

TEKNISKA NÄMNDEN

Underlag objektsgodkännande Bellevuestråket



Projektnamn: Bellevuestråket
Projektnummer: 9161
Datum för ärende i Tekniska nämnden: 26 maj
Kategori: Mobilitet
Projektledare: Stina Janzon

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	3
2.1 Bakgrund och syfte.....	3
2.2 Stadens mål.....	4
2.3 Leveransmål.....	4
3. Projektets omfattning.....	5
3.1 Geografisk avgränsning	5
3.2 Detaljplan.....	5
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen	5
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut	6
3.5 Genomförande.....	6
3.6 Tidplan	8
3.7 Potentiella föroreningar.....	8
3.8 Osäkerhet och risker	9
4. Ekonomi.....	9
4.1 Projektkalkyl.....	9
4.1.1 <i>Utgifter</i>	9
4.1.2 <i>Inkomster</i>	10
4.2 Likviditet	10
4.3 Driftkonsekvenser	10
4.4 Budgetavstämning	10

1. Sammanfattning

I syfte att utveckla Malmö till en mer attraktiv och hållbar stad spelar både cykel- och kollektivtrafik en avgörande roll. Malmö stad har ett cykelprogram för åren 2012–2019 där Bellevuestråket är en av de sträckor som ligger i planeringen för utbyggnad. Denna sträcka är fortsättningen av den cykelbana som nu byggs längs Tessins väg. Detta är en sedan länge efterfrågad sträcka för cykelbana då det saknas nord-sydliga kopplingar för cykel i denna delen av västra Malmö. Föreslagen cykelbana ska förbinda angränsande och korsande gång- och cykelstråk för att skapa sammanhängande logik samt ökad attraktivitet och tillgänglighet. Den ska också bidra till ett attraktivt gaturum med mer grönska.

Projektet omfattar en separerad cykelbana på stråkets västra sida längs Fridhemstorget, Major Nilssonsgatan och Bellevuevägen från Fridhemstorget till befintliga cykelbanor efter Idunavägen. I projektet ingår även att tillföra mer plantering längs sträckan samt hastighetssäkra övergångsställen.

Projektet beräknas kosta 27,6 miljoner kronor i entreprenadskedet. Totalt investering för projektet bedöms till 37,4 miljoner kronor. Den ökade driftskonsekvensen bedöms till 3,4 miljoner kronor. I samband med projektet kommer beläggningsprogrammet att lägga ny asfalt på körbanan längs hela sträckan. Detta belastar inte projektet. Under hösten 2020 kommer projektet söka medfinansiering genom Stadsmiljöavtal, där projektet har möjligt att få upp till 50% medfinansiering för entreprenadkostnaden.

Det flertal tidigare bensinstationer som varit lokaliserade i närheten av aktuell gatusträckning motiverar en provtagning av marken. Det kan förekomma restföroreningar som har transporterats i marken. Gatan är också gammal och därmed finns en risk för höga halter PAH. Hantering av förorenade massor bedöms uppgå till totalt 600 000kr

Förstudien färdigställdes dec 2019. Under 2020 kan detaljprojektering genomföras för att påbörja upphandling av entreprenör under början av 2021 och byggstart våren 2021. Slutbesiktning bedöms till Dec 2021.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

I syfte att utveckla Malmö till en mer attraktiv och hållbar stad spelar både cykel- och kollektivtrafik en avgörande roll. För att klara den befolkningsökning som Malmö har idag och förmodas ha i framtiden samt för att nå upp till de färdmedelsfördelningsmål som är politiskt beslutade är satsningar på cykel- och kollektivtrafik nödvändiga.

Malmö stad har ett cykelprogram för åren 2012–2019 där Bellevuestråket är en av de sträckor som ligger i planeringen för utbyggnad. Huvudstrategin i programmet är att anlägga cykelbanor längs flera av de större huvudgator i centrala och halvcentrala tätorten som idag i många fall har ett generöst gaturum men saknar cykelbana. Bellevuevägen har idag cykelbana från Idunavägen på Mellanheden och vidare söderut. Längs Tessins väg ska en cykelbana byggas under 2020. Sträckan från Fridhemstorget, längs Major Nilssonsgatan och den norra delen av Bellevuevägen, saknar dock cykelbana. Detta är en sedan länge efterfrågad sträcka för cykelbana då det saknas nord-sydliga kopplingar för cykel i denna delen av västra Malmö. Föreslagen cykelbana ska förbinda angränsande och korsande gång- och cykelstråk för att skapa sammanhängande logik

samt ökad attraktivitet och tillgänglighet. Den ska också bidra till ett attraktivt gaturum med mer grönska.

