

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: Förstudie Mex 4 delsträcka 2, centrum

Projektnummer: 3317-3321, 3385, 3423,3424

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2022-08-30

Kategori: Storstadspaketet infrastruktur

Projektledare: Martin Wester

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	5
2.1 Bakgrund och syfte.....	5
2.2 Stadens mål.....	6
2.3 Leveransmål.....	7
3. Projektets omfattning.....	8
3.1 Geografisk avgränsning.....	8
3.2 Detaljplan.....	8
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	8
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	9
3.5 Genomförande.....	10
3.6 Potentiella föroreningar.....	22
3.7 Osäkerhet och risker.....	22
4. Tidplan.....	23
5. Ekonomi.....	24
5.1 Projektkalkyl.....	24
5.1.1 <i>Utgifter</i>	24
5.1.2 <i>Inkomster</i>	25
5.2 Likviditet.....	25
5.3 Driftkonsekvenser.....	25
5.4 Budgetavstämning.....	25

1. Sammanfattning

SSP innebär sammantaget en kraftfull satsning på hållbar stadsutveckling i ett växande Malmö. MEX-linje 4 är ett av sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt som ingår i avtalet för Malmö Stad. Linjen sträcker sig från Segevång i öster via Värnhem och Malmö C till Limhamn och ska trafikeras av eldrivna 24-meters bussar från och med december 2024. Linjen har utretts i olika förstudier och därtill har terminalerna Malmö C och Gustav Adolfs torg, som omfattar flera MEX-linjer, utretts i separata förstudier. Syftet är att uppnå en kollektivtrafik med hög framkomlighet och attraktivitet. Samtidigt ska projektet se till helheten för stadens funktioner och gaturummets gestaltning.

Projektdirektiv beslutades av avdelningschef 2020-01-27. Information har hållits i tekniska nämnden en gång och i tekniska nämndens trafikutskott tre gånger mellan oktober 2021 och april 2022. Utöver detta objektsgodkännande är fem objektsgodkännanden inom ramen för MEX-linje 4 redan beslutade.

Den geografiska avgränsningen går från Hornsgatan – Nobelvägen i öst till Slottsgatan – Stora Nygatan i väst. En avgörande åtgärd som föreslås i förstudien är att bygga om cirkulationsplatsen vid Nobelvägen – Hornsgatan till en mer stadsmässig och trafiksignalreglerad trevägskorsning med bussprioritet. Genom detta uppnås ett flertal goda effekter för trafiken i området. Busstrafiken kommer att bli mer robust och pålitlig och kan lättare hålla tidtabellen och köra så pass tätt som önskas samtidigt som bilköerna avvecklas fortare.

Längs Sallerupsvägen kommer endast busstrafik att tillåtas från Zenitgatan till Lundavägen. Två nya hållplatslägen anläggs planeras längs sträckan. De gröna inslagen ökar genom trädplantering i såväl Nobelvägen som Sallerupsvägen. Cykelbanan breddas från Nobelvägen till Lundavägen.

I korsningen Föreningsgatan – Sallerupsvägen gestaltas den befintliga torgytan på Föreningsgatan framför livsmedelsaffären om och genom att mer plats skapas för väntande resenärer vid den befintliga hållplatsen. Målet är att skapa en tryggare och vackrare plats. Sydväst om torgytan planeras en ny regionbusshållplats på Föreningsgatan.

På Östra Förstadsgatan vid Värnhemstorget och vid terminal Värnhem kommer endast bussar i linjetrafik samt varuleveranser till området att tillåtas. Här skapas utrymme för smidiga hållplatslägen för MEX-linje 3 respektive 4. Dessutom anläggs en cykelbana på torget parallellt med Östra Förstadsgatan. På Kungsgatan, i höjd med torget, breddas ytorna för gående och vänteytor för resenärer därtill ökas möjligheten för uteserveringar i söderläge.

