

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

# Underlag objektsgodkännande



Projektamn: Supercykelstråk, etapp 1

Projektnummer: 0379112

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2022-05-24

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Göran Hallberg



## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	3
2.1 Bakgrund och syfte.....	3
2.2 Stadens mål.....	5
2.3 Leveransmål.....	5
3. Projektets omfattning.....	6
3.1 Geografisk avgränsning.....	6
3.2 Detaljplan.....	6
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	7
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	7
3.5 Genomförande.....	8
3.6 Tidplan.....	9
3.7 Potentiella föroreningar.....	10
3.8 Osäkerhet och risker.....	10
4. Ekonomi.....	11
4.1 Projektkalkyl.....	11
4.1.1 <i>Utgifter</i> .....	11
4.1.2 <i>Inkomster</i> .....	12
4.2 Likviditet.....	12
4.3 Driftkonsekvenser.....	12
4.4 Budgetavstämning.....	12

## 1. Sammanfattning

Tekniska nämnden fick under 2021, tillsammans med stadsbyggnadsnämnden, i uppdrag av kommunfullmäktige att ”*under mandatperioden påbörja processen med att bygga ett supercykelstråk*”.

Det första supercykelstråket som valts ut är sträckan Limhamn-Segevång. Delar av stråket ingår i Ramavtal 8 Storstad Malmö (Storstadspaketet) och går längs körvägen för Malmö Expressbusslinje 4.

Syftet med projektet är att bygga ett stråk med hög kvalitet för cyklister med avseende på framkomlighet, komfort, service, genhet, trafiksäkerhet, trygghet och möjlighet att orientera sig.

Förprojekteringen av etapp 1 på stråket färdigställdes i februari 2022. Sträckan går från Värnhemstorget, längs Lundavägen, förbi Östervärns station och fram till Sjölundaviadukten. Vid Sjölundaviadukten kommer de planerade regionala supercykelvägarna mot Lomma och Lund att ansluta.

Entreprenaden på den västra delen mellan Värnhem och Hornsgatan utförs under hösten år 2022. Entreprenaden på den östra delen mellan Kontinentalbanan och Sjölundaviadukten kommer att utföras under år 2023 och beräknas vara färdigställd i december 2023.

På mittdelen mellan Hornsgatan och Kontinentalbanan måste kvartersmark tas i anspråk för att kunna åstadkomma en tillräcklig höjning av standarden på cykelinfrastrukturen. En ombyggnad på denna del kan därför inte genomföras inom detta objektsgodkännande. Förprojekteringen av denna del kommer ingå som underlag för kommande detaljplanarbete med fastigheterna Tyr 1 och Tyr 2 samt i ombyggnaden av Östervärns station. Kostnader för ombyggnadsåtgärder på mittdelen ingår inte i detta objektsgodkännande.

Total investering för projektet bedöms till -24 000 tkr varav -17 150 tkr är entreprenadkostnad. Den ökade driftskonsekvensen bedöms till -1 700 tkr.

Under hösten 2022 kommer medfinansiering sökas ur den Regionala Transport Infrastrukturplanen (RTI) på den östra delen mellan Kontinentalbanan och Sjölundaviadukten. Projektet har möjlighet att få upp till 50% medfinansiering för entreprenadkostnaden. Denna medfinansiering är enbart möjlig för entreprenader som startar efter årsskiftet 2022/2023.

