

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag utökat objektsgodkännande

Supercykelstråk – etapp 1 Lundavägen mellan Värnhemstorget och Sjölundaviadukten



Projektnamn: Supercykelstråk etapp 1

Projektnummer: 9112

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 230829

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Göran Hallberg

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund och syfte.....	3
2.1 Geografisk avgränsning.....	3
3. Nuläge.....	3
4. Ekonomi.....	3
4.1 Projektkalkyl.....	3
4.1.1 <i>Utgifter</i>	5
4.1.2 <i>Inkomster</i>	5
4.2 Driftkonsekvenser.....	6
4.3 Budgetavstämning.....	6

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-Segeväng.

Syftet med arbetet med supercykelstråk är att utveckla cykelstråk med hög kvalitet för cyklister med avseende på framkomlighet, komfort, service, genhet, trafiksäkerhet, trygghet och möjlighet att orientera sig.

Projektet 9112 Supercykelstråk etapp 1 avser utbyggnad av cykelväg till supercykelstandard av sträckan som går från Värnhemstorget, längs Lundavägen, förbi Östervärns station och fram till Sjölundaviadukten. Undantagen är sträckan mellan Hornsgatan och Kontinentalbanan som kräver detaljplaneändring för att kunna uppnå supercykelstråksstandard. Berörd sträcka kommer hanteras i kommande detaljplanearbete. Vid Sjölundaviadukten kommer de planerade regionala supercykelvägarna mot Lomma och Lund att ansluta.

Entreprenaden på den västra delen mellan Värnhem och Hornsgatan utfördes under hösten år 2022 enligt ursprunglig tidplan. Entreprenaden på den östra delen mellan Kontinentalbanan och Sjölundaviadukten planerades att utföras under år 2023 och beräknades vara färdigställd i december 2023. Utmaningar har dock medfört att tidplan förskjutits och planerat färdigställande är nu sommaren 2024.

Det har uppstått fördyringar inom projektet. Ökningen beror främst på det förändrade marknadsläget som medfört väsentligt ökade materialkostnader. Dessutom har kostnaderna för projektering och genomförande till följd av tekniska komplikationer med VA blivit mer omfattande än tidigare bedömning.

Objektsgodkännande för genomförande av projektet beslutades av TN i maj 2022 (TN-2022-190), bruttokostnad -24 mnkr. Sedan beslutat objektsgodkännande har statlig medfinansiering ansökts och beviljats om 13,8 mnkr.

Den totala investeringsutgiften för detta utökade objektsgodkännande uppgår till totalt 37 mnkr, vilket är en ökning med 13 mnkr mot tidigare beslut. De bedömda inkomsterna via statliga medel uppgår till 13,8 mnkr vilket ger ett netto om -23,2 mnkr.

Som en följd av de ökade utgifterna samt höjd internränta har driftskonsekvenserna brutto ökat från 1,7 mnkr till 3,4 mnkr. Driftskonsekvenserna netto är 2,3 mnkr.

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

Muntlig information om förslag till utökat objektsgodkännande tillkännagavs för tekniska nämndens trafikutskott 2023-06-08.

2. Bakgrund och syfte

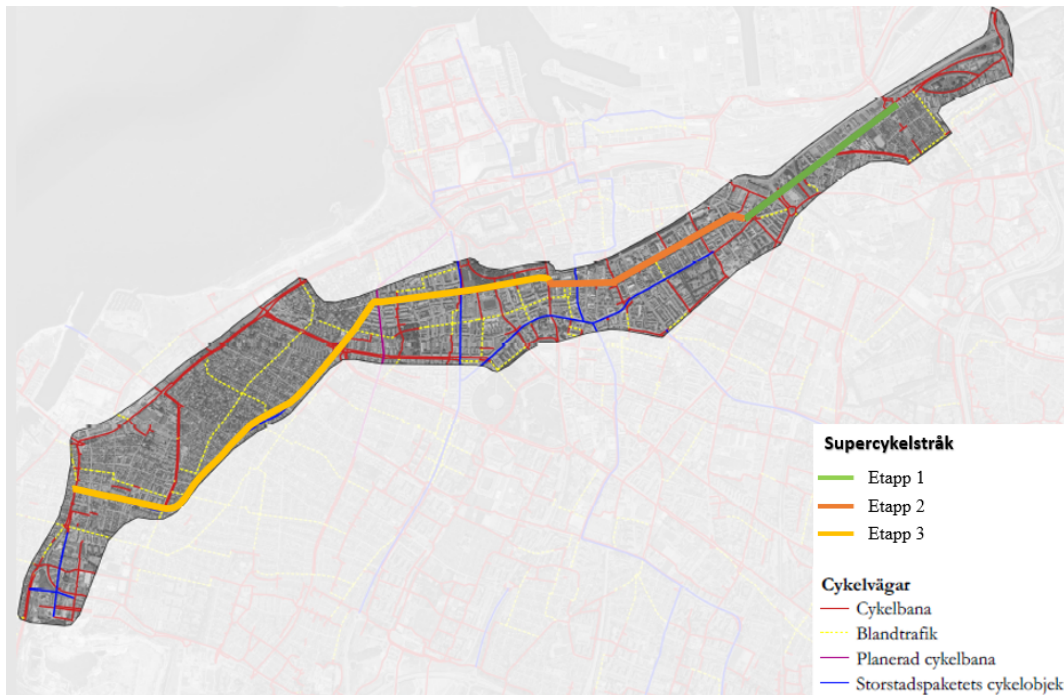
Fastighets- och gatukontoret fick 2019 i uppdrag att ”utreda möjliga supercykelstråk”. Förvaltningen har därefter genomfört ett utredningsarbete som utmynnat i en rapport som innefattar förutsättningar för supercykelstråk. Potentiella stråk och förslag till fortsatt arbete summerades.