Föreslagen utformning ser till helheten för gatornas och korsningarnas funktion samt att en god gestaltning av sträckan uppnås.

Syftet med ombyggnad av Bellevuevägen är att projektet ska leda till att en mer trafiksäker, tillgänglig och attraktiv trafikmiljö uppnås för oskyddade trafikanter som färdas längs med och/eller korsar gatan. En fördjupad parkeringsutredning har även genomförts i samband med förstudien för att säkerställa att de åtgärder som föreslås i förstudien inte får stora konsekvenser för parkeringssituationen. Denna utredning inkluderade bland annat sammanställning och analys av uppgifter om bilinnehav, parkering på allmän platsmark, reglering, beläggning och vem som nyttjar befintlig parkering. Utredningen utmynnande i ett antal förslag till justering för en fortsatt godtagbar parkeringssituation.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för *kommunens trafik och infrastruktur* genom att erbjuda en god trafiksäkerhet samt ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt genom sin utformning bidra till ett mer miljöanpassat trafiksystem.

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktige mål ”*Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor.*” Denna bedömning görs då pendlingsmöjligheterna för cykel till Västra hamnen, där många arbetsplatser finns, ökar.

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktige mål ”*Malmö stad ska verka för att öka tryggheten bland Malmöborna och för att brottsligheten ska minska.*” Denna bedömning görs då gaturummet antas fyllas med fler cyklister och gående vilket befolkar gaturummet och ökar tryggheten. En separat cykelbana ökar också tryggheten för de cyklister som cyklar längs med sträckan.

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktige mål ”*Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser.*” Denna bedömning görs då satsningar på hållbara trafikslag såsom cykel bedöms leda till ökad cykeltrafik vilket i sig är positivt för klimatet. Ökad andel grönska och minskad biltrafik bedöms också minska mängden växthusgaser men även mängder partiklar. Att anlägga en bred och dubbelriktad cykelbana är även bra ut barnperspektiv och bedöms koppla ihop många barn med både skola och fritidsaktiviteter. Åtgärden ger barn och unga möjlighet att i större utsträckning kunna röra sig på egen hand i nord-sydligriktning och därigenom också nå korsande cykelstråk. Detta ger minskat behov av skjutsning men stärker även barnen att välja att resa hållbart i vuxen ålder.