I enlighet med översiktsplanen anläggs även cykelbana längs Östra Förstadsgatan upp till korsningen med Fredriksbergsgatan där cyklister får växla över till cykling i blandtrafik. Längs Drottninggatans östra sida mellan Östra Förstadsgatan görs den befintliga lokalgatan om till en cykelgata. Parkeringsplatser och lastzoner behålls för att bibehålla tillgängligheten för motorfordon.

På Hornsgatan under Frihamnsviadukten in mot centrum tillskapas ett nytt busskörfält. Befintliga hastighetssäkringar längs Norra Vallgatan anpassas för den nya MEX-bussens förutsättningar. Därtill anläggs ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe på Norra Vallgatan väster om Drottningtorget.

En ny hållplats på Norra Vallgatan vid korsningen med Slottsgatan. I Slottsgatan breddas gångbanan på östra sidan för att reducera de långvariga problemen med vibrationer i

fastigheterna som uppstår på grund trafiken i gatan. En hastighetsdämpande åtgärd genomförs på Stora Nygatan.

Projekten planeras att genomföras i olika entreprenader. Alla som är nödvändiga för att MEX-linje 4 ska kunna tas i trafik planeras att vara färdiga till december 2024.

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till – 114 000 tkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 55 800 tkr, vilket ger ett netto om – 58 200 tkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till -8 000 tkr brutto och -5 400 tkr netto.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

SSP (Storstadspaketet) 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.

MEX-linje 4 är ett av sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt som ingår i avtalet för Malmö Stad. Linjen sträcker sig från Segevång i öster via Värnhem och Malmö C till Limhamn. Linjen ska trafikeras av eldrivna 24-meters bussar med planerad trafikstart december 2024. Linjen har utretts i fyra olika förstudier. Terminalerna Malmö C och Gustav Adolfs torg som också angörs av linje 4 har inte utretts inom ramen för denna linje utan i stället i separata förstudier. Se Figur 1 nedan för orientering:

1. Kirseberg: Segesvängen – Hornsgatan (TN-2021-1111)
2. **Centrum: Hornsgatan – Gustav Adolfs torg**
3. Regementsgatan: Torggatan – Fridhemstorget (TN-2021-1113)
4. Limhamn: Fridhemstorget – Limhamnsållén (TN-2021-1114)

De utformningsförslag som togs fram i förstudien för Centrum presenteras i detta objektsgodkännande. Linjesträckningen förändras enligt beslut i Linjenätsutredningen 2030 (TN-2019-3795) jämfört med dagens sträckning för linje 4. Nya sträckningen ses i Figur 1.



Figur 1. Översikt av Mex-linje 4 med Centrum i Fokus.

Den övergripande ambitionsnivån för projektet är att skapa en effektivare mer attraktiv kollektivtrafik i samklang med god stadsmiljö. Syftet är att skapa en hög framkomlighet för kollektivtrafiken samtidigt som stadsmiljön ska vara trafiksäker och trygg. Åtgärderna ska se till helheten för gatornas funktion och att alla aktuella trafikslag och funktioner i stadsmiljön fungerar i samspel samt att en god gestaltning uppnås. Vidare ska de skapa förbättrade hållplatser som möter framtida behov, både ur trafikerings- och resandesynpunkt.

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 även 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 SSP:s 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 och attraktiv kollektivtrafik som bidrar till minskad andel biltrafik. SSP:s 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 MEX-bussar
- 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.

Objektsgodkännandet bidrar till alla ovanstående punkter med fokus på:

- Ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer, gående och cyklister vid och i anslutning till Värnhemstorget.
- Ökad framkomlighet och minskad restid för kollektivtrafiken mellan Södra Bulltoftavägen och Gustav Adolfs torg.
- Ökad resandekapacitet.
- Trädplantering.

