

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande

Projektnamn: 9.5.1 Annetorpsv västra, 9.5.2 Annetorpsv mellersta, 9.5.1 CB
Annetorpsvägen västra
Projektnummer: 3395, 3428, 6991
Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2023-05-30
Kategori: Storstadspaket infrastruktur och mobilitet
Projektledare: Magnus Fahl



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.....	4
3.1 Geografisk avgränsning.....	4
3.2 Detaljplan.....	5
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	5
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	5
3.5 Genomförande.....	6
3.6 Potentiella föroreningar.....	10
3.7 Osäkerhet och risker.....	10
4. Tidplan.....	11
5. Ekonomi.....	11
5.1 Projektkalkyl.....	11
5.1.1 <i>Utgifter</i>	11
5.1.2 <i>Inkomster</i>	12
5.2 Likviditet.....	12
5.3 Driftkonsekvenser.....	12
5.4 Budgetavstämning.....	12

1. Sammanfattning

Annetorpsvägen är idag en viktig förbindelseled mellan västra Malmö och Ringvägarna. Under delar av dygnet är trafiken intensiv och kollektivtrafiken har utmaningar att ta sig fram. Den täta trafiken på Annetorpsvägen förstärker också känslan av barriär och det kan svara svårt för gående och cyklister att korsa Annetorpsvägen.

Idag har Annetorpsvägen mellan Blåsebergavägen och Lorensborgsgatan ett flertal korsningspunkter där trafiken regleras med väjningsplikt, antingen i cirkulationsplatser eller vanliga korsningar. Den täta trafiken och den periodvisa ojämna trafikbelastningen, kan leda till att trafiken på vissa ställen har svårt att ta sig fram.

För att förbättra för kollektivtrafiken, underlätta för trafik till och från tvärgator och förbättra för oskyddade trafikanter att korsa Annetorpsvägen, föreslås att sträckan kompletteras med hastighetssäkrade övergångsställen, att hållplatser byggs om, att mittrefuger byggs om och cirkulationsplatsen vid Elinelundsvägen byggs om till signalreglad fyrvägs korsning samt att separata partiella busskörfält anordnas på ömse sidor av korsningen.

Åtgärderna är uppdelade i två separata projekt av olika karaktär och olika genomförandetider. Detta objektsgodkännande omfattar projekt 9.5.1 Annetorpsvägen västra (3395), bestående av ombyggnader av korsningarna med Bispgatan och Diakongatan med ändrade refuger och övergångsställen med ramper samt projekt 9.5.2 Annetorpsvägen mellersta (3428), bestående av ombyggnad av cirkulationsplatsen Elinelundsvägen/Annetorpsvägen till signalreglerad korsning inklusive busskörfält på ömse sidor av korsningen samt ombyggnad av västgående hållplats Hyllie gård.

Projekt 9.5.1 planeras projekteras under 2023 och byggas under 2024. Projekt 9.5.2 planeras projekteras under 2024 och byggas under 2025.

Investeringskostnaden för de två projekten inom detta objektsgodkännande uppgår till ca 29 mnkr brutto. Åtgärderna medfinansieras av staten genom storstadsavtalet med ca 14,25 mnkr.

Driftskostnaden beräknas till 2,9 mnkr brutto och 1,8 mnkr netto.

Kopplat till projekt 9.5.1 föreslås utbyggnad av cykelbana på en kort sträcka. Då denna inte ingår i storstadsavtalet hanteras den redovisningsmässigt i ett separat projekt (9.5.1 CB Annetorpsvägen västra, projektnummer 6991).

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Storstadsavtalet innebär sammantaget en kraftfull satsning på en hållbar stadsutveckling i ett växande Malmö. Kollektivtrafiksatsningar och bostadsutbyggnad i hållplats- och stationsnära lägen skapar möjligheter och förutsättningar för ett ökat hållbart resande.