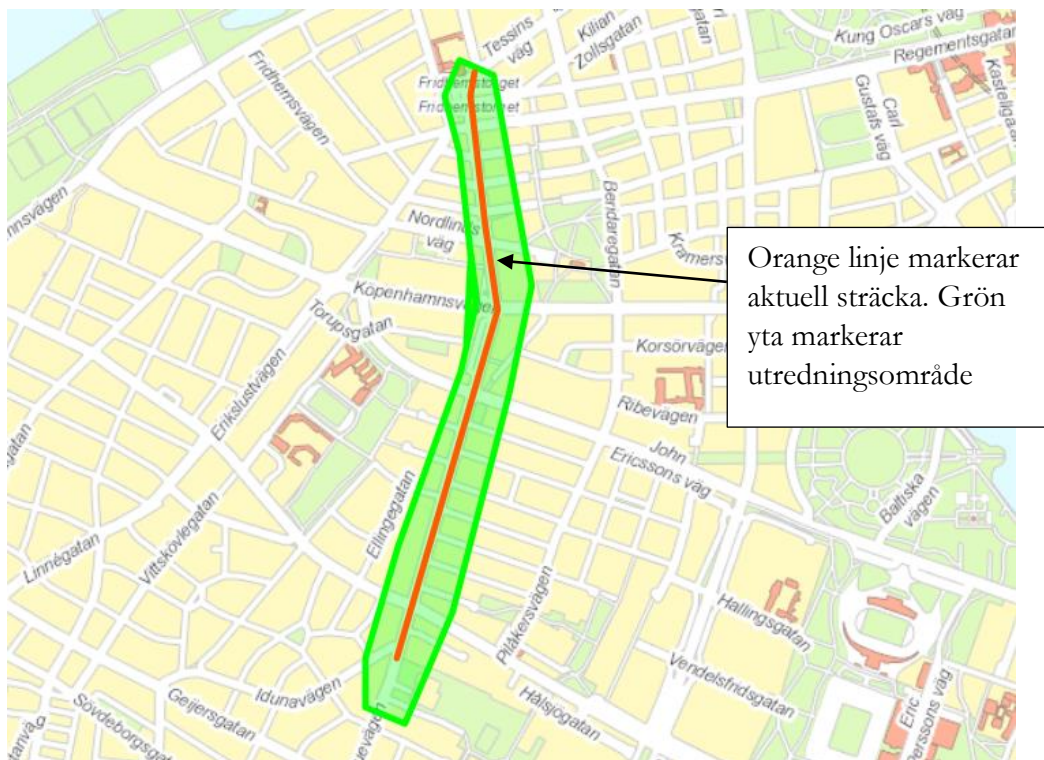
2.3 Leveransmål

Anlägga en separerad cykelbana längs Fridhemstorget, Major Nilssonsgatan och Bellevuevägen från Fridhemstorget till befintliga cykelbanor efter Idunavägen. I projektet ingår även att tillföra mer plantering längs sträckan samt hastighetssäkra övergångsställen.

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Utredningen har en geografisk avgränsning från Tessins väg till Idunavägen, se Figur 1.



Figur 1 Översikt

3.2 Detaljplan

Det behövs ingen ny detaljplan för projektets genomförande.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Under 2020 genomförs byggnationen av cykelbana längs Tessins väg som är etapp 1 av stråket som binder ihop Sydvästra Malmö med Västra hamnen. Denna byggnation beräknas vara färdigställd under 2020.

Under 2020 arbetades en idéstudie fram för MEX4 som korsar stråket i punkten för Regementsgatan. Detta bedöms inte påverka detta projekt i någon större omfattning i nuläget. Eventuella anpassningar till MEX4 bedöms som möjliga. MEX4 är planerad för trafikstart 2024.

I samband med projektet kommer belägningsprogrammet förse hela gatan med nytt slitlager. Denna kostnad belastar inte projektet.

Trafikregleringsenheten på Fastighets- och Gatukontoret har parallellt drivit en utredning om parkering och reglering för stora delar av västra Malmö, där Bellevuestråket är en del. Slutsatser och åtgärdsförslag mellan Bellevuestråkets förstudie och parkeringsutredning samt trafikregleringsenhetens utredning har synkats och bedöms tillsammans efter genomförande att bidra till en god parkeringssituation.

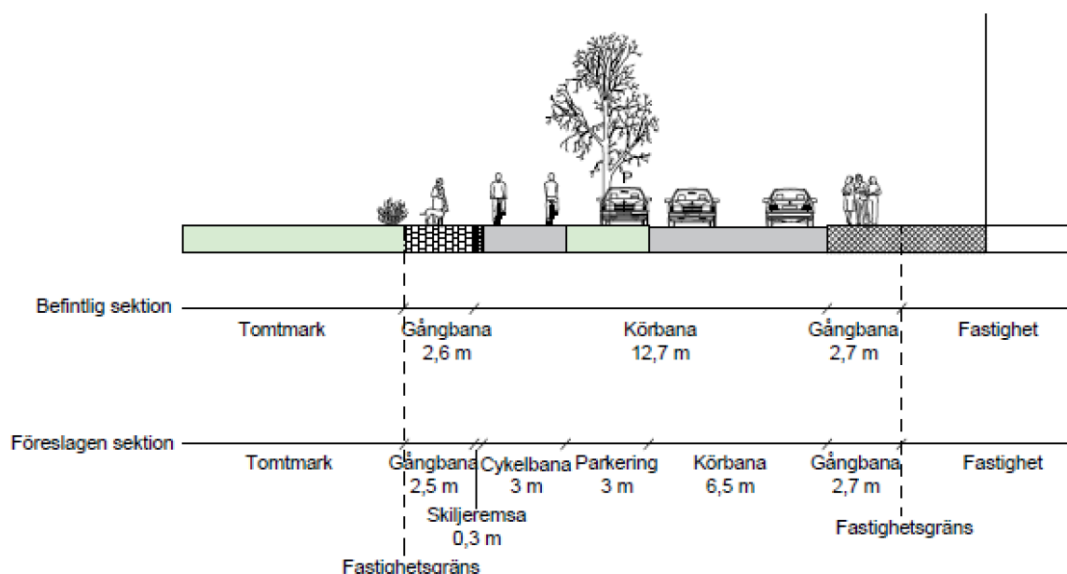
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Sträckan ingår som en del av cykelprogrammet 2012-2019.