2.3 Leveransmål

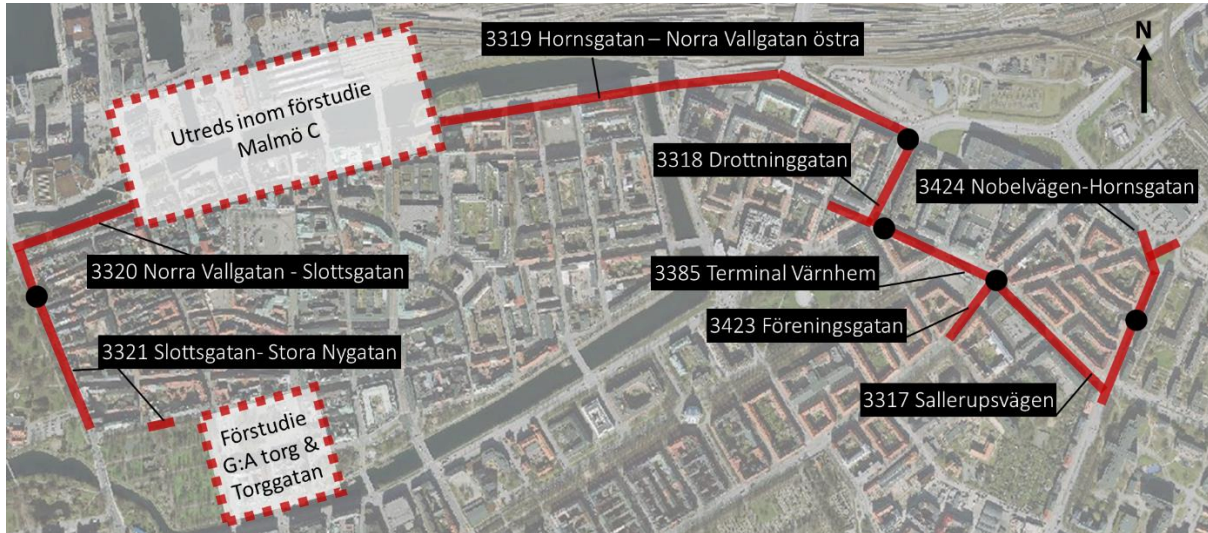
Följande som ska levereras beskrivs mer detaljerat i avsnitt 3.5 Genomförande:

- En signalreglerad trevägskorsning vid Nobelvägen - Hornsgatan
- Två nya hållplatslägen i norra delen på Sallerupsvägen.
- 160 meter busskörfält i respektive riktning mellan Zenitgatan och Lundavägen.
- Nya träd i mittrefug på Nobelvägen.
- Nya träd i flexzon längs Sallerupsvägen.
- Breddning av 300 meter befintlig cykelbana längs västra sidan av Sallerupsvägen mellan Nobelvägen och Föreningsgatan.
- Justerade gång- och cykelöverfarter i korsningen Nobelvägen – Sallerupsvägen.
- Fyra MEX-anpassade hållplatslägen i Östra Förstadsgatan i höjd med Värnhemstorget.
- 100 meter busskörfält i respektive riktning i Östra Förstadsgatan mellan Pilgatan och Drottninggatan
- Borttagande av sex parkeringsplatser i Östra Förstadsgatan öster om Pilgatan.
- Nya träd i Östra Förstadsgatan – såvida det är möjligt med hänsyn till ledningar.
- 90 meter av Kungsgatan mellan Östra Förstadsgatan och Ehrensverdsgatan omgestaltas för att skapa plats för uteserveringar längs med fasaden. Ca sju bilparkeringsplatser med korttidsparkering tas bort. Busskörfält i östlig riktning bibehålls.
- 260 meter ny cykelbana längs Värnhemstorget och Östra Förstadsgatan mellan Föreningsgatan och Drottninggatan.
- 80 meter ny cykelbana längs Östra Förstadsgatan mellan Drottninggatan och Fredrikbergsgatan.
- 80 meter cykelgata längs Drottninggatan mellan Östra Förstadsgatan och Hornsgatan.
- Breddning av befintlig 30 meter cykelbana längs Drottninggatans östra sida söder om Fredsgatan.
- Ny cykelbana längs östra sidan av Drottninggatan från korsningen med Östra Förstadsgatan och 20 meter norrut.
- En upphöjd korsning vid Östra Förstadsgatan – Fredrikbergsgatan.
- Ett nytt 170 meter långt busskörfält i västlig riktning under Frihamnsviadukten.
- Viss ombyggnad och anpassning av cirkulationsplatsen vid Excercisgatan för att säkerställa framkomligheten för MEX-bussen.
- Ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe på Norra Vallgatan i höjd med Drottningtorget.
- Ombyggnad av befintligt farthinder på Norra Vallgatan i höjd med St. Gertrudsgatan.
- Två nya hållplatslägen på Norra Vallgatan öster om Slottsgatan.
- Gångbanan på Slottsgatans östra sida breddas mellan Norra Vallgatan och Alicegatan.
- En hastighetssäkring anläggs på Stora Nygatan öster om Generalsgatan.

