att kunna anlägga mobilitetshuset färdigställs också stödmur mot järnvägen. I kvarteret Tyr 1 & 2 fortsätter detaljplanearbetet. Arbetet med projektering för Centralfängelset i Kirseberg planeras pågå under 2024 i samarbete med MKB. I projektet Heliotropen börjar första etappen av anläggandet av allmänna platsmarken.

Sorgenfri

I Sorgenfri är kvarteret Spårvägen färdigställt i sin helhet i slutet av 2024. Under 2025 kommer saneringsarbete och entreprenad för bygggator att pågå i både kvarteret Brännaren och kvarteret Smedjan. I båda storkvarteren samordnas byggnationen med exploatörernas utbyggnad på kvarterersmark. I västra delen av kvarteret Smedjan pågår ett detaljplanearbete för ytterligare privat exploatering och tillhörande allmänna ytor. I kvarteret Verket kommer det att pågå omfattande markmiljöutredningar parallellt med detaljplanearbete. Denna detaljplan kommer förutom bostäder, lokaler och förskola innehålla utbyggnadsområdets största park som kommer vara en stor tillgång för malmöborna. I kvarteret Spiralen förväntas ny detaljplan som möjliggör nybyggnation samt bevarande av delar av det befintliga kvarteret med konstnärsateljéer. Även i kvarteret Degeln kommer en ny detaljplan att antas för att möjliggöra nybyggnation av kontor samt iordningställande av ett antal gröningar.

Bunkeflostrand

I Bunkeflostrand pågår två entreprenader: stadsdelsparken söder om Gottorps allé och bygggator samt en park norr om Gottorps allé. Entreprenadarbete pågår även för allmänna platsmarken i projektet DP 5785 Bunkeflostrand 1:3.

Holma

I Holma startar entreprenadarbeten för iordningställande av marken med byggator, ledningsarbeten, terrassering, sanering mm i den södra och mellersta delen av Holma. Arbetet kommer att ske etappvis från söder till norr för att möjliggöra så att byggnation av bostäder, mobilitetshus, förskola kan påbörjas. Parallellt med detta fortsätter planeringen kopplat till de nya detaljplanerna för Holma Norra och Västra. Planeringen för upprustning av befintliga Holmastigen fortsätter och kommer också gå in i ett genomförande under 2025.

Limhamn/Kalkbrottet

I Limhamn fortsätter exploateringen med flera pågående projekt av privata fastighetsägare, bland annat i de sydvästra och nordvästra delarna av Limhamns gamla industriområde kv. Cementen. Entreprenader pågår under året för färdigställande av allmän platsmark, vilket innefattar gator, kajstråk, torg och park. Inom kvarteret Gjuteriet kommer färdigställande av den allmänna platsmarken att pågå parallellt med att planeringen för Gjuteriparken fortsätter och eventuellt också gå in i ett genomförande. För fastigheten Gjuteriet 20 fortsätter detaljplanarbetet. I anslutning till Kalkbrottet fortsätter exploateringen med byggnation av bostäder mm. Färdigställandet av allmän plats inom Elinegård fortsätter samtidigt som detaljplanarbetet för Elinelund Sydost om Kalkbrottet och HSB Nordväst om Kalkbrottet fortsatt pågår.

Husie södra

Inom området pågår arbetet med att omlokalisera Jägersro travbana österut för att möjliggöra bostadsexploatering på platsen för den befintliga travbanan. Entreprenadarbetet för gator, gång- och cykelvägar samt ett större naturområde påbörjas 2025 och kommer att pågå ett antal år framöver.

Husie norra / Fortuna hemgården

Under hela 2025 pågår arbetet med den första av flera detaljplaner på kommunal mark samt tillhörande utredningar i projekt Hemgårdens trädgårdsstad norr om Sallerupsvägen. I projekt Nummertolvvägen färdigställs den sista etappen av allmän plats, efter att husbyggnationen är klar. Även i projekt Kritbruksbolaget i Kvarnby kommer de allmänna ytorna att färdigställas under året. Under 2025 kommer enligt planerna projektering av allmän plats för projekt Husie 172:75 m.fl. att pågå.

Rosengård/Lindängen

Under året kommer utvecklingen av Rosengård att fortsätta. Den stora förprojekteringen av Amiralsgatans sträckning kommer levereras och sedan ligga till grund för fortsatt planering, projektering och utbyggnad. I Amiralsgatan etapp 1 fortsätter arbetet med planering, markanvisningar och justeringar av struktur inför antagandehandling under året. Under 2025 påbörjas en entreprenad för sanering, trädplantering och mindre åtgärder i anslutning till förskolan som skall byggas i projekt Landskamreraren. I projekt Rosengård C kommer vi under året att bygga om von Rosens väg söder om centrum med cykelbana och trädrad. I Almgården planeras under året försäljning och byggstart av radhus på den kommunala delen av projektet. Färdigställandet av allmän plats i projektet dröjer ett par år då samordning behöver ske med exploaterer samt privata fastighetsägare. I Gulmåran vid Persborgs station fortsätter arbetet under 2025 med en detaljplan tillsammans med de aktörer som blivit tilldelade byggrätter i projektet. I Lindängen centrum råder stor osäkerhet kring aktiviteterna 2025 beroende på hur arbetet fortlöper under 2024. Förskjuten tidplan för bostadsbyggnation och färdigställande av cykelbanor och torg har skett kopplat till Högaholmsskolans senareläggning av avetablering men även framdriften kopplat till centrumdelen som ägs privat spelar stor roll för fortsatt utveckling i Lindängen.

Oxie/Tygelsjö/Västra Klagstorp/Klagshamn

Under 2025 kommer återstående gator och torg färdigställas i anslutning till nybyggnationen i Oxie Centrum. I projekt Tygelsjö väster påbörjas ännu en etapp av färdigställande av allmän plats i anslutning till bostadsbyggandet. I Klagshamn pågår under 2025 detaljplanarbete och tillhörande utredningar med avstamp i det planprogram som har tagits fram. Detaljplanen på kommunal mark kommer att möjliggöra bostäder, förskola och en bussgatan som ska förse Klagshamn och kommande utbyggnad med bättre kollektivtrafik. Även för de privatägda delarna i Klagshamn planeras detaljplaner att startas under året. Här finns även en skola och ytterligare en förskola planerad.

Medeon/Lorensborg/Stadion/Innerstaden

Inom Västra Flensburg fortsätter planeringen och arbetet med en eller flera detaljplaner inom kvarteren

Kuratoren och Forskaren för att lägga grunden till nya sjukhusbyggnader, flera förskolor, mobilitetshus, kontor, bostäder och allmän plats i form av gator, park mm. Arbetet genomförs i nära samarbete med flera förvaltningar inom Malmö stad, Region Skåne, privata exploatörer m.fl. I Lorensborg förväntas arbetet med att förverkliga planprogrammet ha påbörjats genom pågående arbete med minst en detaljplan inom området. Inom Stadionområdets norra del fortsätter planeringen för att möjliggöra innehållet i den första detaljplanen, Multihall, mobilitetshus, kontor mm. Parallellt pågår arbetet med ytterligare en detaljplan för att kunna uppföra en ny fotbollsarena efter beslutet om att Malmö Stadion ska rivas. Detaljplanearbete för kvarteret Drotsen fortsätter under året där det också ingår att befästa befintliga Hästhagens idrottsplats och utreda möjligheterna till någon bostads- eller kontorsbyggnad.