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 tekniska nämndens trafikutskott den 8 april 2021. Förvaltningen har bedömt att en lämplig etapp att inleda arbetet med är Värnhemstorget till Segevång (etapp 1 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.



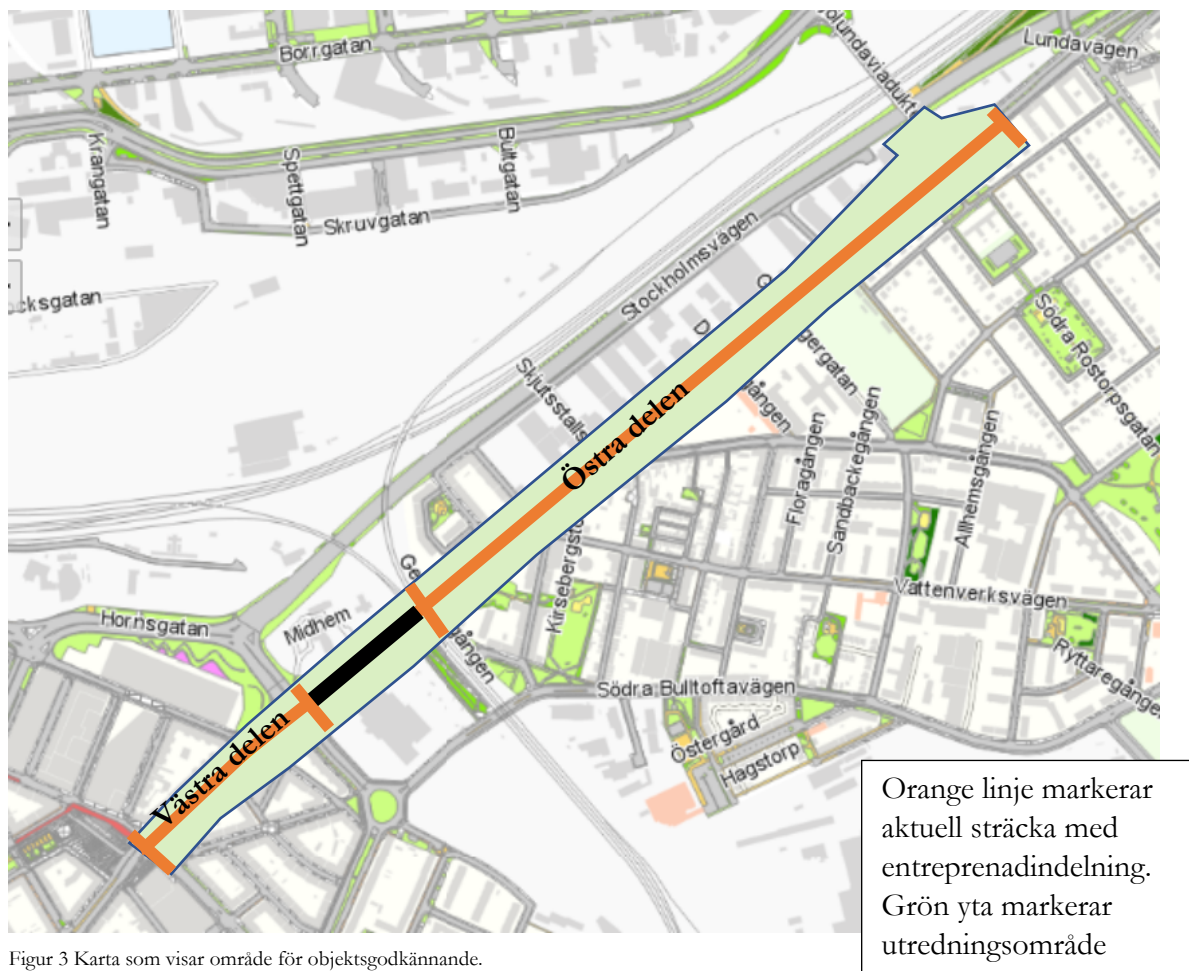
Figur 2. Den utvalda korridoren för det första supercykelstråket.

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.

Beslut om objektsgodkännande fattades av tekniska nämnden 2022-05-23.