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen av objektsgodkännandet åskådliggörs i Figur 2. Områdena som är markerade runt Malmö C respektive Gustav Adolfs torg utreds i separata förstudier och ingår inte i detta objektsgodkännande.



Figur 2. Geografisk avgränsning samt projektnummer för delprojekten på aktuell sträcka.

3.2 Detaljplan

Objektsgodkännandet kan genomföras utan detaljplaneändringar.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

- Norra Ellstorp 8762: Projektet påverkas av, och samordnas med, pågående detaljplan och exploatering av bostäder.
- Kirseberg: Segemöllegatan – Hornsgatan 3315: Projektet är beslutat och är fortsättningen av MEX-linje 4:s sträckning österut.
- Malmö C 3305: Pågående förstudie.
- Gustav Adolfs torg 3302 och Torggatan 3203: Pågående förstudie.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Projektdirektiv beslutades av avdelningschef

- 2020-01-27

Information har hållits i tekniska nämnden:

- 2022-01-25

Information och avstämning har hållits i tekniska nämndens trafikutskott:

- 2021-10-07
- 2020-12-09
- 2020-04-08

Utöver detta objektsgodkännande är fem nedan angivna objektsgodkännanden inom ramen för MEX-linje 4 redan beslutade.

- TN-2021-1110: 3314 Segesvängen
- TN-2021-1111: 3315 Segemöllegatan – Hornsgatan
- TN-2021-1113: Regementsgatan 3322 östra, 3025 mittersta och 3026 västra.
- TN-2021-1114: 3323 Erikslust, 3324 Erikslustvägen, 3325 Linnégatan norra, 3326
- TN-2022-1129: 3407 Mindre ombyggnader Värnhem

3.5 Genomförande

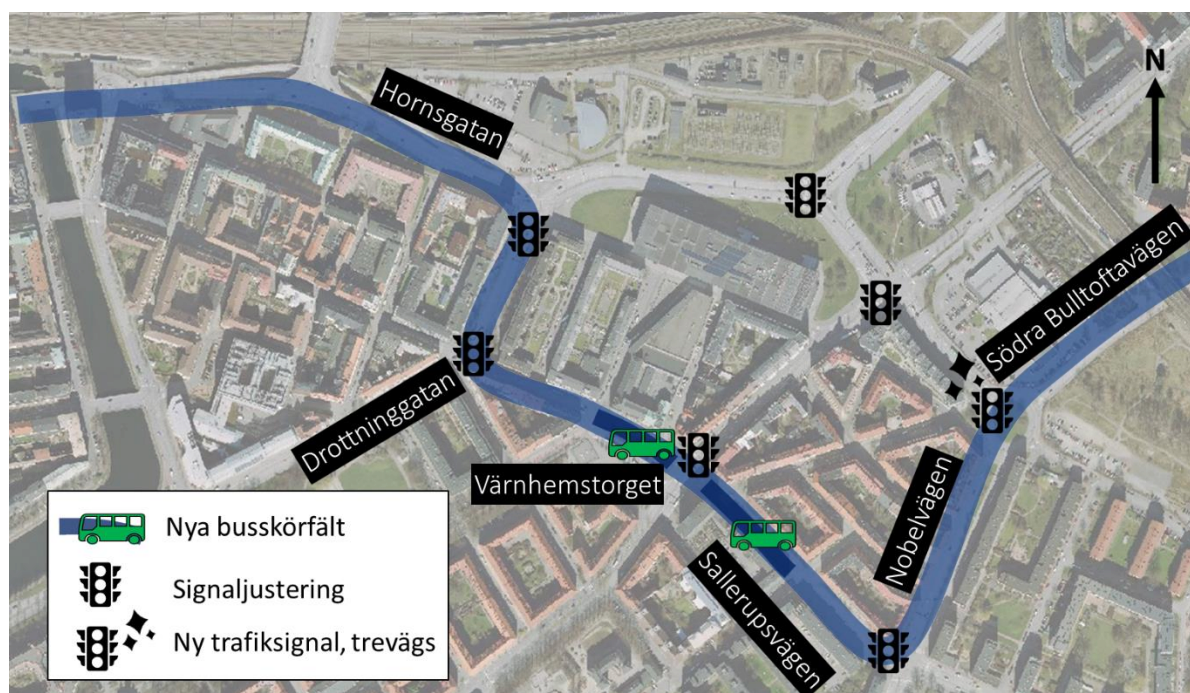
Utformning i östra delen av området och övergripande strategi