Kollektivtrafiksatsningarna skapar även förutsättningar för att kunna hålla en hög takt på bostadsbyggandet under kommande år. Genom att förtäta och bygga om runt stationer och hållplatser ges möjlighet att stärka befintliga noder och centrumbildningar med mer folkliv och handel. Med ökade färdmedelsandelar för gång, cykel och kollektivtrafik minskar trängselproblematiken i trafiken samtidigt som miljövinster uppnås. Övergången till eldriven kollektivtrafik förstärker miljövinsterna ytterligare.

Satsningar på en attraktivare stadsmiljö runt stationer, hållplatser och längs huvudgator i kombination med bostadsutbyggnaden skapar möjligheter för ett tryggare, mer jämställt och socialt hållbart Malmö. Både de sociala och de fysiska investeringarna som staden gör är viktiga komponenter för att bygga Malmö helt och hållbart.

Storstadsavtalens satsningar förväntas att bidra till följande effektmål som har formulerats under förhandlingen och i besluten kring satsningarna:

- En hållbar och strukturbildande kollektivtrafik i, till och från Malmö
- En kollektivtrafik som understödjer förtätning och utbyggnad av bostäder i staden
- En attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik
- Ökad resandekapacitet genom fler MalmöExpressbussar
- Säkert och tryggt för resenärerna
- Införandet av eldrift i stadens busstrafik — renare luft och tystare fordon
- Ökad framkomlighet och säkerhet för cyklister
- Verktyg för framtidens gröna, integrerade och attraktiva stad

Linje 9 är en av sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt (inräknat trafikering av Kontinentalbanan med tåg) som ingår i Storstadspaketet för Malmö Stad. Förutom att förbättra kollektivtrafiken på dessa linjer ska sträckorna samtidigt kompletteras med cykelbanor där detta är möjligt.

Linje 9 sträcker sig från Ön i väster via Limhamns centrum, Hyllie, Lindängen, Fosieby, Jägerso och Rosengård Värnhem i nordost. Linjen ska trafikeras av eldrivna 18-meters bussar.

I dagsläget antas elförsörjning ske med depåladdning, men det ska finnas möjlighet att anpassa detta till rådande teknik och utrymmesanspråk inför trafikstart.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt tekniska nämndens reglemente, både vad gäller planering inom kollektivtrafikområdet och inriktning mot en god och säker tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper samt utformning av ett miljöanpassat trafiksystem

Projektet bedöms bidra till att uppfylla kommunfullmäktiges mål att Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor genom att bidra till antalet färdigställda bostäder inom Storstadspaketets influensområde. Projektet bidrar till att uppfylla kommunfullmäktiges mål att Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser. Detta genom att bidra till införandet av eldriven kollektivtrafik och till en attraktiv kollektivtrafik som bidrar minskad andel biltrafik.

2.3 Leveransmål

Projektet ska resultera i utbyggnad av hastighetssäkrade övergångsställen, utbyggnad av busskörfält, förbättrade hållplatser och ombyggnad av en cirkulationsplats till signalreglerad korsning. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv och smidig att använda.

3. Projektens omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

I förstudiefasen har sträckan mellan Blåsebergavägen i väster och Lorensborgsgatan i öster studerats och förslag på åtgärder utmed sträckan har tagits fram. Åtgärdsförslagen är uppdelade i tre separata projekt av olika karaktär och olika genomförandetider.

Detta objektsgodkännande omfattar projekt 9.5.1 Annetorpsvägen västra (3395), bestående av ombyggnader av korsningarna med Bispgatan och Diakongatan med ändrade refuger och övergångsställen med ramper samt projekt 9.5.2 Annetorpsvägen mellersta (3428), bestående av ombyggnad av cirkulationsplatsen Elinelundsvägen/Annetorpsvägen till signalreglerad korsning inklusive busskörfält på ömse sidor av korsningen samt ombyggnad av västgående hållplats Hyllie gård.

Kopplat till projekt 9.5.1 föreslås utbyggnad av cykelbana. Då denna inte ingår i storstadsavtalet hanteras den redovisningsmässigt i ett separat projekt (9.5.1 CB Annetorpsvägen västra, projektnummer 6991).