## 2. Bakgrund, syfte och mål

### 2.1 Bakgrund och syfte

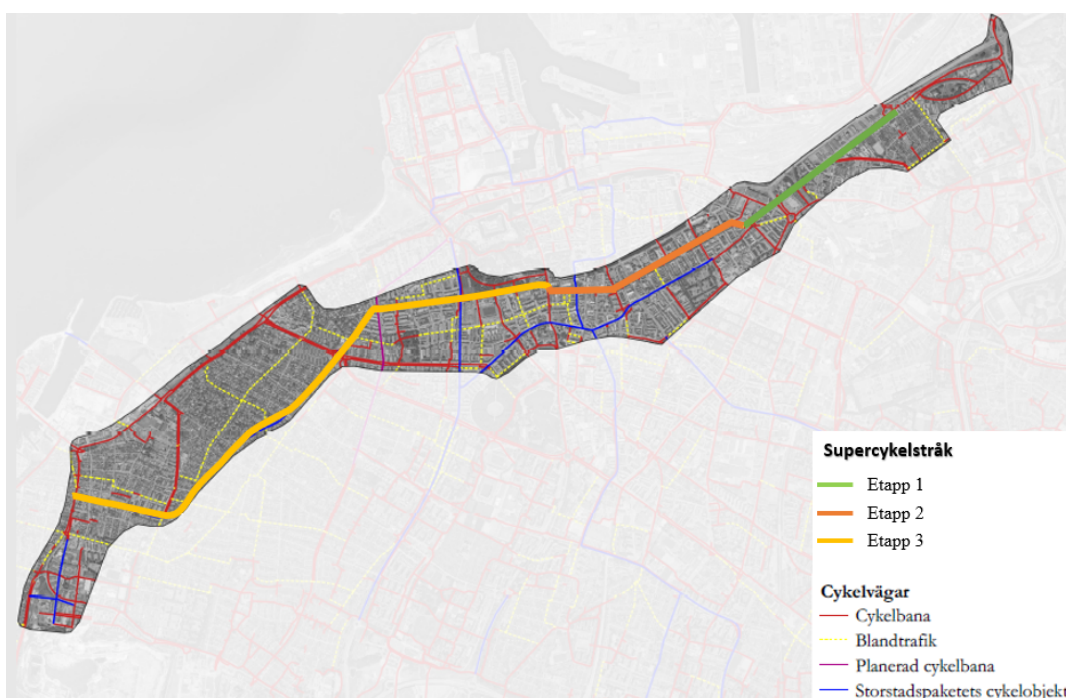
Fastighets- och gatukontoret fick 2019 i uppdrag att ”*utreda möjliga supercykelstråk*”. Förvaltningen har därefter genomfört ett utredningsarbete som utmynnat i en rapport som innefattar förutsättningar för supercykelstråk. Potentiella stråk och förslag till fortsatt arbete summerades.



Figur 1. Identifierade möjliga korridorer för supercykelstråk.

Tekniska nämnden fick under 2021, tillsammans med stadsbyggnadsnämnden, i uppdrag av kommunfullmäktige att ”under mandatperioden påbörja processen med att bygga ett supercykelstråk”.

Förvaltningen har genomfört analyser av samtliga korridorer och bedömer att stråket Limhamn-Segevång är mest lämpligt att starta med. Dialog och avstämning om val av stråk har förts med politisk ledning vid TRU den 8 april 2021. Förvaltningen har bedömt att en lämplig etapp att inleda arbetet med är Värnhemstorget till Segevång (etapp1 i figur 2) ett cykeltrafikbelastat stråk med behov av utbyggnad. Sträckan går från Värnhemstorget, längs Lundavägen, förbi Östervärns station och hela vägen fram till Sjölundaviadukten. Längs flera delar av stråket finns möjlighet att göra förbättringar av infrastruktur samt att profilera etappen som supercykelstråk. Vid Sjölundaviadukten ansluter de kommande regionala supercykelvägarna mot Lomma och Lund.



Figur 2. Den utvalda korridoren för det första supercykelstråket.

Syftet med projektet är att skapa en hög framkomlighet och tillgänglighet för cykeltrafiken och att gatumiljön ska vara trafiksäker och trafiktrygg. Samtidigt ska projektet se till helheten för stråkets alla funktioner och dess gestaltning. Sträckan ska profileras som ett supercykelstråk och därmed höjs standarden i enlighet med det koncept och den infrastrukturstandard som arbetas fram inom ramen för uppdraget från kommunfullmäktige. Genom denna första etapp ges också möjligheten att dra lärdom till framtida etapper och stråk, vad gäller val av lösningar och metoder för genomförande av kommande supercykelstråk.