2.1 Geografisk avgränsning

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. Delen mellan Hornsgatan och Kontinentalbanan kommer, i enlighet med objektsgodkännande, att hanteras inom kommande detaljplanearbete vid anslutande fastighet.



Figur 3 Karta som visar område för objektsgodkännande.

3. Nuläge

Den västra delen mellan Värnhemstorget och Hornsgatan har genomförts enligt ursprunglig tidplan. Kostnaden för denna del av projektet innehållande förprojektering, komplement av höjdsättning, information och entreprenad uppgick till 5 mnkr.

Tidplan

För den östra delen, mellan Kontinentalbanan och Sjölundaviadukten, har försening i tidplanen uppstått.

Under projekteringen har VA-tekniska-utmaningar uppstått vilket har lett till försenad leverans av detaljprojektering.

Planerad entreprenadstart var i tidigare objektsgodkännande satt till februari 2023 men beräknas kunna starta hösten 2023.

Slutbesiktning var beräknad att ske i december 2023 men förväntas nu ske under försommaren 2024.

Budget

Aktualisering av kalkyler under våren 2023 visar att den bedömda kostnaden för projektet överstiger den kostnads kalkyl som gjordes i samband med beslut om objektsgodkännande i maj 2022. Den ökade kostnaden innebär att kalkylen ökar från 24 mnkr till 37 mnkr.

Ökningen beror främst på det förändrade marknadsläget som medfört väsentligt ökade materialkostnader. Dessutom har kostnaderna för projektering till följd av tekniska komplikationer med VA blivit mer omfattande än tidigare bedömning.

Eftersom den ökade kostnaden inte ryms inom den beslutade ramen för projektet behövs beslut om ett utökat objektsgodkännande.

Vid objektsgodkännandet var förutsättningarna för medfinansiering så pass osäkra att detta inte inkluderades i kalkylen. Projektet har under hösten 2022 sökt statlig medfinansiering genom RTI-medel (regionala transportinfrastrukturplanen). Detta kan sökas för upp till 50 % av entreprenadkostnaden och maximalt uppgå till 13,8 mnkr. Denna medfinansiering har beviljats.

Detta innebär en nettoförändring av projektkostnaderna om 1,3 mnkr.

4. Ekonomi

4.1 Projektkalkyl

I tabellen nedan redovisas budget för det senast beslutade objektsgodkännandet, utfall och en ny prognos för projektet. Den totala investeringsutgiften och kostnaderna inom projektet beräknas till 37 mnkr, medan de bedömda inkomsterna beräknas till 13,8 mnkr. Detta ger ett projektnetto om -23,2 mnkr.

Projektkalkyl Investering, Tkr	Kalkyl objektsgodkännande	Utfall tom 2023-06-07	Ny prognos
Investeringsbidrag			13 800
Summa inkomster	0	0	13 800
Entreprenad	-17 150	-4 815	-28 815
Projektering	-1 350	-1 675	-1 650
Förprojektering	-150	-180	-185
Byggprojektledning	-900		-1 000
Byggnadsarbeten			
Markarbeten			
Utredningar	-150	-12	-12
Rivning av byggnad / konstruktion			
Sanering under MKM			
Sanering över MKM	-300		
Kreditivränta			
Intern tid			
Oförutsett	-4 000		-5 338
Summa utgifter	-24 000	-6 682	-37 000
Projektnetto	-24 000	-6 682	-23 200

4.1.1 Utgifter

Den totala investeringsutgiften för detta utökade objektsgodkännande uppgår till totalt 37 mnkr. Utgifterna för projektet var från början beräknade till 24 mnkr och beslutades i tekniska nämnden år 2022. I år har en ny prognos för projektet tagits fram som visar att projektets totala utgifter uppgår till 37 mnkr, vilket innebär en ökning med 13 mnkr. Utgifterna är bedömda i prisläge maj 2023.

Det har uppstått fördyringar inom projektet till följd av två huvudskäl. Ökningen beror främst på det förändrade marknadsläget som medfört väsentligt ökade materialkostnader. Dessutom har kostnaderna för projektering och genomförande till följd av tekniska komplikationer med VA blivit mer omfattande än tidigare bedömning.

Upparbetade kostnader uppgår till 6,7 mnkr och består av förprojektering, komplement av höjdsättning, entreprenad för den västra delen samt detaljprojektering av den östra delen.

4.1.2 Inkomster

Sedan beslutat objektsgodkännande har statlig medfinansiering ansökts och beviljats om 13,8 mnkr.

4.2 Driftkonsekvenser

Som en följd av de ökade utgifterna samt höjd internränta har driftskonsekvenserna brutto ökat från 1,7 mnkr till 3,4 mnkr. Driftskonsekvenserna netto är 2,3 mnkr.

Kapitalkostnaderna baseras på en avskrivningstid om 20 år. Beslut om höjd internränta från 1,25 % till 2,5 % är tagen i kommunfullmäktige inför budget 2023. Vid framtagande av detta utökade objektsgodkännande har den nya räntesatsen använts. Drift och underhåll beräknas till 620 tkr.

4.3 Budgetavstämning

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