Norra Hamnen

I Norra Hamnen pågår förberedande arbeten inför utfyllnad av Bassängen 3, vilket stänger en del av vattenrummet inom Hamnen. Detaljplan för bro inom samma projekt pågår och bron är tänkt att koppla samman norra och mellersta hamnen med en fast väg- och järnvägsförbindelse. Detaljplaneläggning pågår även i projekt Seskarögatan där gata och kvartersmark möjliggörs för E.ON:s kraftvärmeverk samt VA Syd:s nya pumpstation. Planering pågår för fullt avseende utfyllnaden i Norra Hamnen, "näsan" där projektering och förberedande arbeten för vallen startas upp under året.

Nyhamnen

Inom utbyggnadsområdet Nyhamnen sker planering och genomförandet parallellt i de olika projekten. Även under 2025 fortsätter arbetet med övergripande utredningar avseende bland annat ledningar, markmiljö, geoteknik och höjdsättning. Även hanteringen av kustskyddsfrågan kommer att fortsatt vara en viktig fråga i området. Detaljplanen för Smörkajen planeras att antas under 2025 och arbetet med detaljplanerna för Hans Michaelsensgatan och Polstjärnan 1 gatan fortgår under året.

Västra Hamnen

Områdets utveckling fortsätter under året i Varvsstaden, såväl som Västra Hamnen genom flera projekt som är under projektering så väl som genomförande.

På projekteringsfronten projekteras kajer, bygggator och parken inom projektet Kranen 5 under året. Projekteringen av allmän platsmark och inför den kommande rivningen (helt eller delvis) av den befintliga byggnaden börjar inom projektet Amphitrite. Projekteringen av allmän plats börjar även för Bo01:s sista etapp, Ruffen 1.

Områdets gröna värde lyfts ytterligare genom leveransen av två nya parker: inom Varvsstaden invigs en ny park med bevarad metallstruktur under våren och i området Väster om Hallenborgsgatan färdigställs Läparkens sista planteringar under hösten.

Flera projekt har pågående entreprenad, så som entreprenaden för färdigställandet av allmän platsmark inom projektet Torrdockan 7, som påbörjas under året. Allmän platsmark inom projektet Triton färdigställs också i början på året. Anläggande av provisorisk gata med två körfält samt gång och cykelbana genom framtida kvarter genomförs i projektet Citadellfogen, samt sanering av kvartersmark. Dessutom anläggs bygggator i läge för nya lokalgator. Projektet för minnesmärke i Varvsstaden genomförs i etapper med start under året. Parallellt till första etappen kommer träd planteras norr om Torrdockan. Entreprenaden för Beijerskajens färdigställande pågår under året inom projektet Trollhättan 6.

Verksamhetsområden

I Lockarps verksamhetsområde pågår arbetet med att bygga gatan för Malmös största etablering på många år, Regionfastigheters bussdepå. Anläggningen byggs för de elektrifierade bussarna inom Storstadspaketet. På depån ska bussarna parkeras, tvättas, smörjas och lagas, samt arbetslokaler och parkering för anställda. I samband med att gatan görs i ordning får också intilliggande fastighet Lockarp 27:33 möjlighet att utöka sin verksamhet. I verksamhetsområdet Fortuna Hemgården färdigställs utbyggnad av Sallerups trafikplats för att möjliggöra trafik till och från området. Även entreprenad för att bygga lokalgator, VA och dagvattenanläggning pågår. Projektering för Platinaparken pågår under året. Parken profileras som en större naturlig park med konceptet "det lantliga stadsbrynet", där stort fokus ligger på biologisk mångfald

och det genomgående dagvattenstråket. Entreprenader pågår också i Ollebo, där Ollebovägen färdigställs. I Trehögsparken i Fosie pågår förberedande arbete för dagvattenanläggning, ledningar samt kvartersmark för verksamheter. Detaljplaner förväntas bli klara i Fredriksbergs verksamhetsområde, Fortuna Hemgården etapp 2. Pågående detaljplaner under året finns i projektet Ingvalla verksamhetsområde, samt flertalet privata fastigheter.

Kategori Storstadspaketet - infrastruktur

För kategori Storstadspaketet begärs en ram på 371 mnkr för 2025. Inkomsterna beräknas uppgå till 170 mnkr för 2025.

I enlighet med Ramavtal 8 revideras finansieringsplanen vid behov för att möta verkligt utfall. Planeringen utgår från en upprättad huvudtidplan med syfte att hålla trafikstarterna för elbusslinjerna som finns i överenskommelsen med staten. Planeringen för 2025 omfattar samtliga åtta elbusslinjer avseende utredningsfas och genomförandefas. Entreprenadarbeten som planeras för 2025 berör i huvudsak MalmöExpressen linje 4 men entreprenadarbeten kommer att pågå i någon mån längs alla linjer.

Malmöexpressen

För MEX-linje 2, som innefattar cirka 15 projekt, kommer förstudier och detaljprojektering att fortgå. En av linjens större entreprenader, Malmö C kommer att pågå under hela 2025 och färdigställas under 2026. Även entreprenader runt Södervärn-Dalaplän kommer påbörjas i mindre skala under 2025. Linjen sträcker sig mellan Nyhamnen och Lindängen och har en planerad MEX-start år 2028 för 24-metersbussar.

För MEX-linje 4, som innefattar cirka 20 projekt, kommer entreprenadarbeten att pågå längs nästan hela sträckan. Linjen sträcker sig mellan Segevång och Limhamn och har en planerad MEX-start under 2025.

För MEX-linje 5, som omfattar cirka 4 projekt, kommer förstudier och detaljprojektering för delar av linjen att pågå och färdigställas. Kollektivtrafikbron till Varvsstaden kommer färdigställas tidigt 2025. Linjen sträcker sig mellan Västra Hamnen och Rosengård/Stenkällan.

För MEX-linje 8, som omfattar cirka 15 projekt, påbörjades trafikering med 24-meters MEX-bussar under 2022, dock delvis i provisoriska anläggningar/sträckningar. Lilla Nygatans entreprenad kommer att färdigställas under 2025. Förstudier och detaljprojektering för ytterligare om- och utbyggnader längs sträckan Lindängen och Västra Hamnen kommer att fortsätta. 2032 beräknas alla entreprenader längs linjen vara färdigställda.

MEX-linje 10, som planeras att inledningsvis trafikeras av 18-meters bussar, är uppdelad i cirka 10 projekt. De flesta av projekten längs linjen ingår i angränsande exploateringsprojekt. Under 2025 kommer det att pågå förstudier, detaljprojektering och entreprenadarbeten för infrastrukturdelarna. MEX-linje 10 kommer att trafikera sträckan mellan Malmö C och Svågertorp. Samtliga entreprenader beräknas vara färdigställda 2031.