På den östligaste delsträckan föreslås ett busskörfält i östgående riktning inklusive breddning av bron över Hyllie gårdsstig samt att en så kallad fri höger skapas i cirkulationsplatsen med Lorensborgsgatan. Dessa åtgärder ingår i projekt 9.5.3 Annetorpsvägen östra (3427) som kommer att hanteras i ett separat objektsgodkännande.



Figur 1 Annetorpsvägen mellan Lorensborgsgatan i öster och Blåsebergavägen i väster med de tre projektens avgränsningar (projekt 9.5.3 hanteras i ett separat objektsgodkännande)

3.2 Detaljplan

Projekten kan genomföras inom gällande detaljplan.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Projekten påverkar inte andra närliggande projekt förutom att ombyggnadsarbetena tidsmässigt behöver samordnas med ombyggnadsåtgärder på omgivande vägnät.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Projektdirektiv godkänt,avdelningschef, 2020-09-02.

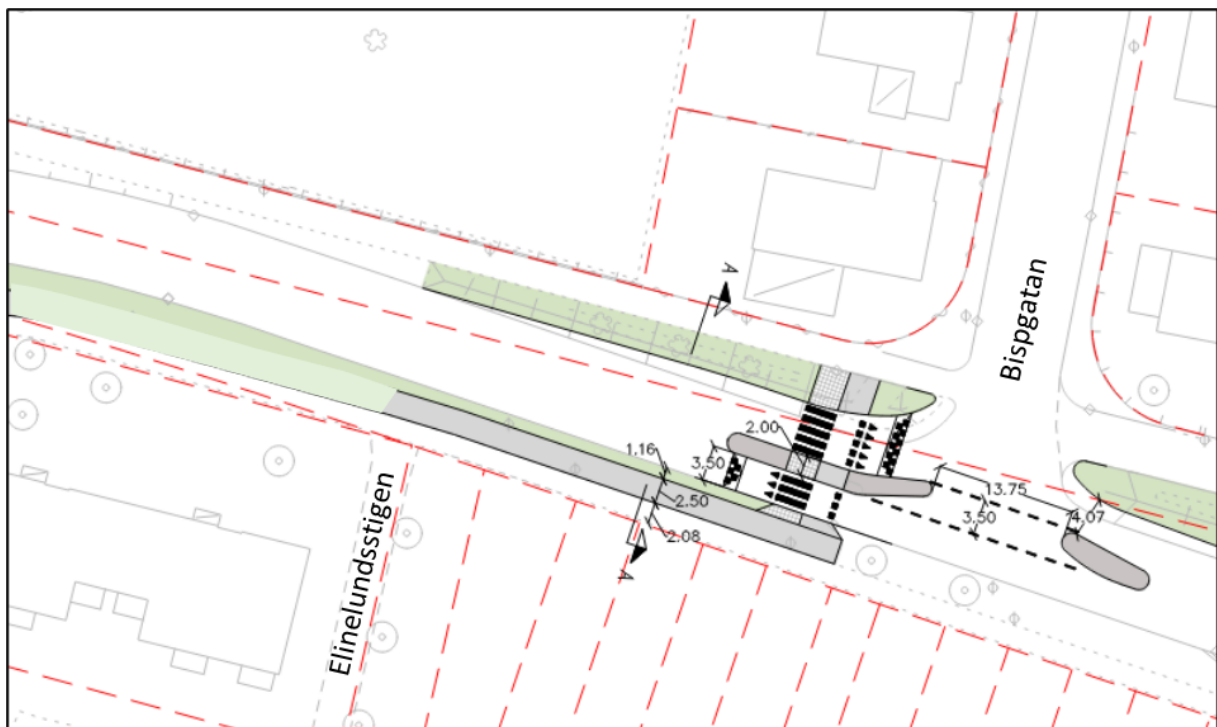
3.5 Genomförande

Korsningen med Bispgatan

Ett nytt upphöjt övergångsställe med cykelöverfart över Annetorpsvägen föreslås i anslutning till Bispgatan. Körbanan breddas norrut för att inrymma refuger och skapa erforderlig väntyta för korsande oskyddade trafikanter men även för svängande motortrafikanter och på så vis minska problem med köbildning. En kompletterande ca 35 meter lång cykelbanekoppling som ansluter Elinelundsstigen med cykelöverfarten föreslås.