Ett väl fungerande trafiksystem i östra delen av objektsgodkännandets geografiska område är avgörande då det påverkar såväl robustheten för MEX-linje 4 som för all övrig motorfordonstrafik i området. Här finns ett flertal trafiksignaler där trafikflöden och körvägar påverkar varandra sinsemellan. För att skapa bättre förutsättningar för busstrafiken och ge mer plats åt grönska och cyklister planeras det för endast busstrafik i körbanan längs Sallerupsvägen mellan Zenitgatan och Lundavägen. Omfattande trafiksimuleringar har gjorts för att studera effekterna av den föreslagna lösningen för såväl bil- som busstrafik.

Genom att bygga om cirkulationsplatsen vid Nobelvägen – Hornsgatan till en trafiksignalreglerad trevägskorsning med en fri högersväng för buss mot Kirseberg uppnås ett flertal goda effekter för trafiken i området:

- Busstrafiken blir mer robust och pålitlig och kan lättare hålla tidtabellen och köra så pass tätt som önskas.
- Köerna som riskerar att hindra bussar minskar.
- Biltrafiken som väljer att svänga norrut vid Nobelvägen – Sallerupsvägen ges säkrad framkomlighet vidare mot Hornsgatan för fortsatt färd i det yttre vägnätet runt centrum.
- De idag stundtals långa bilköerna i Södra Bulltoftavägen kortas ner.

För att uppnå fullgod effekt kommer resterande trafiksignaler i närområdet att optimeras i enlighet med Figur 3.