Elbusslinjer

För elbusslinjerna L-3, L-6 och L-9 kommer förstudier, detaljprojektering och entreprenadarbeten att pågå längs delar av sträckorna. Vissa projekt längs dessa linjer ingår i exploateringsprojekt.

I planperioden 2025–2030 kommer merparten av projekten ha passerat utredningsfasen och kommit in i genomförandefas (detaljprojektering och entreprenad).

Cykelobjekt

Inom ramen för Kategori Storstadspaketet – Infrastruktur arbetar Tekniska nämnden med de 13 cykelobjekt som ingår i avtalet parallellt med kollektivtrafikobjekten. I de flesta fall sammanfaller kollektivtrafikobjekten och cykelobjekten geografiskt och utbyggnaden av cykelobjekten genomförs då integrerat med kollektivtrafiken.

Kategori Mobilitet

I kategori Mobilitet ingår hela stadens trafiksystem, med utveckling av alla trafikslag på både på kort och lång sikt. Trafiktrygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet är delar av planering och genomförande av ett hållbart trafiksystem i Malmö.

I kategori Mobilitet begärs en investeringsram på 51 mnkr för år 2025.

Kollektivtrafik

Förbättringar för kollektivtrafiken fortsätter i projektet Fram för buss. Hållplatsombyggnader kommer genomföras med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser.

Inför starten av det nya busslinjenätet juni 2025, så kallat T25 (tidtabellsskifte 2025), planeras hållplatsombyggnader vid Gullvik, Katrinetorp och den nya ridskolan vid Jägersro.

Cykel

Planering och genomförande av cykelinfrastruktur kommer under 2025 och framåt att kanaliseras till arbetet med supercykelstråk samt cykelobjekten inom storstadspaketet-infrastruktur. Utöver detta görs mindre trimningsåtgärder för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet i det befintliga cykelvägnätet.

Under 2025 kommer supercykelstråk 1 Segevång-Limhamn, etapp 1 mellan Sjölundaviadukten och Värnhem via Lundavägen att färdigställas. Under 2025 kommer planering och genomförande av andra etapper för supercykelstråk 1 att fortsätta. Utredningsarbete för supercykelstråk 2 mellan Rosengård och Västra hamnen kommer vara pågående och etappindelas för fortsatt utredning.

Arbetet med utveckling av cykelparkering fortsätter. Nya cykelparkeringar tillkommer och befintliga får ökad standard, bland annat med bättre möjlighet att låsa fast cykeln. Åtgärder inom investeringsprojekt för cykelparkering 2023–2025 fortlöper och förslag på fortsättning kommer under 2025.

Trafiksäkerhet

Arbetet med hastighetssäkring av övergångsställen och trafiktrygghet fortsätter. I samband med åtgärderna i storstadspaketet kommer ett stort antal farthinder utmed busslinjerna ses över. Åtgärder inom investeringsprojekt för trafiksäkerhet 2023–2025 fortlöper och förslag på fortsättning kommer under 2025.

Tillgänglighet

Arbetet med enkelt avhjälpna hinder för ökad tillgänglighet fortsätter i enlighet med åtgärdsplanen. Fokus kommer ligga på att anpassa övergångsställen för funktionshindrade och äldre. Åtgärder inom investeringsprojekt för enkelt avhjälpna hinder 2023–2025 fortlöper och förslag på fortsättning kommer under 2025.

Trafiktrygghet

Uppdraget att systematisera arbetet med trafiktrygghet håller på att implementeras och åtgärder genomförs. Åtgärder inom investeringsprojekt för trafiksäkerhet 2023–2025 fortlöper och förslag på fortsättning kommer under 2025.

Buller

Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2024 – 2033 beräknas bli beslutat och klart inför 2025 . Där ingår åtgärder som kommer att innebära investeringar 2025 och framåt.

Mobilitetshubbar

Utbyggnaden av ett system av mobilitetshubbar påbörjas under 2025, efter ett pilotår 2024. Utbyggnaden kommer att innebära årliga investeringar fram till 2030. Även den fortsatta utbyggnaden av hagar för elsparkcyklar innebär investeringar.

Museispårvägen

Utredning kring möjlighet till förlängning av Museispårvägen kommer att påbörjas under 2025.

Barns rörelsefrihet

För att öka barns rörelsefrihet i staden kommer utredningar och årliga investeringar att genomföras i barnvänliga skolgator.

Kategori Offentlig miljö

För kategorin begärs en ram på 324 mnkr för år 2025. Kategorins investeringar syftar till att vidareutveckla och förädla den befintliga stadsmiljön samt att reinvestera för att återställa utjänta anläggningars ursprungliga status och funktion.

Parker och grönområden

Arbetet med stadsmiljöutveckling knyter an till tekniska nämndens grunduppdrag som det uttrycks i reglementet, bland annat genom utformning av det offentliga rummet för att skapa förutsättningar för stadens sociala hållbarhet. Genom att involvera stadens användare i planeringen och utformningen av det offentliga rummet skapas det förutsättningar för ett stadsliv präglad av tillgänglighet och inkludering vilket stärker den sociala hållbarheten i staden. Tekniska nämnden ska tillgodose en god stadsmiljö och en förstärkt Malmöidentitet.

För att förbättra upplevelsen av Ribersborgsstranden kommer arbetet med en entrénod och mötesplats att färdigställas vid Kallbadhuset på Ribersborg. En mötesplats som samlar funktioner och aktiviteter så att ankomsten till och upplevelsen av Ribersborgsstranden förbättras. Projektet vill stärka Ribersborgsstranden som mötesplats och Malmös identitet som kuststad.

Arbetet med att utveckla Malmös lekplatser kommer att fortsätta bland annat genom en tillgänglig och inkluderande temalekplats i Rörsjöparken och en trafiklekplats i Lindängen. Den brandhärjade Sollekplatsen kommer att få en genomgripande upprustning och en ny gestaltning samtidigt som det pågår ett kontinuerligt arbete med att rusta upp befintliga lekplatser.

Det löpande arbetet med trädplantering och vitalisering av befintligt bestånd kommer att fortsätta. Genom projektet Grönare torg kommer ytterligare satsningar att göras för att plantera fler träd i den befintliga staden. Inom projektet ingår även att arbeta med torgen som mötesplatser.

Utvecklingen av Raoul Wallenbergs park och kanalpromenaden kommer att fortsätta med ytterligare trädplanteringar och översyn av markmaterial och räcken.

I Lindängelund fortsätter arbetet med att färdigställa området som helhet. Utbyggnaden föreslås ske i fem etapper med start av etapp 1 under budgetperioden.

En utredning pågår för att hitta en hållbar lösning för påfyllning av vatten till Pildammarna, flera alternativ utreds. För att kunna göra en förändring kommer det att krävas en större investering i en anläggning för detta ändamål.

Investeringsprojektet tillgänglig stadsnatur är föreslagit att återupptas under 2025 då det möjliggör att anlägga många mindre projekt som är till stor nytta för de mål som finns uppställda.