Figur 2. Korsningen Annetorpsvägen/Bispgatan med befintlig gångpassage.



Figur 3. Åtgärder vid Bispgatan.

Korsningen med Diakongatan och hållplats Djupadalsstigen

Hållplats Djupadalsstigen i östergående riktning justeras så att inkörning förbättras i förhållande till idag vilket medför att gräsyta strax väster om hållplatsen tas i anspråk för att möjliggöra en bättre angöring. I västgående riktning justeras kantstenen för att underlätta utkörning. Busskantstoden förlängs. Placeringen av cykelparkeringen på den södra hållplatsens västra sida ses över för att underlätta avstigande från en angörande buss.

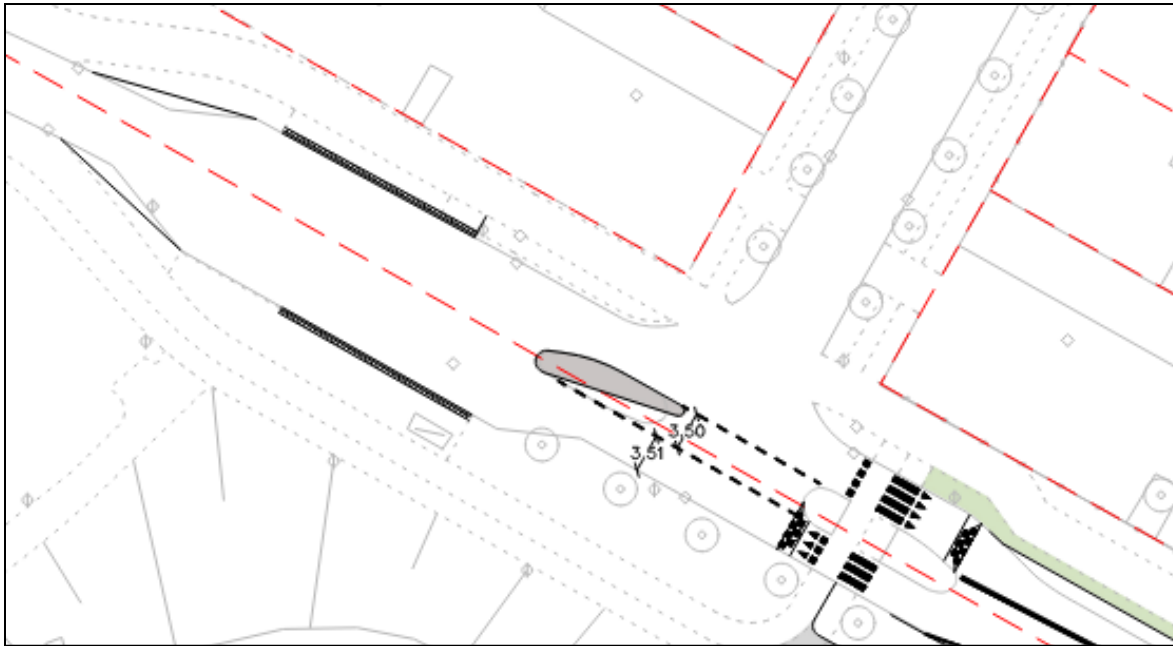


Figur 4. Korsningen Annetorpsvägen/ Diakongatan. Hållplats Djupadalsstigen i förgrunden

Vid refuger smalnas körfälten av till 3,5 meter. Vid korsningen med Diakongatan justeras den västra refugen för att underlätta för vänstersvägande bilar in på Diakongatan att stå i väntytan utan att blockera för bakomvarande fordon.

Ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe med cykelöverfart anläggs vid befintlig passage över Annetorpsvägen i höjd med Diakongatan. Befintlig refug med en bredd om 3,5 meter bevaras.

Förutom att det hastighetssäkrade övergångsstället underlättar för gående att korsa Annetorpsvägen underlättas också ut- och infart för boende och besökare på Diakongatan. I nuläget är det stundtals svårt att med bil ta sig ut från Diakongatan (som är en återvändsgata) på grund av det täta trafikflödet på Annetorpsvägen.



Figur 5. Åtgärder vid Diakongatan och hållplats Djupadalstigen

Korsningen med Elinelundsvägen inklusive hållplatsjustering och busskörfält

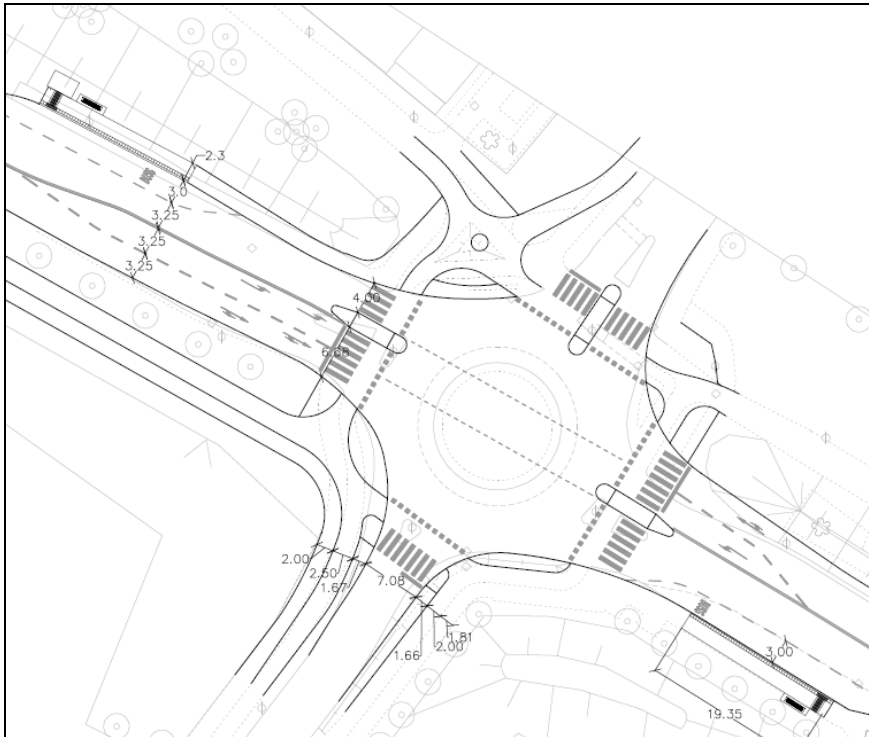
Förslaget innebär en ombyggnad av nuvarande cirkulationsplats till en signalreglerad fyrvägs korsning. Sträckan mellan Diakongatan och Elinelundsvägen föreslås breddas med ca en meter så att ett busskörfält kan inrymmas i östergående riktning. Likaså föreslås en breddning av sträckan med ca en meter mellan Elinelundsvägen och Svennedalsgångens gång- och cykelbro för att inrymma ett busskörfält i västergående riktning.



Figur 6. Cirkulationsplatsen i korsningen Annetorpsvägen/Elinelundsvägen

De främsta skälen till att ersätta cirkulationsplatsen med en signalreglerad korsning är dels möjligheten att kunna justera framkomligheten för olika trafikströmmar i korsningens olika ben och dels möjligheten att kunna prioritera kollektivtrafik med så kallad bussprio i signalen

Hållplatsen väster om korsningen förses med väderskydd vilket i nuläget saknas.



