

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

# Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: 6.1 Hpl-ombyggnader mm, linje 6

Projektnummer: 3377

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2021-06-17

Kategori: Storstadspaketet-infrastruktur

Projektledare: Therese Svensson

## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	3
2.1 Bakgrund och syfte.....	3
2.2 Stadens mål.....	3
2.3 Leveransmål.....	4
3. Projektets omfattning.....	4
3.1 Geografisk avgränsning.....	4
3.2 Detaljplan.....	6
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	6
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	6
3.5 Genomförande.....	6
3.6 Tidplan.....	7
3.7 Potentiella föroreningar.....	7
3.8 Osäkerhet och risker.....	7
4. Ekonomi.....	8
4.1 Projektkalkyl.....	8
4.1.1 <i>Utgifter</i> .....	8
4.1.2 <i>Inkomster</i> .....	8
4.2 Likviditet.....	9
4.3 Driftkonsekvenser.....	9
4.4 Budgetavstämning.....	9

## 1. Sammanfattning

Syftet med detta projekt, som utgör en del av storstadsavtalets kollektivtrafikobjekt elbuss linje 6, är att skapa förbättrade hållplatser som möter framtida behov, både ur trafikerings- och resandesynpunkt. Åtgärderna gynnar framförallt befintliga och framtida boende, verksamma och besökare som lättare kan åka kollektivt från tillgängliga hållplatser. Fler tillgängliga hållplatser i staden kan leda till ett minskat behov av färdtjänst.

Projektet omfattar borttagning av hållplatsen Hallstorpsparken och en ombyggnation av hållplatslägena på 18 hållplatser för att möjliggöra för 18 meter långa stadsbussar. Ombyggnationen omfattar förlängning av hållplatsplattformer, förstärkt vägöverbyggnad samt tillgänglighetsanpassningsåtgärder så som anläggning av kontrastplattor, långsgående plattor för taktila stråk och förhöjt kantstöd. Vid två hållplatser flyttas väderskydd fram till påstigningsytan och gång- och cykelbana dras bakom, och tre hållplatser kompletteras med nya väderskydd. Hållplatserna ses över i ett stadsmiljö- och trygghetsperspektiv och eventuellt görs komplettering med träd eller annan grönska där så är möjligt. Åtgärderna som föreslås bedöms inte påverka framkomligheten för andra trafikslag.

Detaljprojektering genomförs höst 2021. Upphandling av entreprenad sker tidig vår 2022 och entreprenad planeras utföras sen vår 2022 – vår 2023.

Den totala investeringen för projektet beräknas till -14 000 tkr, medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen uppgår till 7 000 tkr, vilket ger ett projektnetto om -7 000 tkr.

Driftskonsekvenserna för detta projekt är beräknat till -1 120 tkr brutto och -680 tkr netto.

Projektets kalkyl rymms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för kategori Storstadspaketet-infrastruktur.

Projektkalkylen tar höjd för eventuella saneringskostnader över MKM-nivå och bedömer att detta kan uppgå till -500 tkr.

## 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.

Linje 6 är en av sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt (inräknat trafikering av Kontinentalbanan med tåg) som ingår i Storstadspaketet för Malmö Stad. Linje 6 sträcker sig från Klagshamn i sydväst via Bunkeflostrand, Hyllie, Södervärn, Triangeln och Värnhem till Riseberga och Toftanäs/Fortuna-Hemgården i nordost. Linjen ska trafikeras av eldrivna 18-meters bussar.

Syftet med detta projekt är att skapa förbättrade hållplatser som möter framtida behov, både ur trafikerings- och resandesynpunkt. Åtgärderna gynnar framförallt befintliga och framtida boende, verksamma och besökare som lättare kan åka kollektivt från tillgängliga hållplatser. Fler tillgängliga hållplatser i staden kan leda till ett minskat behov av färdtjänst.

### 2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt 8 § i tekniska nämndens reglemente, både vad gäller planering inom

kollektivtrafikområdet och inriktning mot en god och säker tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper och med 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 samt till en attraktiv kollektivtrafik som bidrar till minskad andel biltrafik.