Torg och gator

Byggnation av gågata på Friisgatan och åtgärder på Södra Förstadsgatan påbörjas under 2024 och

fortsätter under 2025. Resterande del av Friisgatan mot Folkets park kommer byggas om i ytterligare två etapper. Syftet med en ombyggnation är att skapa ett tydligare och mer attraktivt stråk mellan Triangelns station och Folkets park. Målet är att göra gatan grönare, bättre för gångtrafikanter och cyklister och att förbättra förutsättningarna för ett rikt stadsliv med mötesplatser, uteserveringar och kulturinslag. Längs hela gatan kommer Malmö som seriestad att uppmärksammas genom ett seriestråk.

Nya aktiva mötesplatser planeras och gamla rustas upp, till exempel ett utegym i Enskifteshagen.

Davidshallstorg kommer att vara sommartorg 2024-26. Därefter ska parkeringsplatserna permanent tas bort och platsen utvecklas med mer grönska, utökade serveringsmöjligheter, något för barnen mm.

Inom projektet Storstadspaketet stadsmiljöåtgärder ska ombyggnad av utvalda platser ske för att skapa en bättre helhetsupplevelse när storstadspaketet implementeras i stadsmiljön.

Kalendegatan är i stort behov av ombyggnation, dels för att den är sliten och dels för att utveckla verksamheterna utmed gatan.

Underhåll

För att det långsiktiga underhållet av stadens anläggningar ska upprätthållas behövs ett flertal reinvesteringsprojekt. Uppföljande beläggningsinventeringar och framskrivningar har visat på ett fortsatt stort behov av reinvesteringar i beläggningsunderhållet för att behålla en god standard på stadens cykel- och körbanor. Ett pågående komponentinvesteringsprojekt för att isolera om stadens broar finns sedan flera år. Ett nytt reinvesteringsprojekt för underhåll av broar och stödmurar tas fram för att möta uppdaterade underhållsplaner. Vidare finns ett reinvesteringsprojekt som säkerställer underhållet på kanalens slänter och glaciser. En ny underhållsplan för kajer och glaciser i havsmiljö är under framtagande för att säkerställa reinvesteringsbehovet för dessa anläggningar.

Bryggor och sponter vid Banérs kajen är uttjänta varför ett reinvesteringsprojekt på denna utrustning är upprättat.

Arbetet med att ta fram långsiktiga reinvesteringsplaner fortsätter och fler områden och anläggningar har ett förändrat underhållsbehov i och med att staden växer. I de senaste inventeringarna har fler områden identifierats med uttjänta anläggningar och komponenter. Dagvattenbrunnar, vinterväderstationer och träkonstruktioner har fram till idag underhållits löpande men nu har vissa anläggningar tjänat ut. Därför äskas nu nya reinvesteringsmedel inom dessa områden. Även träd behöver förnyas och därför äskas en högre budget för kommande år.

Vidare finns det ett flertal pågående reinvesteringsprojekt avseende utrustningar i stads och parkmiljö, ombyggnad av svårskötta ytor, armaturbyte, trafiksignaler, trygghetsåtgärder och reinvestering av dagvattenstationer.

Kategori Fastighet/byggnader

För kategori Fastighet/byggnad, begär tekniska nämnden en total investeringsram på 64 mnkr för år 2025.

Reinvesteringar och mindre investeringar i fastighetsbeståndet

29 mnkr begärs för mindre investeringsåtgärder varav 18 mnkr avser reinvesteringar i befintliga anläggningar. Övriga 11 mnkr används till nyinvesteringar för att utveckla, anpassa och förbättra tekniska nämndens fastighetsbestånd.

Övriga investeringar

Med utbyggnaden av Östervärns station behövs det utrymme som för närvarande upptas av Lundavägens koloniområde. För att tillgodose detta behov planeras iordningställandet av ett ersättningsområde, som kommer att bli Sibbarps trädgårdskolonier (tidigare Flygfyrens koloniområde).

Södervärns vattentorn har fått ett nytt tätt tak och nu pågår planering för dess användning, med fokus på möjligheter för kultur och föreningsliv. Utredningar och ytterligare åtgärder kan bli aktuella beroende på hur byggnaden ska nyttjas framöver.

Restaurangen vid Margaretapaviljongen har behov av upprustning på grund av eftersatt underhåll och efter den brand som härjat i byggnaden 2023. Byggnadens och platsens framtida användning är under utredning.

Delar av kvarteret Kampen är under förvärv och i de fall förvaltningen eller delar av förvaltningen av byggnaderna kommer att ligga på fastighets- och gatukontoret behövs ytterligare medel för upprustning/anpassning av byggnaderna.

Klagshamnsudden har uttjänta vattenledningar och pumpstationer som behöver ersättas och även helt nya ledningsdragningar behöver anläggas för att bibehålla och utveckla de verksamheter som finns på området. Ett arbete som planerades till 2024 men som delvis flyttas fram och beräknas slutföras under 2025.

För att sänka driftskostnader och minska miljöpåverkan fortsätter planerna på installation och integration av solceller på våra byggnaders tak.

I övrig planeras bland annat tre nya offentliga toaletter samt lokalanpassningar på Torup, för att förbättra möjligheterna att ta in hyresgäster.

Kategori Fastighetsförvärv

I takt med att staden växer och förtätas ökar också behoven av kommunal mark för att möjliggöra ytterligare utbyggnader av staden. Därutöver förvärvas mark för att bland annat täcka behovet av skolor och förskolor.

Marknaden för denna typ av fastigheter bevakas aktivt så att möjliga förvärv kan identifieras i ett tidigt skede. Kategorin har två underkategorier, strategiska fastighetsförvärv och förvärv inom stadsutvecklingsprojekt.

Som förberedelse för kommande beslut på förvärv begärs som tidigare år en investeringsram på 60 mnkr. I dagsläget finns inga beslutade förvärv med tillträde under 2025.

Totalt begärs därmed en investeringsram på 60 mnkr för 2025.

Kategori Hamnanläggningar

Tekniska nämnden begär en investeringsram på 320 miljoner kronor för kategorin Hamnanläggningar för år 2025.

Investeringarna är avgörande för att säkerställa Malmö hamns långsiktiga utveckling och för att möta framtida krav.

För att skapa en hållbar framtid för hamnen planeras den kommersiella hamnen successivt att flyttas norrut och ytorna effektiviseras. Detta kräver betydande investeringar, särskilt för att skapa ersättningskajer efter 2027 när nyttjanderättsavtalet med CMP löper ut.

Under våren 2024 öppnades en färjelinje till Swinoujscie i Polen, vilket ställer krav på att iordningställa hårdgjorda ytor för att klara fler avgångar i framtiden. Ambitionen är att öka med ytterligare en daglig färja till Polen under 2025.

För att möta framtida krav på landström avser hamnen att investera i solcellsanläggningar för att kunna öka stadens elproduktion. Dessutom arbetar hamnen aktivt med investeringar i järnväg för att förbättra den intermodala logistiken. Denna investering redovisas för närvarande i denna kategori då den avser en investering som avser de landområden som CMP ansvarar för och ingår i avtalet mot CMP och då sker

också finansiering i enlighet med avtalet mellan Malmö stad och CMP. På sikt kan både denna och andra investeringar komma att bokföras och rapporteras i andra kategorier, till exempel så skulle järnvägsinvesteringar utifrån motsvarande principiella diskussioner kunna rapporteras i till exempel mobilitetskategorin.