3.5 Genomförande

Projektet omfattar en separerad cykelbana på stråkets västra sida längs Fridhemstorget, Major Nilssonsgatan och Bellevuevägen från Fridhemstorget till befintliga cykelbanor efter Idunavägen. I projektet ingår även att tillföra mer plantering längs sträckan samt hastighetssäkra övergångsställen. Idag saknas cykelbana längs stråket och flera av övergångsställena är inte hastighetsäkrade.

I samband med projektet kommer belägningsprogrammet förse hela gatan med nytt slitlager. Denna kostnad belastar inte projektet. I projektet ingår däremot förstärkning med bärlager och förstärkningslager av överbyggnad vid kanstestensflytt och avsmalning.



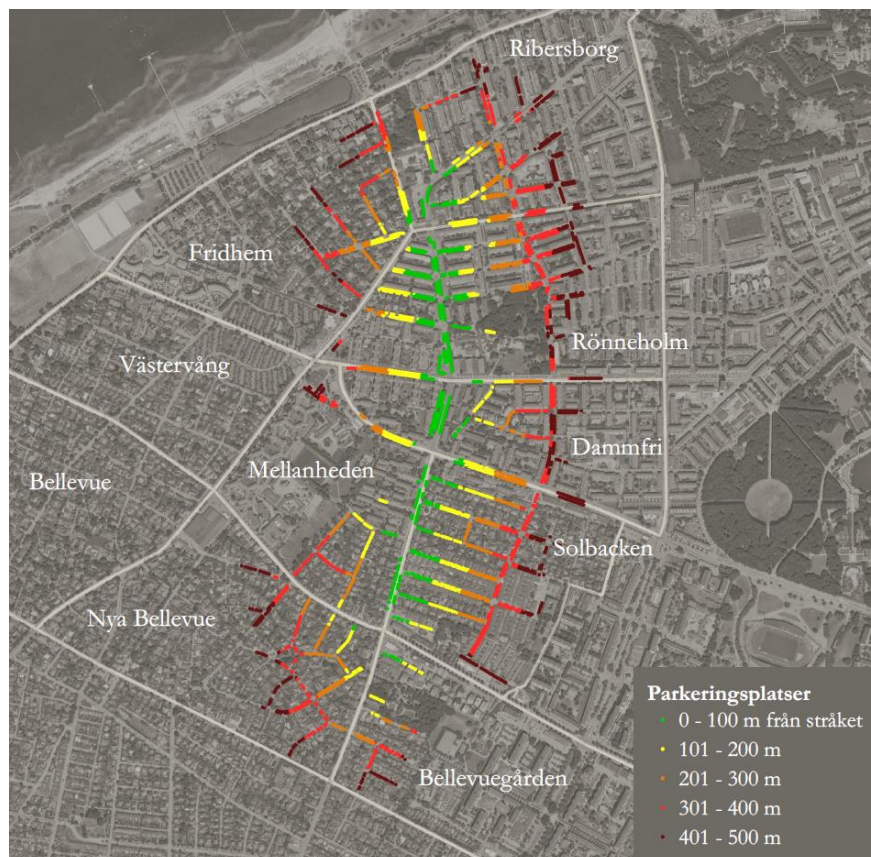
Figur 2 Förslag på sektion med dubbelriktad cykelbana. Avser Major Nilssonsgatan.

