



Datum

2019-09-13

Vår referens

Magnus Fahl

Strateg

Magnus.Fahl@malmö.se

## Tjänsteskrivelse

### **Objektsgodkännande för projekt 9170 Förlängning av busskörfält på Stockholmsvägen TN-2019-3080**

#### **Sammanfattning**

Stockholmsvägen är den mest belastade infartsvägen till Malmö. Sträckan trafikeras av flera tunga regionbusslinjer. Vid rusningstid uppstår köer från Sege trafikplats och in mot staden. Syftet med åtgärden är att förlänga befintligt kollektivkörfält på Stockholmsvägen i riktning in mot Malmö så att regionbussarna inte fastnar i de trafikköer som uppstår på Stockholmsvägen i rusningstid. Utbyggnaden ger en snabbare, effektivare och mindre störningskänslig kollektivtrafik i Malmö och regionen.

#### **Förslag till beslut**

Tekniska nämnden föreslås besluta

**att** under förutsättning att kommunstyrelsen lämnar objektsgodkännande, godkänna förslaget till objektsgodkännande för åtgärder inom projekt 9170 till en beräknad kostnad av 21 000 000 kronor brutto och 10 500 000 kronor netto. Ökad driftskonsekvens är beräknad till 3 080 000 kronor brutto och 1 765 000 kronor netto årligen från år 2020

**att** lämna ärendet vidare till kommunstyrelsen för objektsgodkännande

#### **Beslutsunderlag**

- G-TN-2019-3080 Förlängning av busskörfält på Stockholmsvägen
- Underlag till objektsgodkännande för projekt 9170 Stockholmsvägen busskörfält

#### **Beslutsplanering**

Tekniska nämnden 2019-09-25

#### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen

#### **Ärendet**

Stockholmsvägen är den mest belastade infartsvägen till Malmö. Sträckan trafikeras av flera tunga regionbusslinjer. Vid rusningstid uppstår köer från Sege trafikplats och in mot staden. Syftet med åtgärden är att förlänga befintligt kollektivkörfält på Stockholmsvägen i riktning in mot Malmö så att regionbussarna inte fastnar i de trafikköer som uppstår på Stockholmsvägen i

rusningstid. Utbyggnaden ger en snabbare, effektivare och mindre störningskänslig kollektivtrafik i Malmö och regionen.

Tre huvudsakliga alternativ har studerats. Alternativ A ger kortare körtider för busstrafiken in mot Malmö jämfört med nuläget. Alternativ B ger något kortare körtider för busstrafiken in mot Malmö än alternativ A. För trafiken ut från Malmö blir det dock längre körtider än i nuläget. Alternativ C medför störst tillskott av kapacitet i riktning mot Malmö men medför, precis som Alternativ B, förlängda körtider för trafik ut från Malmö. Eftersom restiderna totalt sett blir kortare i Alternativ A förordas det alternativet.

Åtgärderna i alternativ A utgörs huvudsakligen av ny och förstärkt beläggning, flyttning och utbyte av mitträcke samt ommålning inom befintligt vägområde. I sydgående körbana skapas tre körfält med vardera tre meters bredd. Från Sjölundaviadukten och ca 325 meter mot söder är alla tre körfälten för allmän trafik. Därefter blir körfältet längst till höger avtagsfil mot höger som signalerar att trafik mot centralstationen, Gamla staden och hamnen ska hålla till höger. Efter ca 400 meter blir sedan det mellersta körfältet ett busskörfält och övrig trafik som ska mot Värnhemstorget, Nobeltorget med mera hänvisas till det vänstra körfältet. Förslaget innebär att befintligt busskörfält på Stockholmsvägen förlängs med ca 450 meter. Korsningen med Hornsgatan breddas vid behov så att även ett högersvängsfält för buss inryms.

Trafikanalyser visar att den långa sträckan med tre körfält från Sjölundaviadukten, där det längst till höger övergår i en lång avtagsfil, behövs för att motverka att köbildningar uppstår inför busskörfältets början. Åtgärder vid korsningen med Hornsgatan gör så att busstrafik som ska gå direkt mot Centralstationen också kan nyttja busskörfältet.

Åtgärden behöver genomföras under första halvåret 2020 så att framkomligheten för busstrafiken kan säkerställas redan då Södra Stambanan stängs för all tågtrafik under en vecka i slutet av augusti 2020 i samband med byggnationen av fyra spår mellan Malmö och Lund.

Eftersom Stockholmsvägens beläggning är i behov av underhåll föreslås att åtgärderna inom projekt 9170 kombineras med beläggingsbyte även på de delar av Stockholmsvägen som inte direkt berörs av busskörfältsförlängningen och dess följdåtgärder. Detta görs inom ramen för beläggingsreinvesteringsprojektet (beläggingsprogrammet).

Detta objektsgodkännande avser genomförande av åtgärderna inom projekt 9170. Projektkalkylen för dessa åtgärder uppgår i det förordade alternativet till 21 000 tkr (brutto). Ytterligare 11,7 mnkr beräknas för ny beläggning på de resterande delarna av Stockholmsvägen som föreslås göras inom beläggingsprogrammet. Objektsgodkännande för beläggingsreinvestering 2019-2021 gavs av kommunfullmäktige 2019-02-28 efter ansökan från tekniska nämnden 2018-12-12.

Det är möjligt att få statlig medfinansiering av åtgärden via den regionala transportinfrastrukturplanen. Staten kan finansiera 50% (eller 75% om staten bedömer att åtgärden är av mycket stor vikt för att förbättra den nationella eller regionala tillgängligheten) av projekterings- och byggkostnader som behövs för den förbättrade bussframkomligheten. Framtida kapitalkostnad samt ökad drifts- och underhållskonsekvens efter ombyggnation är beräknad till 1 765 tkr årligen för alternativ A. Då ingår inte de åtgärder som föreslås finansieras

inom beläggningsprogrammet.

Bruttoinvesteringen ryms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram för år 2020.

Ansökan om medfinansiering är inlämnad avseende en kostnad om 32,7 mnkr. Den kostnaden täcker både åtgärderna som avses i detta objektsgodkännande och det som är kopplat till ny beläggning på resterande delar av Stockholmsvägen. Detta eftersom det till nyligen funnits utformningsalternativ som omfattat åtgärder på båda körbanorna och att det för denna förordade utformning är svårt att i detta skede, innan projektering och genomförande, exakt avgöra vilka delar av beläggningsåtgärderna som är en följd av det förlängda busskörvägstrakten. Det betyder att den statliga medfinansieringen kan komma att variera från 10,5 mnkr (50% av 21 mnkr) till ca 24,5 mnkr (75% av 32,7). I kalkylen för detta objektsgodkännande anges det lägre beloppet i enlighet med försiktighetsprincipen.

**Ansvariga**

Ingrid Persson Westberg Avdelningschef

Anna Bertilson Direktör