## 2.2 Stadens mål

Enligt Trafik och mobilitetsplanen ska andelen av alla resor som sker med cykel öka till minst 30% senast till år 2030. Ökade cykelandelar i kombination med en förväntad fortsatt befolkningsökning (en halv miljon invånare antas nås strax innan år 2050), leder troligen till att det blir allt trängre på stadens cykelbanor. Syftet med utvecklingen av stråket är att genom en ny högre standard i cykelnätet skapa högre komfort och kapacitet och därmed ge förutsättningar för att fler ska välja cykeln i framtida Malmö.

Uppdraget är ett led i stadens strategiska och långsiktiga trafikplanering och därmed bidrar projektet till uppfyllandet av *"tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur"*.

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktiges mål *"Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser"*. Projektet bidrar till målet genom att i uppdraget skapa en ny standard för supercykelstråk med högre komfort och kapacitet i Malmös framtida cykelnät för att ge förutsättningar för att fler ska välja cykeln.

Inom föreslaget första supercykelstråk finns delar som ingår i en utbyggnad av cykelvägnätet inom Ramavtal 8 Storstad Malmö (Storstadspaketet). Då stråket löper från östra till västra Malmö kommer det att ha en positiv inverkan på möjligheterna att binda samman staden.

Kombinationen av satsningar på bostäder, kollektivtrafik och cykelstråk är viktiga faktorer för att skapa en hel stad med goda boendemiljöer i alla delar av Malmö. Supercykelstråket bidrar därmed till kommunfullmäktiges mål *Malmö stad ska genom planeringen av staden verka för minskad segregation*.

## 2.3 Leveransmål

Förvaltningen kommer genom detta projekt att påbörja etapp 1, Värnhem till Segevång, inom mandatperioden. Leveransmål för detta objektsgodkännande:

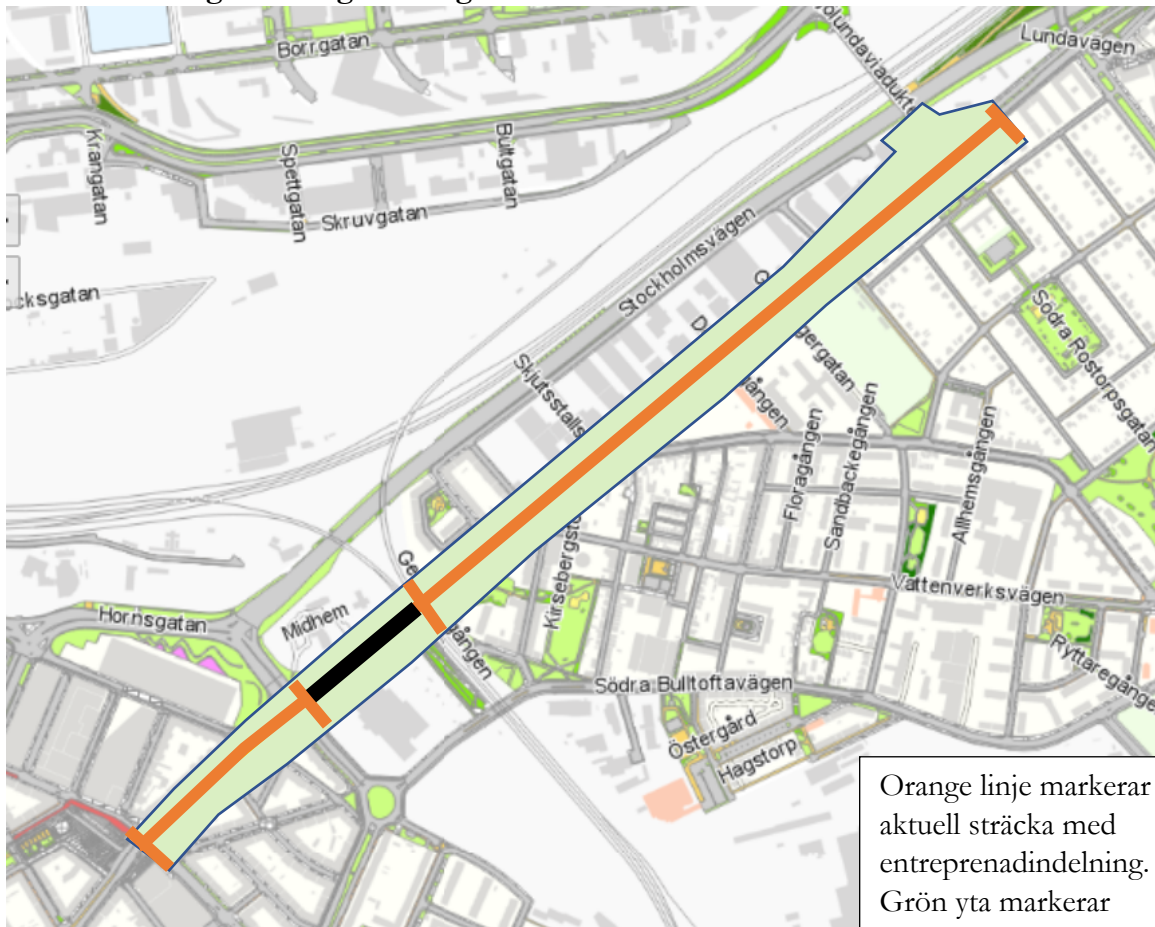
- För- och detaljprojektering av föreslagna åtgärder utifrån KF-uppdrag.
- Framtagande av tidplan och kostnadsbedömning för genomförande av åtgärder.
- Genomförande av åtgärder för att uppnå supercykelstråksstandard på sträckan, dvs öka komfort och kapacitet för cyklister på etapp 1.
- Genomföra identitetsskapande åtgärder för supercykelstråk på etapp 1.
- Genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på sträckan för oskyddade trafikanter