Storstadspaketets 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 – fler väljer att åka kollektivt till följd av högre bekvämlighet, bättre restider och ökad regelbundenhet
- 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

### **2.3 Leveransmål**

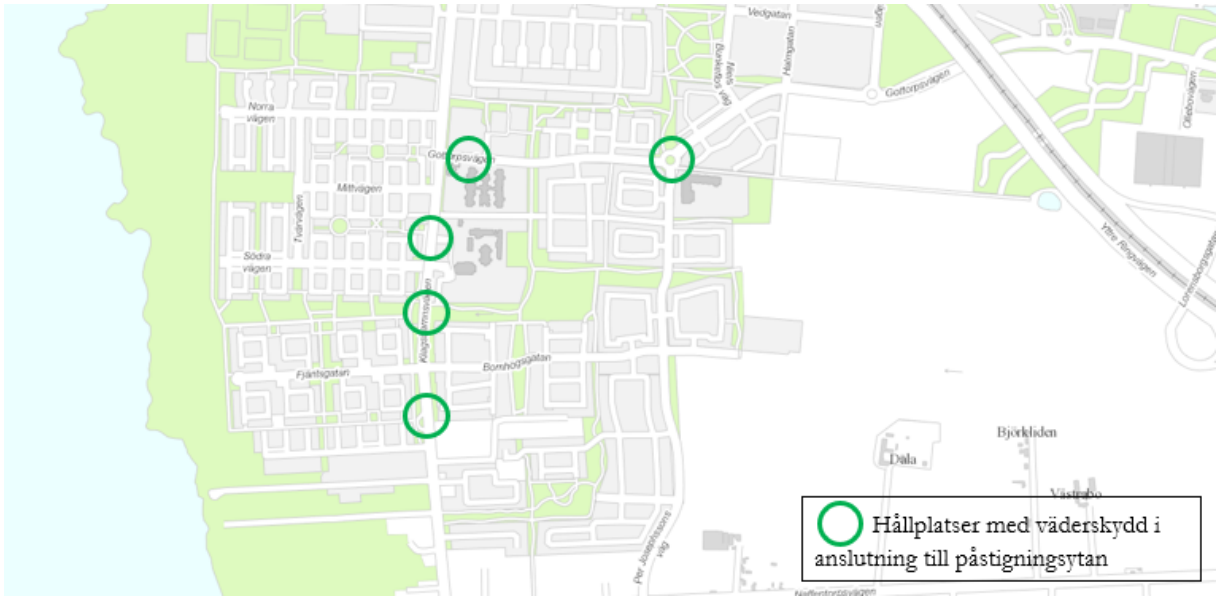
Projektet ska resultera i upprustade, tillgänglighetsanpassade och längre hållplatser. Området på och vid hållplatsen ses över i ett stadsmiljöperspektiv och eventuellt görs komplettering med träd eller annan grönska där så är möjligt.