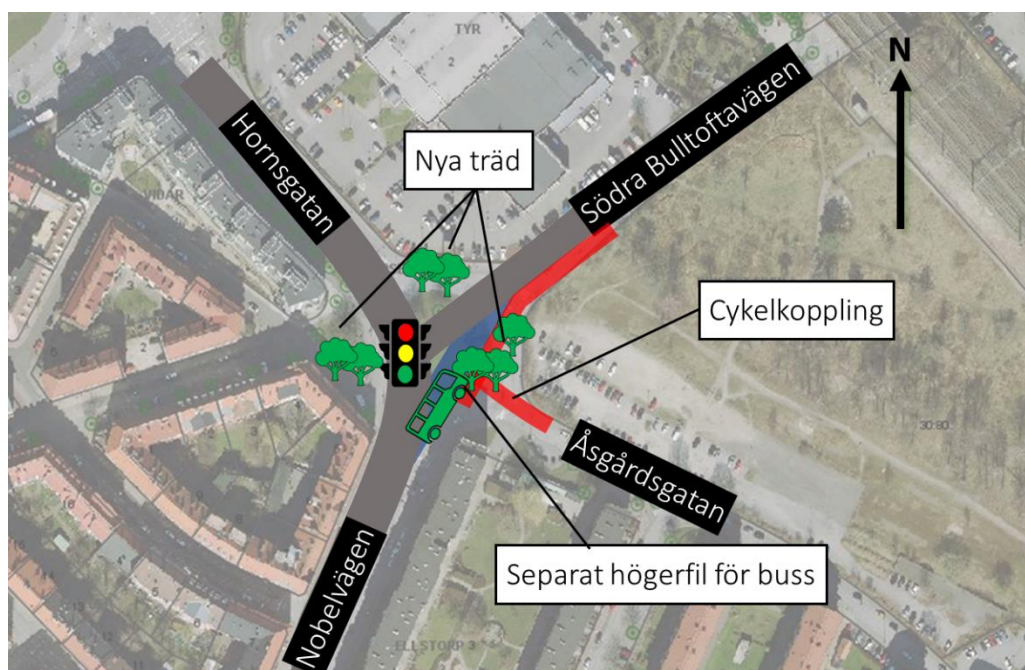


Figur 3. Översikt körväg och förändringar i östra delen av området.

Nobelvägen-Hornsgatan - Södra Bulltoftavägen (projekt 3424)

Korsningen kommer att byggas om i enlighet med Figur 4 för att göra den mindre storskalig och för att skapa bättre framkomlighet för samtliga trafikslag. Den nya utformningen ger också möjligheten att plantera fler träd och ger ett mer robust kollektivtrafiksystem. Följande planeras:

- Signalreglerad trevägskorsning.
- Ett separat busskörfält för högersvängande in mot Södra Bulltoftavägen.
- Ny cykelbana från Åsgårdsgatan till korsningen.
- Trädplantering runt om korsningen. Möjligt antal träd beror på ledningsförhållanden.
- Fyra befintliga träd i cirkulationsplatsen avverkas.
- Återvändsgränd för motorfordon Åsgårdsgatan, nås i stället inifrån Ellstorp.