En fördjupad parkeringsutredning har genomförts i samband med förstudien i syfte att säkerställa parkeringssituationen i anslutning till Bellevuestråket (områdena Ribersborg, Fridhem, Rönneholm, Dammfri, Solbacken och Mellanheden). Parkeringsutredningen har inkluderat en sammanställning och analys av uppgifter om bilinnehav, reglering, beläggning och vem som nyttjar befintlig parkering.

Utredningen mynnade ut i förslag på några mindre justeringar av förstudiens förslag för att skapa en mer hållbar parkeringssituation. I förstudien föreslås ungefär 90 platser att utgå på en 1,6 kilometer lång sträcka. Totalt finns på allmän platsmark idag ca 700 platser i stråkets direkta närhet (0 – 100 meter) och genomförda beläggningsstudier visar att det antal platser som behöver tas bort för att rymma en cykelbana ungefär motsvarar det antal lediga platser som idag finns i stråkets sidogator. Kring norra delen av stråket (Major Nilssonsgatan och Fridhemstorget) finns dock en risk att beläggningen blir nära 100 % vilket skulle generera mycket söktrafik. De justeringar som föreslås i parkeringsutredningen syftar därför framförallt på att minska antalet

platser som behöver tas bort i den norra delen av stråket. Detta objektsgodkännande föreslår att acceptera de förslagna ändringar som parkeringsutredningen föreslår.

I bilden och tabellen nedan syns avstånd till parkeringsplatser från stråket samt antal platser. Beläggningen varierar mellan 97% vid Fridhemstorget till 31 % i Solbacken. I mitten av stråket ligger beläggningen runt 60-70%.



Figur 3 Avstånd till parkering från stråket

Avstånd från stråket	Antal parkeringsplatser på allmän platsmark
0 meter	Ca 220
1 – 100 meter	Ca 700
101 – 200 meter	Ca 1 300
201 – 300 meter	Ca 2 000
301 – 400 meter	Ca 2 900
401 – 500 meter	Ca 3 600

Figur 4 Antal parkeringsplatser från stråket uppdelat i avstånd

Trafikregleringsenheten på Fastighets- och Gatukontoret har parallellt drivit en utredning om parkering och reglering för stora delar av västra Malmö, där Bellevuestråket är en del. Slutsatser och åtgärdsförslag mellan Bellevuestråkets förstudie och parkeringsutredning samt trafikregleringsenhetens utredning har synkats och bedöms tillsammans efter genomförande att bidra till en god parkeringssituation.

Föreslagna justeringar gentemot förstudien:

- Tillskapa fyra nya platser vid Fridhemstorget genom att flytta hyrcykelstationen till ytan för tidigare parkering intill torget. Förslaget medför att endast en parkeringsplats utgår vid Fridhemstorget.
- Justera parkeringsplatser längs Major Nilssonsgatan så att fler parkeringsplatser ryms. Upp till 5 platser bedöms kunna tillföras jämfört med förstudiens förslag.
- Införa de regleringsåtgärder som trafikreglering föreslår i sin utredning för att skapa ett mer effektivt parkeringsutnyttjande.
- Skapa en angoringsplats för skolbuss i höjd med Stadiongatan för Malmö Montessoriskola

3.6 Tidplan

Förstudie	Färdigställd dec 2019
Detaljprojektering	Påbörjas aug 2020
Upphandling Entreprenad	Januari 2021
Byggstart	Mars 2021
Slutbesiktning	Dec 2021

3.7 Potentiella föroreningar

Det flertal tidigare bensinstationer som varit lokaliserade i närheten av aktuell gatusträckning motiverar en provtagning av marken. Enligt uppgift så är alla de sanerade, dock är tidigare saneringar inriktade på att eliminera källan och inte på att eliminera hela föroreningen. Därför kan det förekomma restföroreningar som har transporterats i marken. Gatan är också gammal, den kan ses tidigt på flygbilder då det bundna bärlagret hade höga halter PAH vilket har tendensen att laka ut till omkringliggande mark.