## **3. Projektets omfattning**

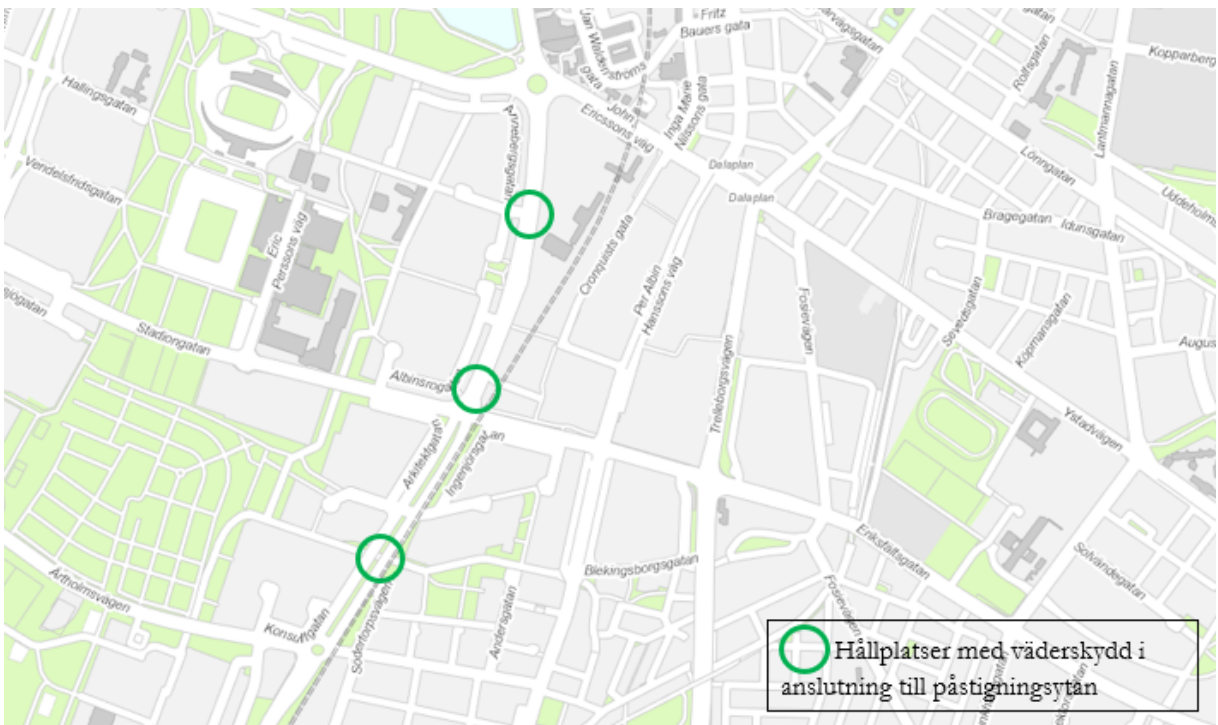
### **3.1 Geografisk avgränsning**

Totalt berörs 19 hållplatser. I samtliga fall berörs hållplatslägena i båda riktningar (A och B), dvs. sammanlagt 38 hållplatslägen. Hållplatserna ligger på allmän platsmark som ägs av Malmö stad.

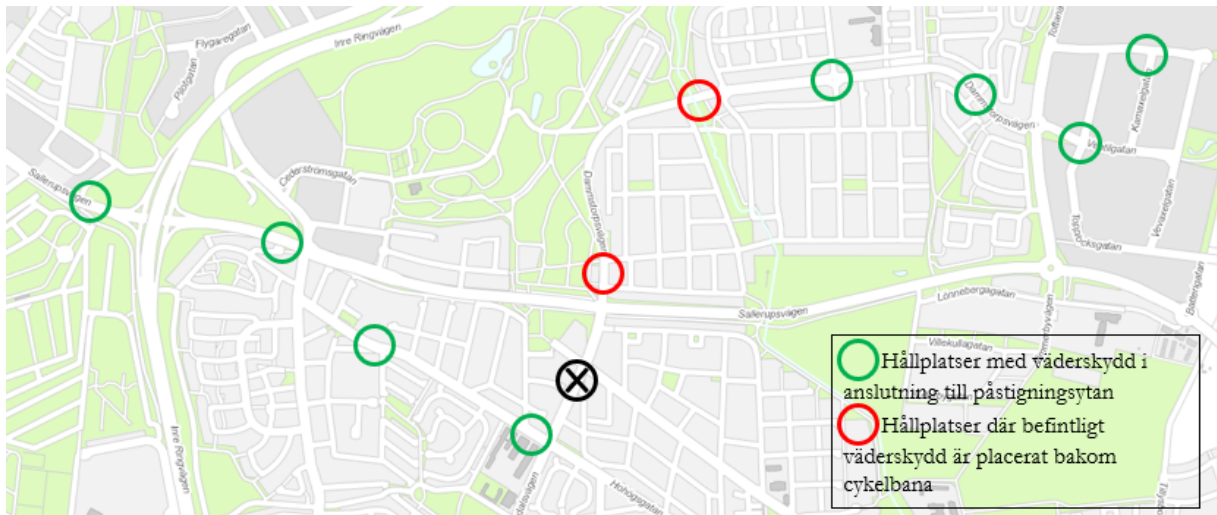
Hållplatser som berörs är Fjärilsgatan, Vingen, Ängslätt, Bunkeflostrand centrum, Gottorp, Gröndal, Södertorp, Borgmästaregården, Kyrkogården, Ulricedal, Dalvik, Videdal, Hallstorpsparken, Granbacken, Risebergaparken, Långahällagatan, Åkvagnsgatan, Ventilgatan och Toftanäs.