Figur 7. Korsningen Annetorpsvägen/Elinelundsvägen föreslås byggas om till signalreglerad korsning. Ny gång- och cykelbana väster om korsningen föreslås genomföras utanför detta projekt.

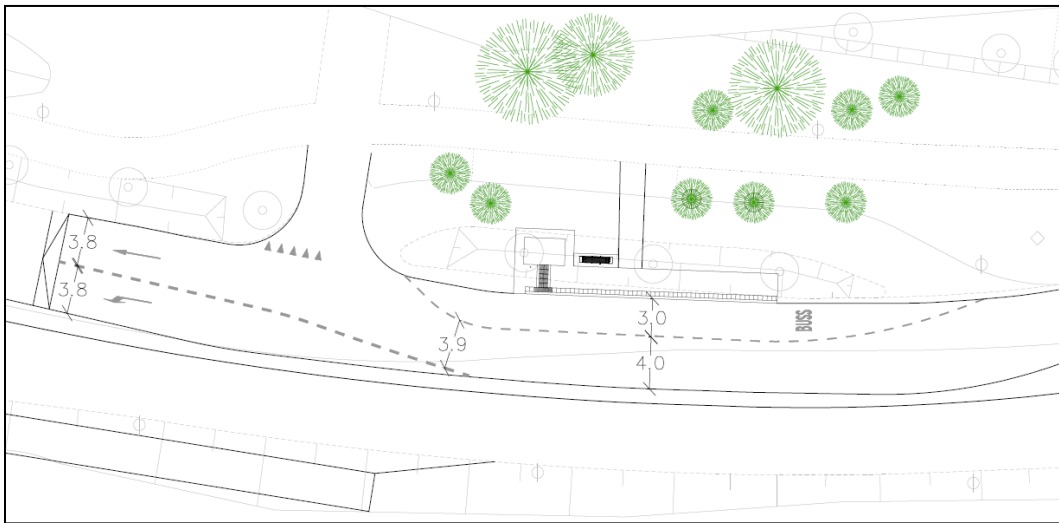
Hållplats Hyllie Gård

Nuvarande hållplats och den separata bussfilen norr om Annetorpsvägen föreslås rivas. Ett nytt hållplatsläge utmed huvudkörbanan anläggs istället. Detta underlättar för bussen vid både in- och utkörning från hållplatsen. Mittrefugen utmed hållplatsen föreslås smaltas av så att trafik kan passera bussar som angör hållplatsen. På platsen för den befintliga hållplatsen och bussfilen anläggs grönyta med trädplantering. De träd som står i markremsan mellan vägen och befintlig bussfil ses över och integreras med hållplatsmiljön med ambitionen att skapa bättre växtförutsättningar än i nuläget.



Figur 8. Hållplats Hyllie gård i separat bussfil med väjningsplikt vid utfart.

Befintligt övergångsställe öster om infarten till räddningstjänsten/kvarteret Brandvakten hastighetssäkras med ramper. Befintligt övergångsställe väster om infarten tas bort och utformas som gångpassage.



Figur 9. Åtgärder vid hållplats Hyllie Gärd.

3.6 Potentiella föroreningar

Aktuell del av Annetorpsvägen har i stort sett haft sin sträckning sedan minst 1950-talet fram till rondellen vid Hyllie Gårds väg enligt historiska kartor. Historiska kartor visar att delar av området tidigare varit jordbruksmark med ett antal jordbruksfastigheter placerade längs med Annetorpsvägen. Enligt tillgängligt kartunderlag kan Annetorpsvägen innehålla äldre beläggningsskikt med risk för höga PAH-halter. Om asfalt eller obundna lager med stenkolsjära historiskt använts så finns det risk för att underliggande lager förorenats av PAH:er. Det innebär en risk för förhöjda masshanteringskostnader. Med anledning av detta har större delen av sträckningen riskklass 2.