För att säkerställa Malmös hamns intermodala förmåga och bidra till ökad självförsörjning av energiproduktion för laddinfrastruktur arbetar Malmö stad och CMP vidare med programmet CEF (Connecting Europe Facility) under namnet ”Intermodal and Energy Project – Malmö Core Port (2024–2027)” för vilken Tekniska Nämnden ansökt om EU-bidrag. Bidraget skulle innebära minskade nettoutgifter för Tekniska nämnden och Malmö stad då det rör sig om ett investeringsbidrag och som löses upp på driften allt eftersom investeringarna tas i bruk. Tidplanen för dessa projekt bygger på att denna ansökan om EU-bidrag till CEF godkänns. Skulle den inte godkännas kan tidplanen behöva revideras.

Utvecklingen av järnvägen i Norra hamnen kommer att bidra till att ökade volymer av gods kan angöra hamnen och transporteras vidare ut i Sverige genom järnvägsnätet. Här ingår nytt uppställningspår med möjlighet att utveckla kombiterminalen hos CMP, nytt växlingspår och ändring av befintlig plankorsning för att effektivisera och undvika konfliktpunkter mellan Finnlines trafik och järnvägstrafik till kombiterminalen.

Utöver detta planeras betydande investeringar i Malmö Industrial Park. Det inkluderar utbyggnad av en ny kaj för containerhamn, solcellsanläggningar och flexytor för olika godsslag.

Samtliga initiativ är i linje med den politiskt beslutade Masterplanen för Malmö hamn, som syftar till att skapa en klimatsmart, hållbar och effektiv hamn. Investeringarna säkerställer Malmö hamns långsiktiga utveckling och framgång samt bidrar till att skapa en mer hållbar, effektiv och konkurrenskraftig hamn.

Kommunbidrag

Här besvarar nämnden följande frågeställningar:

- Vilka ekonomiska effekter kan uppnås till följd av förändrat arbetssätt / samarbete med andra på kort och lång sikt?
- Vilka förändringar som innebär ökade kostnader eller lägre intäkter kommer att påverka nämndens verksamhet 2025? Vilken effekt får detta på nämndens behov av kommunbidrag?
- Vilka förändringar pågår eller planeras inom nämndens verksamhet som innebär minskade kostnader eller högre intäkter? Vilken effekt får detta på nämndens behov av kommunbidrag?

Tekniska nämnden har ett antal ramar. För två av dessa har nämnden resultatansvar,

- förvaltning 037 Fastighets- och gatukontoret löpande verksamhet
- förvaltning 037 Hamnanläggningar.

Följande tre ramar har inte nämnden resultatansvar för:

- Teknisk nämnd - exploateringsverksamhet
- Teknisk nämnd - realisationsvinster fastigheter
- Teknisk nämnd - rivning, sanering och detaljplaner inkl. Hamnanläggningar

Befrielse från resultatansvar innebär att nämnden för dessa verksamheter inte är ansvarig för det ekonomiska resultat som uppkommer under året. Nämnden har dock ett ansvar att även inom dessa områden bedriva en väl fungerande och effektiv verksamhet och vidta nödvändiga åtgärder.

Genomlysningen av tekniska nämndens ekonomi uttryckte en önskan om större transparens i nämndens ekonomi vilket bland annat speglas i flerårsprognoser för nämndens större intäktsposter.

Ram för exploateringsverksamhet år 2025 samt plan 2026–2030 (belopp i tkr)

Resultatpost	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Köpeskilling	200 000	200 000	300 000	300 000	300 000	300 000
Anskaffningskostnader för kvartersmark	-20 000	-20 000	-30 000	-30 000	-30 000	-30 000
Ersättningar från privata exploatörer	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Rivnings-, sanerings-, och detaljplanekostnad	-35 000	-35 000	-35 000	-35 000	-35 000	-35 000
Övriga driftskostnader med direkt koppling till exploateringsprojekt	-15 000	-15 000	-15 000	-15 000	-15 000	-15 000
Kommunbidrag	-230 000	-230 000	-320 000	-320 000	-320 000	-320 000
Summa exploateringsram	0	0	0	0	0	0

Resultatkravet, det vill säga det negativa kommunbidraget, beräknas till 230 mnkr år 2025. Detta innebär en höjning med 105 mnkr från 125 mnkr, jämfört med budget 2024.

Ram för exploateringsverksamhet inkluderar förutom köpeskillingar även inbetalningar från privata exploatörer, rivnings-, sanerings- och detaljplanekostnader samt övriga driftskostnader med direkt koppling till exploateringsprojekt. Ramen redogör därmed inte bara för redovisade exploateringsvinster utan även för kostnader hänförlig till exploateringsverksamheten, däremot ingår inte investeringsutgifterna i ramen. Investeringsutgifter om 300-350 mnkr årligen ligger fortfarande kvar på investeringsbudgeten.

Exploatering på kommunal mark avser förberedande exploateringsåtgärder med planering och iordningställande av mark inom kvartersmark/tomtmark samt anläggande av allmän plats. Kvartersmarken ger inbetalningar, genom försäljning eller årliga intäkter via tomträttsupplåtelse alternativt intern markupplåtelse, allteftersom områden färdigställs. Osäkerheten kring när i tiden det sker är stor beroende på när beslut om detaljplaner sker, om de överklagas, marknadens intresse, konjunktur, hur förhandlingar med byggaktörer fortskrider.

Rådande konjunktur och världsläge påverkar framför allt bostadsmarknaden och intäkterna. Vi ser ett försiktigare agerande hos marknadens aktörer då finansiering och genomförande försvårats, även om marknaden uppvisar vissa positiva tendenser som ett stabiliserat ränteläge. Gällande verksamhetsmarken ser vi också ett försiktigare förhållningssätt även om marknaden fortfarande har ett intresse för stadens verksamhetsmark.

Prognosen baseras på pågående projekt som kan möjliggöra avyttringar om 200 mnkr år 2025 och likaså 2026. Konjunkturen förväntas stärkas något och förhandlingar beräknas komma i gång allt mer. 2027 och framåt bedöms försäljningsprognosen till 300 mnkr årligen.

Exploatering på privat mark avser anläggande av allmän platsmark där utbyggnaden styrs av de detaljplaner som tas fram efter beställning från privata fastighetsägare. Allmän platsmark ska byggas ut i den takt som exploateringen kräver, vilket innebär att fastighets- och gatukontorets tidplan för utbyggnad av allmän platsmark är beroende av exploitörens tidplan. Utbyggnad av allmän platsmark i privata exploateringsområden finansieras till stor del av intäkter från fastighetsägare/exploatörer. Finansieringen bestäms i ett exploateringsavtal som tecknas mellan fastighetsägaren och Malmö stad. Intäkterna från exploatörer bedöms uppgå till 100 mnkr för år 2025 och åren framöver men är beroende av utbyggnadstakten av allmän platsmark och finansieringsgraden i exploateringsavtalen.