Främst är det marken vid blivande trädgropar som bör provtas. Syftet med provtagningen ska vara att underlätta en framtida masshantering. I dagsläget är det svårt att avgöra hur stor del av massorna som har halter under Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) men en detaljerad markundersökning skulle svara på den frågan. Vid jämförelse med arbeten med trädgropar på Tessins väg var det ca 2/5 som hade halter över MKM. Dock förekom det bara en bensinstation vid Tessins väg, vid Bellevuevägen förekommer det fyra.

Med den kunskapen som vi har idag kommer en tillräckligt bra markundersökning kosta 500 000 kr, hanteringen av massor kan kalkyleras schablon-mässigt med massor>MKM=500kr/ton och massor<MKM=250 kr/ton. Om det tas med i kalkylen att det ska etableras 112 träd, varje trädgrop genererar 1 kubikmeter överskottsmassor och att 2/5 är över MKM, blir summan 46 000 kronor i masshanteringskostnad. För massor under MKM blir kostnaden 34 000 kronor. Den här kalkylen är endast för trädgropar. Kommer det att ske en utökad masshantering kommer det naturligtvis att speglas i priset. Är det stora områden där asfalten ska brytas upp är det lämpligt att provta bärlager och marken under bärlagret. Ska det förekomma fräsning är det inte aktuellt med provtagning.

Varför det uppskattade priset för en markundersökning är så högt i förhållande till masshanteringen är för att en ökad medvetandegrad om vilka förhållanden som förekommer kan ge en mer gynnsam masshantering i entreprenaden.

3.8 Osäkerhet och risker

Allmänna risker finns för:

- Okända föroreningar. Kalkylen tar höjd för hantering av förorenade massor men omfattningen vet vi inte förrän i entreprenadskedet. Det går inte att avgöra om sanering blir över eller under MKM. Kalkylen kan därför komma att påverkas.
- Entreprenadkostnader överskrids på grund av oförutsedda utgifter.
- Tidplanen håller inte på grund av försenad beslutsprocess.

4. Ekonomi

Den totala investeringen för projektet beräknas till -37 400 tkr varav -600 tkr avser hantering av förorenade massor. Driftskonsekvenserna beräknas till - 3 400 tkr brutto.

4.1 Projektkalkyl

Projektkalkyl Investering	Tkr
Investeringsbidrag	
Summa inkomster	0
Entreprenad	-27 600
Projektering	-1 500
Byggprojektledning	-400
Intern tid	0
Sanering under MKM	-550
Sanering över MKM	-50
Kreditivränta	-300
Oförutsett	-7 000
Summa utgifter	-37 400
Projektnetto	-37 400

4.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till - 37 400 tkr. Största utgiften i projektet är entreprenaden som beräknas till -27 600 tkr.

Hantering av förorenade massor bedöms uppgår till totalt -600 tkr, där -50 tkr avser massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning). Avsättning för denna kostnad kommer att göras i

samband med att beslut om detta objektsgodkännande är taget, vilket innebär en negativ resultatpåverkan.

Utgifterna är bedömda i prisläge januari 2020.

4.1.2 Inkomster

Under hösten 2020 kommer projektet söka medfinansiering genom Stadsmiljöavtal, där projektet har möjligt att få upp till 50% medfinansiering för entreprenadkostnaden. Inkomsten är i nuläget så pass osäker, varför den inte återfinns i kalkylen ovan.

4.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Utgifter	Inkomster	Summa
2020	-1 700		-1 700
2021	-35 000		-35 000
2022	-700		-700
			0
			0
			0
Summa	-37 400	0	-37 400

4.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

<i>Allmän platsmark</i>		<i>Kvartersmark</i>			
År	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto
2022		-3 400			-3 400
					0
					0
					0
					0
					0
Summa	0	-3 400	0	0	-3 400

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till -3 400 tkr brutto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnad har internräntesatsen 3% använts, avskrivningstiden är beräknad på 30 år och drift och underhållskostnaderna är beräknade med en schablon på 2,75%.

4.4 Budgetavstämning

Projektets kalkyl rymms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för kategori Mobilitet. Kostnader för hantering av förorenade massor över MKM om – 50 tkr bedöms rymmas inom budgetramen för marksanering.