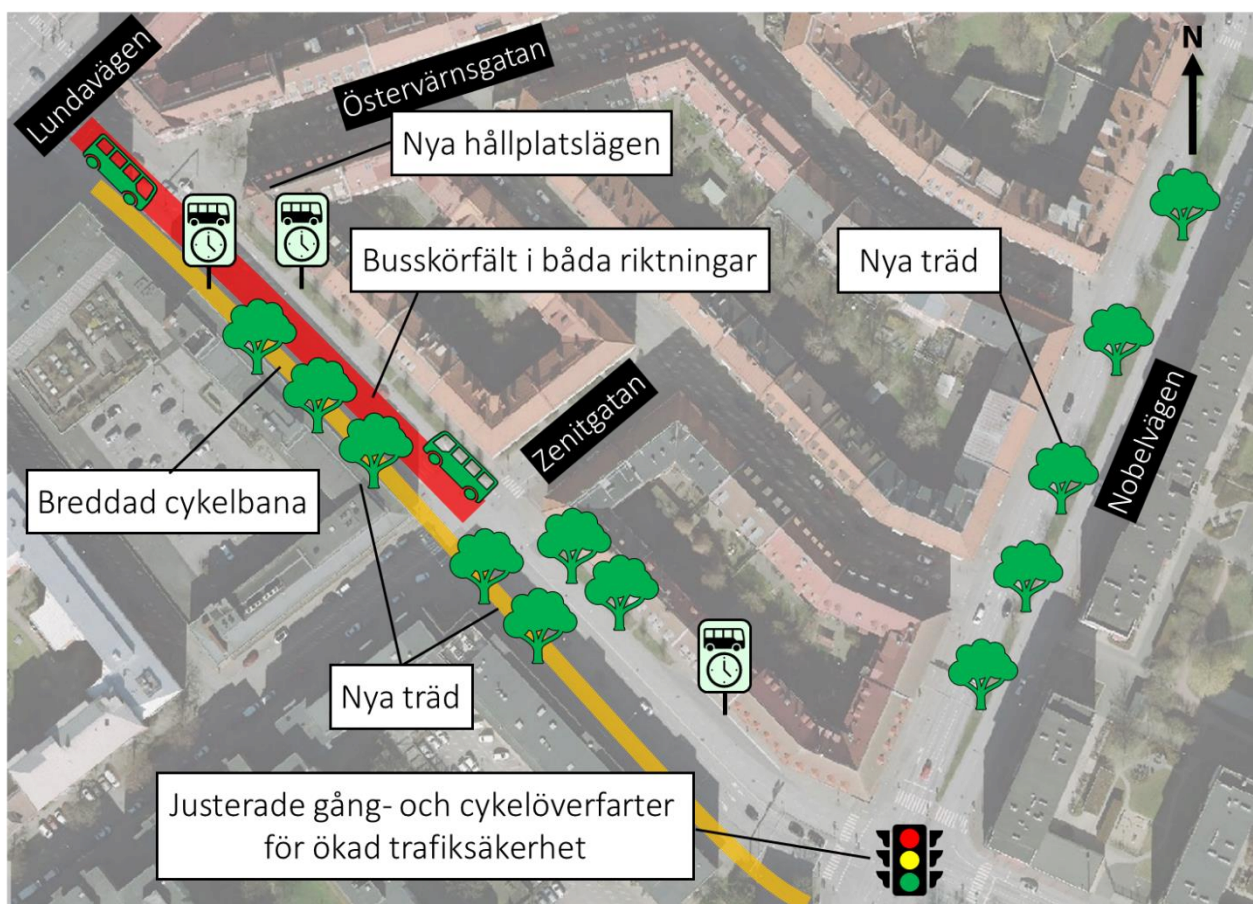


Figur 4. Översikt projekt 3424.

Sallerupsvägen (projekt 3317)

Längs Sallerupsvägen kommer endast bussar att tillåtas mellan Zenitgatan och Lundavägen för att säkerställa deras framkomlighet längs en sträcka som idag är känslig för köer och andra störningar. Framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister förbättras genom åtgärder längs med Sallerupsvägen och i korsningen med Nobelvägen. De gröna inslagen ökar genom trädplantering i såväl Nobelvägen som Sallerupsvägen. I Figur 5 ses en översikt över vad som ska göras och i Figur 6 ses en illustrationsvy på Sallerupsvägen. Följande planeras:

- Två nya hållplatslägen i norra delen – bibehållet hållplatsläge i söder.
- 160 meter busskörfält i båda riktningar mellan Zenitgatan och Lundavägen.
- Nya träd i mittrefug på Nobelvägen.
- Nya träd i flexzon längs Sallerupsvägen.
- Breddning av 300 meter cykelbana längs västra sidan av Sallerupsvägen.
- Justerade gång- och cykelöverfarter i korsningen Nobelvägen – Sallerupsvägen för ökad trafiksäkerhet.



Figur 5. Översikt projekt 3317.