## 3. Projektets omfattning

Den geografiska avgränsningen av objektsgodkännandet omfattar Lundavägens södra sida samt korsningar med anslutande gator, från Värnhemstorget i väst till Sjölundaviadukten i öst, förutom mittdelen mellan Hornsgatan och Kontinentalbanan.



### 3.1 Geografisk avgränsning



Figur 3 Karta som visar område för objektsgodkännande.

### 3.2 Detaljplan

Under arbetet med förprojekteringen har det framkommit att önskad supercykelstandard inte kan uppnås inom befintlig gatumark och allmän platsmark på delen mellan Hornsgatan och Kontinentalbanan.

Att omdisponera befintlig gatumark för att uppnå supercykelstandard bedöms inte uppnåeligt i detta skede. Körfälten österut från Hornsgatan kan inte smaltas av och vänstersvängfältet mot Midhem behövs för att inte riskera köbildning mot Hornsgatan. Därför kan en breddning av cykelbanan till önskvärd standard på denna sträcka endast ske genom att använda kvartersmark på Tyr 1 och Tyr 2 vilket inte tillåts enligt gällande detaljplan.

Idag pågår inget arbete med detaljplaner för Tyr 1 och Tyr 2 men fastigheterna kan bli aktuella att detaljplanelägga och omvandla i närtid enligt Stadsbyggnadskontoret. Ombyggnaden av Östervärns station ska vara färdig innan Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar år 2028. Den förprojektering som gjorts på Lundavägen kan användas i det fortsatta arbetet med ny detaljplan för att säkerställa en genomgående standard på supercykelstråket. Kostnader för att genomföra delen mellan Hornsgatan och Kontinentalbanan ingår inte i detta objektsgodkännande.

I övrigt kan de åtgärder som föreslås i detta objektsgodkännande genomföras inom gällande detaljplaner.



Figur 4 Karta som visar mittdelen.

### 3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Detta projekt är etapp 1 av 3 i supercykelstråket Limhamn – Segevång, se grön linje i figur 2 på sida 4. Delar av de övriga etapperna behandlas inom Ramavtal 8 Storstad Malmö (Storstadspaketet).

Övriga anslutande projekt är:

- 3316 4.3 S. Bulltoftavägen, Mex linje 4
- 3317 4.4 Värnhem, Mex linje 4
- Linjenätsutredningen
- De kommande regionala supercykelstråken mot Lomma och Lund
- Trafikutredning Lundavägen

Angränsande projekt kommer inte att negativt påverka detta objektsgodkännandes genomförande.