Begäran om ram för sanering, rivning och detaljplanekostnader för övrig investeringsverksamhet än exploatering, som har en resultatpåverkan 2025 samt plan 2026-2030 (belopp i tkr)

Kostnadstyp	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Saneringskostnader	8 000	4 000	4 000	1 000	2 000	3 000
Rivningskostnader	1 000	5 000	5 000	3 000	2 000	1 000
Detaljplanekostnader	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Summa kostnader	10 000	10 000	10 000	5 000	5 000	5 000

Kostnader för sanering, rivning och planavgift ska enligt gällande normgivning och redovisningsprinciper redovisas på driften som en resultatpåverkande kostnad. Ovan tabell omfattar begärd ram för dessa kostnader avseende investeringsprojekt som inte ingår i exploateringskategorin. Begärt kommunbidrag år 2025 uppgår till totalt 10 mnkr. I tabell ovan avseende saneringskostnader ingår sanering som sker inom ramen för storstadspaketet-infrastruktur. Utgångspunkten har varit att se vilket år de olika projekten bedöms få ett beslut om objektsgodkännande, sedan har saneringskostnaden uppskattats till 5% av den totala entreprenadkostnaden. En intäkt har räknats med i form av statligt bidrag som uppgår till 37,5% av avsatt saneringskostnad. Färre projekt planeras med objektsgodkännande år 2028, därav den lägre begärda ramen detta år.

Utveckling av nämndens större intäktsposter (belopp i tkr)

Intäktsposter	Budget 2024	Prognos 2024	2025	2026	2027
Tomträttsavgälder	304 670	303 670	311 000	319 000	327 000
Gatuparkering	296 000	296 000	305 000	315 000	325 000
Felparkering	117 450	114 000	114 000	114 000	114 000
Markavtal	160 945	168 750	170 000	171 000	173 000

Markupplåtelse	67 775	68 000	72 000	74 500	77 500
Summa	946840	950 420	972 000	993 500	1 016 500

Uppdelningen i ovan intäktsposter återfinns i den genomlysning av tekniska nämndens ekonomi som genomfördes 2023.

Utveckling tomträttsavgälder

Avgäldsreglering sker i allmänhet vart 10 år och förhandlas två år innan de regleras vilket innebär att 2025 års nivå redan är avtalad. Den ökar med 7 mnkr 2025 förutsatt att inga tomträtter friköps. Det innebär en ökning med ca 2,5 % mot föregående år.

Den nya avgälden tas fram på olika sätt beroende på kategori då hänsyn tas till ändamålet för upplåtelsen. Avgälden för småhus beräknas med en avgäldsrenta på 3% av 65% av marktaxeringsvärdet. Marktaxeringsvärdet är i sin tur baserat på marknadsvärdet två år tidigare och uppdateras vart tredje år för småhus. Detta innebär att konsekvenserna av en sviktande marknad märks efter ett visst tidsintervall men också att en kortare svacka kan komma att inte påverka alls. Sjunkande marknadspriser i ett område under en längre tid kan leda till lägre avgälder. Avgälden för småhus är dock en mindre del av intäkterna så påverkan på de totala intäkterna är av mindre betydelse.

För avgälderna för flerbostadshus görs en intern marknadsvärdering, en försiktig marknadsvärdering, som bland annat bygger på lokalkännedom och skälig ränta på markvärdet. För närvarande arbetar förvaltningen med att justera upp avgälden i vissa områden som i dagsläget ligger under marknadsvärde vilket kan ha en positiv påverkan på intäkterna längre fram.

Det är svårt att prognostisera utvecklingen på längre sikt då den beror på utvecklingen av marknaden, antal friköp och tillkommande nya tomträtter, men de totala intäkterna bedöms inte minska inom de närmsta åren. De senaste åren har det skett stora ökningarna bland annat på grund av att så kallade ändliga tomträttsavtal har löpt ut med medförande stora avgäldsregleringar, framför allt för flerbostadshus. De flesta ändliga tomträtter har idag reglerats med undantag för ca 60 småhusavtal som löper ut 2026 och är inkluderade i ovan budget.

Friköp genomförda 2023 leder till förlorade tomträttsavgälder på 1,3 mnkr 2024 (helårskonsekvens). 2024 års friköp uppskattas medföra 1 mnkr lägre avgälder 2025.

Utveckling gatuparkering

Parkering är en av de större intäktsposterna som har ökat systematiskt de senaste åren till följd av bland annat införande av nya parkeringsområden, dygnet runt taxa och förändrad taxa och struktur för gatuparkering. I genomsnitt har intäkterna ökat med ca 10% per år sedan 2018.

Huvudsyftet med parkeringsavgifter är att upprätthålla god ordning på gator. Ändringar i taxor och p-områden avseende gatuparkering syftar till att styra trafiken och skapa ordning och reda. Ett mål kan till exempel vara att det inte får vara billigare att stå på gatan än i parkeringshus och de senaste taxeförändringarna syftar bland annat till detta. Påverkas bilisternas beteende i önskad riktning kan intäkterna komma att öka i mindre utsträckning framåt. Taxan införs 2 maj 2024 och det finns i nuläget inga indikationer om resultatet. Tekniska nämnden har tagit fram förslag till ny taxestruktur som ska behandlas i KF. Pågående ombyggnationer i staden kan leda till lägre intäkter på grund av begränsad framkomlighet. Det finns också färre nya tillkommande områden än tidigare. Samtidigt pågår diskussioner kring behov av omklassificering av områden allt eftersom staden växer samt ny taxestruktur avseende boendeparkering som kan komma att påverka intäkterna positivt framåt. Flerårsprognosen baseras på de senaste årens utfall med hänsyn till viss osäkerhet.

Utveckling felparkering

Intäkterna för felparkering har de två senaste åren sjunkit och ligger på samma nivå som 2018. Färre antal parkeringsanmärkningar i förhållande till antal utförda timmar har skrivits under denna period vilket skulle

kunna indikera en nedåtgående trend. Även sett över en 20-årsperiod är snittet de senaste fem åren lägre, trots utvecklade hjälpmedel såsom scanningbilar och ökad betalningsvilja av felparkeringsavgifterna. Orsaken kan härröra från både organisationen och prioritering mellan uppdrag (tex uppdrag som inte genererar intäkter till PÖMAB men som finansieras av förvaltningen), och förändrade beteendemönster hos bilister som möjligen är mer aktsamma på trafikregler i sämre ekonomiska tider samt att det kanske upplevs enklare att parkera rätt med parkeringsapparna. Det förväntas inte någon större utveckling av intäkterna de närmsta åren utifrån givna förutsättningar.

Utveckling markupplåtelse

Intäktsposten markupplåtelse avser upplåtelser som görs av avdelningen för offentlig miljö och omfattar en rad mindre poster såsom avgifter för byggbelamring, uteserveringar, mobila tjänster, servitut mm. Den samlade intäktsposten har sjunkit de senaste tre åren med 17% från 82 mnkr 2022 till 68 mnkr 2024. Det beror främst på exceptionella engångsintäkter till följd av ett servitutavtal med e-on samt halvering av intäkter för byggbelamring sedan 2022 till följd till av en ansträngd ekonomi hos fastighetsförvaltare och bostadsrättsföreningar som leder till mindre underhållsinsatser på fastigheter.