Figur 1. Hållplatserna Fjärilsgatan, Vingen, Ängslätt, Bunkeflostrand centrum och Gottorp.



Figur 2. Hållplatserna Gröndal, Södertorp och Borgmästaregården.



Figur 3. Hållplatserna Kyrkogården, Ulricedal, Dalvik, Videdal, Hallstorpsparken, Granbacken, Risebergaparken, Långahällagatan, Åkvagnsgatan, Ventilgatan och Toftanäs. Hållplats Hallstorpsparken är markerad med svart ring och kryss då den ska tas bort.

### 3.2 Detaljplan

Projektet kan genomföras med gällande detaljplan.

### 3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Linje 6 ingår i Ramavtal 8 – storstad Malmö. Det finns även en koppling till beläggningsprogrammet för hållplatserna Videdal och Dalvik, vilka kommer att byggas om i samband med att Hohögsgatan byggs om under 2022.

### 3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Åtgärderna ingår som en del i storstadspaketets genomförande och projektdirektiv beslutades av avdelningschef på Stadsutvecklingsavdelningen 2020-09-17 samt informerades om vid tekniska nämndens trafikutskott 2020-10-06.

### 3.5 Genomförande

Projektet omfattar borttagning av hållplatsen Hallstorpsparken och en ombyggnation av hållplatslägena på 18 hållplatser för att möjliggöra för 18 meter långa stadsbussar. Hållplatsen Hallstorpsparken föreslås tas bort då det är cirka 200 meter till hållplatserna Videdal respektive Granbacken samt lågt resande. Ombyggnationen av övriga hållplatser omfattar tillgänglighetsanpassningsåtgärder, förlängning av hållplatsplattformar och förstärkt vägöverbyggnad. Vid två hållplatser flyttas väderskydd fram till påstigningsytan och cykelbana dras bakom.

Tillgänglighetsanpassningsåtgärder så som anläggning av kontrastplattor, längsgående plattor för taktila stråk och förhöjt kantstöd genomförs på samtliga hållplatser. På hållplatserna i Bunkeflostrand gäller det främst att se över taktila stråk och kontrastmarkering då de redan har rätt kantstöd.

En förlängning av plattformarna görs på 6 hållplatslägen. De 4 hållplatserna som berörs är Videdal, Granbacken, Åkvagnsgatan och Ventilgatan.

Vägöverbyggnaden förstärks på 15 hållplatslägen. De 8 hållplatserna som berörs är Gröndal, Kyrkogården, Ulricedal, Granbacken, Risebergaparken, Långahällagatan, Ventilgatan och Toftanäs.

Hållplatserna ses över i ett stadsmiljö- och trygghetsperspektiv och eventuellt görs komplettering med träd eller annan grönska där så är möjligt.

### Väderskydd

I dagsläget finns det väderskydd på 22 av hållplatslägena, 20 av dessa hållplatslägen har väderskydd placerat i anslutning till påstigandeytan. Vid de hållplatser där cykelbana går mellan väderskydd och påstigningsyta har förutsättningarna för att dra om cykelbana studerats.

På hållplatserna Risebergaparken (B) och Granbacken (B) bedöms det möjligt att placera väderskydd i anslutning till påstigandeyta under vissa förutsättningar. På Risebergaparken krävs att hållplatsplattformen byggs ut i körbanan för att få tillräckligt med yta för väderskydd och gång- och cykelbana bakom väderskyddet. Påverkan på biltrafikens framkomlighet bedöms vara acceptabel. På Granbacken krävs att buskage bakom befintligt väderskydd röjs för att få tillräckligt med yta för väderskydd och gång- och cykelbana bakom väderskyddet. Dock är det viktigt att bevara de träd som står bakom buskaget då de fungerar som en ridå mot bakomliggande parkeringsplats.

Väderskyddet på hållplatsen Risebergaparken (B) byts ut från ett i plåt till ett i glas. Två hållplatslägen vid Borgmästaregården (A) respektive Gröndal (A) kompletteras med väderskydd i anslutning till påstigandeytan.