Vid den historiska inventeringen noterades två tidigare verksamheter utifrån länsstyrelsens MIFO-databas i anslutning till aktuellt område (Färgindustri i riskklass 2 och Övrigt BKL 3 objekt som endast identifierats). Utifrån de tidigare verksamheternas läge i förhållande till Annetorpsvägen och det arbete som planeras att genomföras så är bedömningen i nuläget att dessa verksamheter inte kommer påverka risken avseende kostnader för masshantering inom projektet.

3.7 Osäkerhet och risker

Risk för att entreprenadkostnader och tidplan påverkas av konjunkturläget.

Hanteringen av utbyggnadsetapper kopplat till trafikavstängningar och omledningsbehov behöver samordnas med andra planerade vägombyggnader i området. Detta kan komma att påverka tidplanen.

Vid projektering, höjdsättning och ombyggnad av korsningen Annetorpsvägen/Elinelundsvägen behöver särskild hänsyn tas till befintlig tryckavloppsledning som ligger grunt under befintlig rondell.

4. Tidplan

Det första projektet bestående av ombyggnader av korsningarna med Bispgatan och Diakongatan med ändrade refuger och övergångsställen med ramper planeras projekteras under 2023 och byggas under 2024. Det andra projektet med ombyggnad av cirkulationsplatsen Elinelundsvägen/Annetorpsvägen till signalreglerad korsning inklusive busskörfält på ömse sidor av korsningen samt ombyggnad av västgående hållplats Hyllie gård planeras projekteras under 2024 och byggas under 2025.

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	april 2023
Projektering	2023-2024
Entreprenad	2024-2025
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	våren 2026
Garantifas	2026-2037

5. Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till 29 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 14,25 mnkr vilket ger ett netto om -14,75 mnkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till 2,9 mnkr och 1,8 mnkr netto.

Projektkalkyl Investering - allmän plat	Total	SSP	Mobilitet
Investeringsbidrag	14 250	14 250	
Summa inkomster	14 250	14 250	0
Entreprenad	-19 800	-19 300	-500
Hantering av massor över MKM	-500	-500	
Projektering	-1 800	-1 800	
Byggledning	-400	-400	
Utredningar	-400	-400	
Intern tid	-1 400	-1 400	
Oförutsett	-4 700	-4 700	
Summa utgifter	-29 000	-28 500	-500
Projektnetto	-14 750	-14 250	-500

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 29 mnkr. Största utgiften i objektsgodkännandet är entreprenad som är beräknad till 19,8 mnkr. De upparbetade investeringsutgifterna till och med april 2023 är 776 tkr och består av utredningar och interntid.

Utgifterna är fördelade på kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Enligt gjord bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 98,27% av den totala utgiften och cykelåtgärder 1,73 %. Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed 28,5 mnkr och resterande 500 tkr är cykelåtgärder. Cykelåtgärder om 500 tkr ingår inte i Ramavtalet 8 Storstadspaketet och innebär att Malmö Stad därmed finansierar 100 % av cykelåtgärden.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning) bedöms uppgå till 500 tkr. Avsättning för denna kostnad kommer att göras i samband med att beslut om detta objektsgodkännande är taget, avsättningen innebär en negativ resultatpåverkan.

Utgifterna är bedömda i prisläge mars 2023.

5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 14,25 mnkr. Inkomsterna är beräknade på 50% på statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2022		-776	-776
2023	1 000	-2 500	-1 500
2024	7 500	-15 000	-7 500
2025	5 750	-10 724	-4 974
			0
			0
Summa	14 250	-29 000	-14 750

5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

Allmän platsmark

Kvartersmark

År	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto
2024	1 070	-2 920			-1 850
					0
					0
					0
					0
Summa	1 070	-2 920	0	0	-1 850

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 2,9 mnkr brutto och 1,8 mnkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 2,5 % använts, avskrivningstiden är beräknad på 20 år. Drift och underhåll beräknas med en schablon om 2,75%.

5.4 Budgetavstämning

Kalkylen ryms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för kategori Storstadspaketet-infrastruktur.