Uppskattningen framåt visar på försiktig ökning allt eftersom byggindustrin förväntas återhämta sig. Även ett höjt tak för antalet elcyklar från och med 2025 ger en mindre ökning av intäkter.

Utveckling markavtal

Intäktsposten markavtal avser fastighetsavdelningens upplåtelse av mark. Det kan till exempel vara arrende av jordbruksmark eller parkeringsområden. I posten ingår också tillfälliga markavtal knutna till exploateringsområden som upphör allt eftersom de färdigställs. Intäktsutvecklingen är främst knuten till omförhandling av utlöpta avtal samt årliga indexregleringar. Den redovisade utvecklingen inkluderar en antagen ökning på 2 procent på de avtal som indexregleras. Beroende på hur de kommande årens förhandlingar faller ut kommer detta också att påverka intäktsutvecklingen.

Simulerad kostnad för avskrivningar och internränta (belopp i tkr)

Kostnadsposter	2024	2025	2026	2027
Avskrivningar	-370 500	-349 700	-329 700	-313 200
Räntekostnader	-219 700	-214 000	-205 800	-198 100
Intäktsredovisade investeringsbidrag	16 300	16 300	16 000	15 800
Summa	-573 900	-547 400	-519 500	-495 500

Resultatram för hamnanläggningar (belopp i tkr)

Resultatposter	Budget 2024	Prognos 2024	2025	2026	2027
Intäkter	124 100	121 500	124 600	130 000	129 400
Intäktsredovisade investeringsbidrag	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
Avskrivningar	-58 700	-58 100	-58 400	-59 900	-56 500
Räntekostnader	-27 800	-27 000	-27 900	-29 000	-27 700
Övriga kostnader	-21 138	-6 700	-5 000	-5 000	-5 000
Resultat	17762	31 000	34 600	37 400	41 500

Hamnanläggningars resultat utgörs nästan helt av hyresintäkter från Copenhagen Malmo Port (CMP) samt kapitalkostnader för investeringar i anläggningar som nyttjas av CMP. När det uppstår förändringar i marknadsräntor, redovisningsregler eller dylikt påverkas hamnanläggningars resultat i hög utsträckning.

Från år till år finns en diskrepans mellan hyresintäkt och kapitalkostnad på anläggningarna som hyrs ut

vilket beror på två saker.

Dels beror det på skillnader mellan avtalad hyresperiod och avskrivningstid då de flesta investeringar består av flera komponenter med olika avskrivningstid. Eftersom hyresintäkten ofta utgår ifrån en genomsnittlig avskrivningstid på en anläggning medför det högre intäkter en del av anläggningens livslängd och därefter helt uteblivna intäkter resterande tid.

Dels beror diskrepansen på olika tillvägagångssätt vid beräkning av hyresintäkt respektive kapitalkostnad. Medan hyresintäkten är annuitetsberäknad där "amortering" och ränta tillsammans är lika stor varje år under hela den avtalade hyrestiden, så är kapitalkostnaden som högst i början och lägst i slutet eftersom internräntekostnaden baseras på respektive års ingående värde av anläggningen minskat med ackumulerade avskrivningar som därmed minskar över tid. Detta betyder att även om hyresperiod och avskrivningstid är densamma uppstår det skillnader mellan intäkt och kostnad. Givet ett visst år kan nettot mellan hyresintäkter och kapitalkostnader med andra ord gå både upp och ner i förhållande till föregående år.

Resultatet för 2025 beräknas uppgå till 32,6 mnkr, vilket innebär en ökning med 3,6 mnkr från innevarande års prognostiserade resultat. I budget för 2024 inkluderades en justeringspost på -14,4 mnkr för att uppnå noll kronor i nettoresultat vilket förklarar varför övriga kostnader förefaller minska kraftigt till 2025, från -21,1 mnkr till -6,7 mnkr. Ett avtal för markreservationsavgifter löper ut 2024 och minskar intäkterna med 1,5 mnkr. Resultatet inkluderar kapitalkostnader för objektsgodkända investeringsprojekt enligt planerat datum för färdigställande. För de investeringar som ska hyras ut till CMP har en intäkt beräknats enligt ovan beskriven annuitetsmetod med antagen annuitetsränta på 4%.

Utgångspunkten för beräkningarna är att det innevarande nyttjanderättsavtalet förlängs vid årets slut med ytterligare fem år, till 2049. Räntan kommer under 2025 att bindas om för ett antal avtal, bland annat Norra hamnen. Arrendet för Frihamnen, med en årlig intäkt om 12,8 mnkr, löper enligt avtal ut 2027-12-31.

Bedömning av realisationsvinster för fastigheter (belopp i tkr)

Poster	2025	2026	2027
Köpeskilling	66 500	76 800	92 000
Ingående anskaffningsvärde	-1 500	-1 800	-2 000
Realisationsvinst	65 000	75 000	90 000

Friköp och reavinster

Den alla största andelen av realisationsvinster som uppstår i Malmö stad utgörs av försäljning av tomträtter. Tomträttshavaren kan när som helst under pågående avgäldsperiod ansöka om att friköpa sin tomträtt men det finns ett samband mellan avgäldsreglering och benägenheten att friköpa. En annan parameter är avgäldsrentan. Om den är lägre än låneräntan än friköp mindre fördelaktigt för tomträttshavaren.

De kraftigt ökade räntorna och allmänt instabila världsläget har påverkat fastighetsmarknaden 2023 och den kommersiella marknaden rasade under året. Antalet förfrågningar om friköp och genomförda friköp har minskat betydligt sedan andra hälften av 2022.

Reavinster har historiskt sett inte budgeterats och prognos har baserats på utfall. Reavinsterna uppgick till 66 mnkr 2023 och 15 mnkr första kvartalet 2024. Indikationer om sänkta marknadsräntor skulle kunna leda till viss förbättring redan 2025 men det är osäkert. En uppskattning är ca 65 mnkr för 2025, och något högre följande år. 2026 löper ett större antal ändliga tomträttsavtal ut vilket skulle kunna påverka antalet friköp.

Kommunbidrag Tekniska nämnden

Tekniska nämnden fick i budget 2024 gehör för önskan om att kostnader för drift- och underhållsreparaturen med servicenämnden indexeras på samma nivå som förvaltningens kostnader, och det är önskvärt att det är en förutsättning även för 2025. Nedan beskrivs osäkerhet kring två större områden som kan komma att påverka nämndens budget och möjlighet att uppfylla sina åtaganden framåt samt äskande knutna till utvecklingsfastigheter.

Färdtjänst

Kostnader för färdtjänst påverkas framför allt av den genomsnittliga ersättning Malmö stad betalar upphandlade leverantörer för utförda köruppdrag samt av resandeutvecklingen med såväl färdtjänst som tåg och buss med den serviceresebiljett staden köper av Skånetrafiken.

Från och med 2024-04-01 har staden ett nytt trafikavtal där fyra leverantörer upphandlas för utförande av beställnings-, trafiklednings- och köruppdrag. Då staden ställt högre krav på tjänstutförande och miljö samt då den generella kostnadsutvecklingen inom branschen varit hög under senare år har den ersättning som utgår till leverantörerna ökat.