### **3.6 Tidplan**

Hållpunkterna är enligt följande:

Detaljprojektering genomförs höst 2021

Upphandling av entreprenad tidig vår 2022

Entreprenad: sen vår 2022 – vår 2023

### **3.7 Potentiella föroreningar**

Vid de aktuella platserna finns det ingen konstaterad förorenad mark. Längs stora delar av Pildammsvägen, Hohögsgatan och Dammstorpsvägen innehåller körbanan förhöjda halter av PAH i asfaltens underlager, däremot misstänks Sallerupsvägen samt sträckan från Toftanäsvägen och österut inte innehålla förhöjda halter av PAH i asfalten. Vid sidan om gatorna är halterna inte lika förhöjda. Ingen av platserna har provtagits, men den största källan till förhöjda halter som kan resultera i förhöjda kostnader är PAH i asfaltlager. Vid ingrepp i körbanan, som förstärkning av bussens angöringsyta är, fräses man bort det översta lagret och lägger sedan på ett nytt lager.

Med tanke på det ringa ingrepp som ska göras lämpar det sig bäst att de massor som ska grävas upp transporteras från platsen och ersätts med inköpta massor. Massorna kommer att klassas på mottagningsanläggningen och Fastighets- och Gatukontoret kommer att debiteras därefter. Det bedöms att sanering av massor över MKM-nivå som kommer att hanteras uppgår till en kostnad av 500 tkr.

### **3.8 Osäkerhet och risker**

Trafikering av gatorna längs linje 6 ska vara möjlig parallellt med ombyggnationen. Detta innebär risker för långsammare framdrift än beräknat och medför en ökad arbetsmiljörisk.

Konjunkturen inom entreprenadbranschen kan påverka lämnade anbudspriser.

## 4. Ekonomi

### 4.1 Projektkalkyl

Den totala investeringen för projektet beräknas till -14 000 tkr, medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen uppgår till 7 000 tkr, vilket ger ett projektnetto om -7 000 tkr.

Driftskonsekvenserna för detta projekt är beräknat till -1 120 tkr brutto och -680 tkr netto.

<b>Projektkalkyl Investering</b>	<b>Tkr</b>
Investeringsbidrag	7 000
<b>Summa inkomster</b>	<b>7 000</b>
Entreprenad	-10 000
Projektering	-400
Förprojektering	-100
Byggprojektledning	-100
Byggnadsarbeten	
Markarbeten	
Utredningar	
Rivning av byggnad / konstruktion	
Sanering under MKM	
Sanering över MKM	-500
Kreditivränta	
Intern tid	-300
Oförutsett	-2 600
<b>Summa utgifter</b>	<b>-14 000</b>
<b>Projektnetto</b>	<b>-7 000</b>

#### 4.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till -14 000 tkr. Största utgiften i projektet är entreprenad som är beräknad till -10 000 tkr.

Projektkalkylen tar höjd för eventuella saneringskostnader över MKM-nivå och bedömer att detta kan uppgå till -500 tkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge mars 2021.

#### 4.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 7 000 tkr. Inkomsterna är beräknade på 50% på statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.



## 4.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Utgifter	Inkomster	Summa
2021	-800		-800
2022	-8 000	4 000	-4 000
2023	-5 000	3 000	-2 000
2024	-100		-100
2025	-100		-100
			0
<b>Summa</b>	<b>-14 000</b>	<b>7 000</b>	<b>-7 000</b>

## 4.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

År	<i>Allmän platsmark</i>		<i>Kvartersmark</i>		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2023	440	-1 120			-680
					0
					0
					0
					0
					0
<b>Summa</b>	<b>440</b>	<b>-1 120</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-680</b>

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till -1 120 tkr brutto och -680 tkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 1,25% använts, avskrivningstiden är beräknad på 20 år. Drift och underhåll beräknas till 280 tkr.

## 4.4 Budgetavstämning

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

Nuvarande prognos för årets ram avseende kostnader för sanering, rivning och detaljplaner visar en viss negativ budgetavvikelse, prognosen är tidig och kommer noggrant att följas under året. Utfallet hittills under året ligger inom budgeterad ram.