Under genomförandet av etapp 1 enligt detta objektsgodkännande kommer utredningsarbete påbörjas för etapp 2, från Värnhem västerut via Kungsgatan mot Fersens väg. Etapp 3 vidare mot Limhamn ingår i genomförandet av ombyggnad längs Regementsgatan, Erikslustvägen och Linnégatan inom Ramavtal 8 Storstad Malmös (Storstadspaketets) investeringar.

### 3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Fastighets- och gatukontoret fick av tekniska nämnden i 2019 års kommunfullmäktigebudget i uppdrag att "utreda möjliga supercykelstråk". Tekniska nämnden delgavs denna rapport i samband med nämndsammanträde 2020-10-20.

I arbetet med kommunfullmäktigebudget 2021 har tekniska nämnden tillsammans med stadsbyggnadsnämnden fått fortsatt uppdrag att ”*under mandatperioden påbörja processen med att bygga ett supercykelstråk*”.

I november 2021 godkändes projektdirektivet för Supercykelstråk etapp1. Detta objektgodkännande är en följd av det projektdirektivet.

Objektsgodkännandet ska beslutas i kommunstyrelsen.

### **3.5 Genomförande**

Förprojekteringen av etapp 1 färdigställdes i februari 2022 och den kommer nu att delas upp i två delar, den västra och den östra delen.

- På våren 2022 kommer en enklare komplettering av förprojekteringen på den västra delen mellan Värnhemstorget och Hornsgatan att ske. Det blir fördelaktigt att påbörja entreprenaden på den västra delen mellan Sallerupsvägen och Hornsgatan under hösten år 2022. Då underlättas samordning av andra entreprenader i närområdet. Entreprenaden på den västra delen planeras att handlas upp under försommaren och entreprenaden kan sedan påbörjas i slutet av augusti 2022, efter Malmöfestivalen.
- Den östra delen från Kontinentalbanan till Sjölundaviadukten föreslås att byggas under år 2023. Medfinansiering kan sökas under hösten 2022 för den östra delen. Under hösten 2022 kommer en detaljprojektering att genomföras. Upphandling av entreprenör kommer att utföras under slutet av 2022. Byggstart beräknas ske på vintern/våren 2023 och slutbesiktning bedöms kunna ske i december 2023.

Vid genomförandet av objektsgodkännandet är målet att i alla avseenden förbättra den befintliga stads- och trafikmiljön så att förändringarna harmonierar med stadens mål.

### **Föreslagna åtgärder**

För att inrymma alla de funktioner som behövs på Lundavägen har förslaget arbetats fram med fokus på att tillgodose en bibehållen god framkomlighet för samtliga trafikslag. Genomförda trafikanalyser har utgått ifrån dessa förutsättningar och ett framtidsscenario för trafikmängder för år 2040.

Mittdelens utformning med en smalare dubbelriktad cykelbana på den södra sidan blir oförändrad i detta skede.

Projektet omfattar en separerad dubbelriktad cykelbana på stråkets södra sida från Värnhemstorget till Sjölundaviadukten. Cykelbanan (förutom längs mittdelen) ska höjas till supercykelstråks standard och blir 3,5-4 m bred jämfört med dagens 2,5-3 m. Även gångbanan har bitvis låg standard idag och kommer att få en utökad bredd.

Arbetet med att utveckla konceptet för supercykelstråk pågår och en ny skyltning kommer att sättas upp i enlighet med detta. Konceptskapande element längs stråket så som luftpumpar och cykelräcken föreslås ges en färg som förstärker supercykelstråket. Omfattning och val av identitetsfärg kommer utredas vidare och behandlas bland annat i ett separat ärende på tekniska nämndens möte 2022-05-24.

I projektet ingår även att öka servicen för cyklister, skapa ett attraktivt gaturum, anpassa eller flytta befintliga busshållplatser, se över angöring, belysning samt öka trafiksäkerheten.