Då den privata taximarknaden försvann i samband med pandemin och många bolag skalade ned sin verksamhet, har det de senaste åren varit brist på fordon. Tidigare avtal gav inte möjlighet att utkräva ansvar av leverantör och utfallet speglar därmed inte efterfrågan utan tillgången på fordon. Det gör det svårt att prognostisera antalet färdtjänstresor med det nya trafikavtalet men det kan komma ske en ökning med större antal fordon och därmed en kostnadsökning. Även antalet resor med tåg och buss med serviceresebiljett ökat markant under perioden 2022–2023 och beräknas därför fortsatt öka. Ett förslag på ny taxa och taxestruktur inför 2025 är på remiss och går det igenom kan det också komma att påverka både intäkter och resandemönster kommande år.

Kontinentalbanan och Lommabanen

Utbyggnaden av Lommabanen etapp II är en del av ramavtal 8 och inkluderar nya mötesspår i Lomma och Kävlinge samt nya stationer i Alnarp och Flädie. Projektet finansieras enligt avtal till 50% av Trafikverket, 25% av Region Skåne och resterande 25% fördelas jämnt mellan Malmö, Lomma och Kävlinge. Avtalet och den ursprungliga kalkylen från 2016 låg på 200 mnkr vilket gav en kostnad för Malmö på 16,7 mnkr.

2023 presenterade Trafikverket en uppdaterad kalkyl som låg ca 100 mnkr över initial ram, vilket innebär 8 mnkr i ökade kostnader för Malmö. I mars 2024 signalerar Trafikverket att ny färdigställandetid är december 2027 till följd av nya direktiv för buller från järnväg, vilket är tre år efter den ursprungliga tidsplanen i storstadsavtalet som var december 2024.

Förseeningen kommer att påverka stadens förhandlingar med Region Skåne om det nya trafikeringsavtal för Kontinentalbanan avseende perioden efter december 2026 som behöver tas fram senast i december 2024. Malmö stad betalar i dagsläget ca 25 mnkr netto för trafikeringen beroende på antalet resande.

Utvecklingsfastigheter

Särskilda hyresfastigheter som också kan kallas utvecklingsfastigheter är fastigheter som förvaltas av tekniska nämnden i väntan på framtida exploatering. I vissa fall finns det hyresgäster i byggnaderna som kan generera intäkter men byggnader kan även stå tomma. Driftkostnader i form av el, värme, skötsel, bevakning, kapitalkostnader etcetera som uppstår avropas årligen från kommunstyrelsen och tekniska nämnden begär totalt 11,9 mnkr för 2025.

Förvaltningen har sagt upp tre tomträttsavtal Hammaren 2,6 och 10 då dessa löper ut under 2024. Kvarteret ingår i fördjupad översiktsplan och fastigheterna behövde därför inlösas för att garantera framtida exploatering och utveckling till blandad stad. På fastigheterna finns tre byggnader som enligt plan rivs när exploateringsprojektet påbörjas vilket beräknas till 2028, och medför ökade driftskostnader om 8,2

mnkr.

3,7 mnkr är för fastigheter inom området Sege Park, där övergången till byggherrar har blivit förskjuten i tiden.

Riktade statsbidrag och övriga bidrag

Riktade statsbidrag

RIKTADE STATSBRIDRAG, benämning/ ändamål	Ansvarig myndighet/ bidragsgivare	Prognos 2024	Prognos 2025
Utredning av förorenade område, ex Alven 23, Graniten, Gullvik	Länsstyrelsen	6 000	4 500
Övriga driftbidrag från stat och myndighet		670	
RIKTADE STATSBRIDRAG	Summa	6 670	4 500

Övriga bidrag

ÖVRIGA BRIDRAG, benämning/ ändamål	Ansvarig myndighet/ bidragsgivare	Prognos 2024	Prognos 2025
Trafiksamordning	Eu bidrag	800	
Trädvård, byggnadsvård	Malmö förskönings- och planteringsförening	2 500	1 000
ÖVRIGA BRIDRAG	Summa	3 300	1 000

Begäran om investeringsram

Investeringsram

Investeringsutgifter 2025 samt plan för 2026–2029 (belopp i tkr)

Investeringstyp	Begäran 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Exploatering	300 000	300 000	300 000	350 000	350 000	350 000
Storstadspaketet-infrastruktur	371 000	484 000	491 000	435 000	248 000	240 000
Mobilitet	51 000	67 000	124 000	137 000	173 000	187 000
Fastighetsförvärv	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Fastighet och Byggnader	64 000	59 000	53 000	47 000	47 000	47 000
Offentlig miljö	324 000	338 000	329 000	283 000	289 000	260 000
Hamnanläggningar	320 000	312 000	81 000	50 000	50 000	50 000
Summa investeringsram	1 490 000	1 620 000	1 438 000	1 362 000	1 217 000	1 194 000

Investeringsinkomster 2025 samt plan för 2026–2030 (belopp i tkr)

Investeringstyp	Begäran 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Storstadspaketet-infrastruktur	170 000	195 000	225 000	180 000	215 000	135 000
Övrigt	14 000	0	0	0	0	0
Summa investeringsram	184 000	195 000	225 000	180 000	215 000	135 000

Driftkonsekvenser att avropa från kommunstyrelsen avseende aktiverade investeringar, 2025 samt plan för 2026–2030 (belopp i tkr)

Investeringstyp	Begäran 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Exploatering	35 900	33 500	20 500	27 900	32 900	10 400
Storstadspaketet-infrastruktur	15 800	17 700	11 700	13 600	33 400	3 700
Mobilitet	3 700	1 000	1 300	4 000	8 800	2 200
Fastighetsförvärv	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Fastighet och Byggnader	1 600	0	0	0	0	0
Offentlig miljö	1 600	400	2 200	200	200	0
Summa driftkonsekvenser	60 100	54 100	37 200	47 200	76 800	17 800

Vid beräkningar av framtida driftkonsekvenser, för vilka tekniska nämnden kommer att avropa från kommunstyrelsens anslag till förfogande, har hänsyn i likhet med tidigare år tagits till förändrade redovisningsregler kring aktivering av gatukostnadsersättning. Fortsatt gäller dock att investeringsbidrag får aktiveras, vilket innebär att bland annat bidrag från staten genererar en positiv effekt för kapitalkostnaderna. Hänsyn är tagen till detta i de beräkningar som är gjorda för ovan tabell där nettoeffekten är upptagen.

År 2025 uppgår behovet av avrop ur kommunstyrelsens anslag för driftkonsekvenser till 60,1 mnkr för att åren därefter minska undantaget året 2029 då behovet ökar p.g.a. att flertalet projekt inom Storstadspaketet förväntas färdigställas. Behovet fluktuerar en hel del mellan åren vilket beror på när färdigställande är planerat enligt varje projekts specifika tidplan.

Driftkonsekvenser avseende projekt som inte innefattas av kommunstyrelsens anslag till förfogande redovisas i bilaga "Underlag budgetskrivelse 2025 investeringar". Tabellen anger helårskonsekvenser för aktiverade investeringar per år.