På den västra delen mellan Värnhem och Hornsgatan kommer antalet körfält att behållas samtidigt som cykelbanans och gångbanans bredd ökar. Den ökade bredden på gångbanan ger bättre möjligheter åt uteserveringar längs denna sträcka. Idag är det möjligt att parkera under begränsade tider utanför rusningstrafik i ett överdimensionerat körfält och denna möjlighet kommer att finnas kvar fast inom ett körfält med normal bredd.

En justering av cykelöverfartens bredd utförs i korsningen Lundavägen-Hornsgatan.

På den östra delen av Lundavägen från Kontinentalbanan och vidare ut till Sjölundaviadukten finns det lite varierande förutsättningar till en utökad supercykelstandard. Förprojekteringen visar på att cykelbanan kan breddas till minst 3,5 m och gångbanan kan breddas till minst 2 m.

Antalet körfält kommer att behållas förutom vid korsningen med Vattenverksvägen där vänstervägfälten tas bort. 4 - 6 nya träd kommer att tillkomma, där fysiska förutsättningar under mark inte begränsar nyplantering av träd. Tre träd måste fällas och ersättas med nya då mittrefugen längs Lundavägen justeras. Under detaljprojekteringen kommer en inventering av träden att ske och sjuka träd kommer att ersättas med nya träd där det är möjligt. Andra gröna inslag kommer att tillföras på platser där nya träd inte får plats.

De två långa befintliga angöringsfickorna på sträckan mellan Vattenverksgatan och Dalhemsgatan utgår. Det finns fortsatt en möjlighet till angöring på sträckan i gatans ena körfält intill kantsten och boendeparkering bevaras på befintlig delsträcka. Öster om Dalhemsgatan ändras parkeringsfickan till en halvficka med bibehållen boendeparkering. Öster om busshållplatsen bevaras den djupare parkeringsfickan utanför livsmedelsbutiken genom att minska bredden på mittrefugen.

Möjligheterna att korsa både tvärgatorna och Lundavägen som fotgängare och cyklist kommer att förbättras. Mittrefugerna breddas vid korsningen med Vattenverksvägen. Vid hållplatsen "Kirsebergsskolan" kommer de befintliga refugerna att tas bort och övergångsstället hastighetssäkras med malmögupp. De tre övergångsställena vid Sjölundaviadukten kompletteras med cykelöverfarter och de två tvärs Lundavägen hastighetssäkras med malmögupp.

Komforten och tillgängligheten vid hållplatserna kommer att förbättras. En ny cykelpump sätts upp och en mindre utbyggnad av cykelparkeringen vid Östervärns station genomförs.

Väderskyddet vid den befintliga hållplatsen "Östervärn" flyttas till det nya läget öster om Vattenverksvägen. Flytten av hållplatsen gör att cykelbanan kan dras bakom väderskyddet. Här ryms även cykelparkering och cykelpump. Ett nytt väderskydd sätts upp på den norra sidans läge. På hållplatserna "Kirsebergsskolan" och "Sjölundaviadukten" får inte väderskydd plats men bänk och cykelparkering ryms på båda. En cykelpump monteras upp på hållplatsen "Sjölundaviadukten". Åtgärder vid hållplatser har stämts av med Skånetrafiken.

### 3.6 Tidplan

En komplettering av förprojekteringen på den västra delen påbörjas i mars 2022 och entreprenad för denna del handlas upp i juni 2022 och har byggstart i slutet av augusti.

Detaljprojekteringen på den östra delen planeras att påbörjas i augusti 2022. Upphandling av entreprenad påbörjas i november 2022 och byggstart planeras i februari 2023.

Händelse	Tidpunkt
Förstudie och förprojektering på etapp 1	December 2021
<b>BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN</b>	<b>Mars 2022</b>
Komplettering av förprojektering på den västra delen	Mars 2022
Objektsgodkännande till TN	Maj 2022
Upphandling detaljprojektering på den östra delen	Juni 2022
Upphandling av entreprenad på den västra delen	Juni 2022
Detaljprojektering på den östra delen	Augusti 2022
Entreprenadstart på den västra delen	Augusti 2022
Upphandling av entreprenad på den östra delen	December 2022
Entreprenadstart på den östra delen	Februari 2023
<b>BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen</b>	<b>December 2023</b>
Garantifas	2023-2025

### 3.7 Potentiella föroreningar

Området är en gammal gata. Sannolikheten att påträffa asfalt med förhöjda halter ses som medelstor. Främst är det delen från Kontinentalbanan till Sjölundaviadukten som misstänks ha högre halter föroreningar i asfalt och mark. Ingreppen i marken är inte omfattande och masshanteringen kommer inte att bli omfattande med tanke på gatans längd.

Vid en historisk inventering har inga kända förorenade platser hittats längs sträckan och därför har ingen markundersökning genomförts. Ombyggnad har skett på den västra delen mellan Värnhemstorget och Hornsgatan under år 2012 varvid nya massor bör ha använts. Under arbetet med detaljprojekteringen av den östra delen som sträcker sig från Kontinentalbanan och österut till Sjölundaviadukten bör det genomföras en markprovtagning med tanke på de träd som ska nyetableras.

### 3.8 Osäkerhet och risker

Nedan listas de mest centrala riskerna med avseende på genomförande av projektet:

1. En fjärrvärmekulvert i den östra delen har visat sig vara större än förväntat och är belägen på ett grunt djup. Dess exakta läge måste undersökas närmare i detaljprojekteringen och det kan påverka den föreslagna utformningen på sträckan mellan fängelset och Sjölundaviadukten.
2. Tillstånd från Länsstyrelsen krävs för att fälla träd i mittrefug vid korsningen med Vattenverksgatan. Länsstyrelsen har en lång handläggningstid för dessa ärenden vilket kan påverka projektets tidplan. Ansökan om dispens från biotopskydd inlämnades 2022-02-22.
3. Tillkommande okända ledningsarbeten
4. Osäkerhet kring ökande priser för projektering och entreprenad
5. Markmiljö – oväntat stora föroreningar
6. Oväntat stora kostnader för trafikomläggningar.

## 4. Ekonomi

### 4.1 Projektkalkyl

Den totala investeringen för projektet beräknas till -24 000 tkr varav -300 tkr avser hantering av förorenade massor. Driftskonsekvenserna beräknas till -1 700 tkr brutto.

<b>Projektkalkyl Investering</b>	<b>Tkr</b>
Investeringsbidrag	
<b>Summa inkomster</b>	<b>0</b>
Entreprenad	-17 150
Projektering	-1 350
Förprojektering	-150
Byggprojektledning	-900
Byggnadsarbeten	
Markarbeten	
Utredningar	-150
Rivning av byggnad / konstruktion	
Sanering under MKM	
Sanering över MKM	-300
Kreditivränta	
Intern tid	
Oförutsett	-4 000
<b>Summa utgifter</b>	<b>-24 000</b>
<b>Projektnetto</b>	<b>-24 000</b>

#### 4.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till -24 000 tkr. Största utgiften i projektet är entreprenaden som är beräknad till -17 150 tkr.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre Känslig Markanvändning) bedöms uppgå till - 300 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 februari 2022.

#### 4.1.2 Inkomster

Under hösten 2022 kommer projektet söka medfinansiering genom RTI-medel, där projektet har möjlighet att få upp till 50% medfinansiering för entreprenadkostnaden på den östra delen. Inkomsten är i nuläget så pass osäker, varför den inte återfinns i kalkylen ovan.

## 4.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Utgifter	Inkomster	Summa
2022	-10 000		-10 000
2023	-14 000		-14 000
			0
			0
			0
			0
Summa	-24 000	0	-24 000

## 4.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

År	Allmän platsmark		Kvarterets mark		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2024		-1 700			-1 700
					0
					0
					0
					0
					0
Summa	0	-1 700	0	0	-1 700

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till – 1 700 tkr brutto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 1,25% använts, avskrivningstiden är beräknad på 30 år. Drift och underhåll beräknas till -620 tkr.

#### **4.4 Budgetavstämning**

Projektets bedömda utgifter finns med i den av fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.