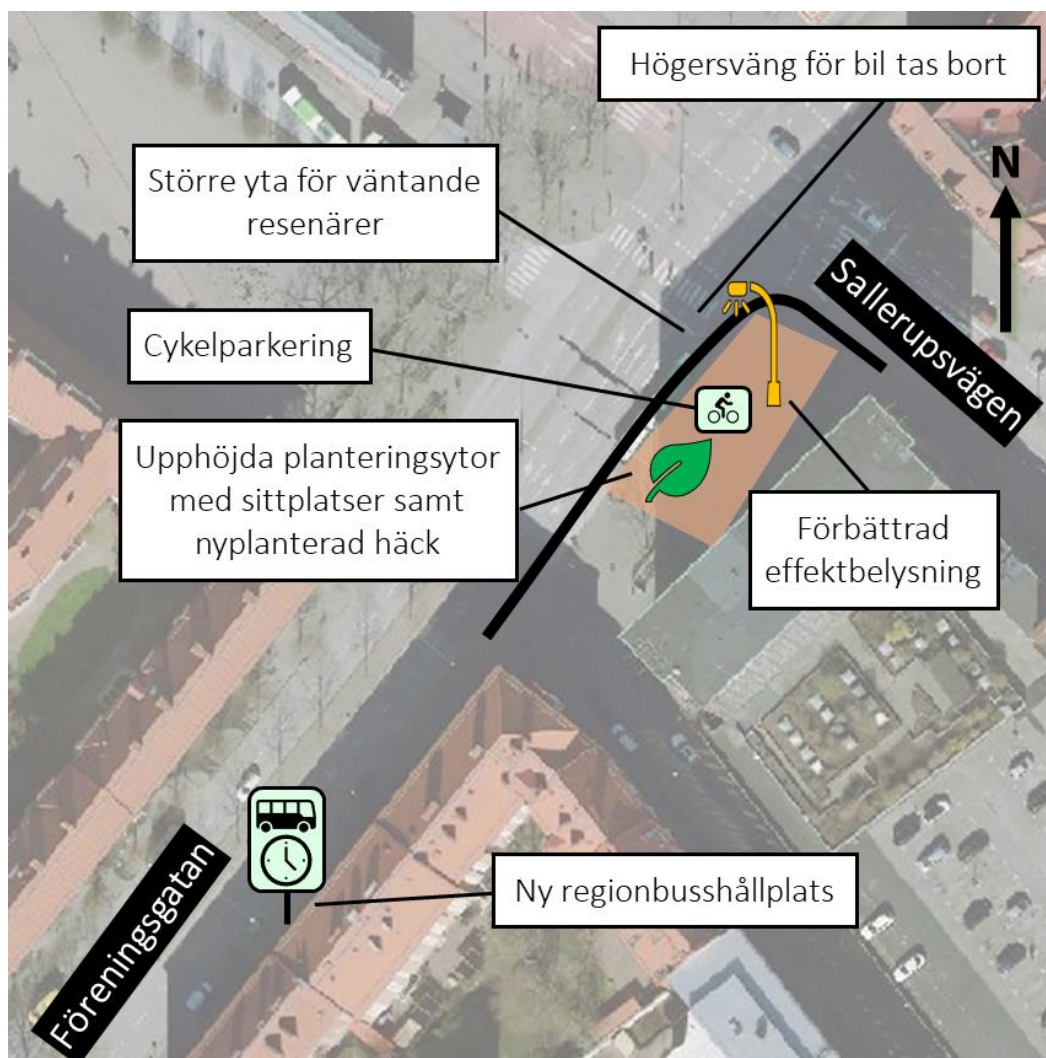


Figur 6. Visionsbild Sallerupsvägen, norr om Zenitgatan riktning Värnhemstorget.

Föreningsgatan (projekt 3423)

I korsningen Föreningsgatan – Sallerupsvägen gestaltas den befintliga torgytan om och mer plats skapas för väntande resenärer vid den befintliga hållplatsen. Målet är att skapa en tryggare och vackrare plats. På Föreningsgatan anläggs en ny regionbusshållplats. I Figur 7 ses en översikt över vad som ska göras och i Figur 9 ses en illustrationsvy. Följande planeras:

- Ökad torgyta med:
 - Förbättrad effektbelysning
 - Utökad cykelparkering
 - Upphöjda planteringsytor med sittplatser
 - Nyplanterad häck med inspiration från Kungsgatan
- Ny regionbusshållplats
- Större utrymme för väntande resenärer vid befintlig hållplats
- Borttagen högersväng för bilar.



Figur 7. Översikt projekt 3423

Östra Förstadsgatan – Värnhemstorget (projekt 3385)

På Östra Förstadsgatan mellan Föreningsgatan och Pilgatan kommer endast bussar i linjetrafik samt varuleveranser till området att tillåtas. Här skapas utrymme för hållplatslägen med hög standard för MEX-linje 3 respektive 4. Busskörfältet i östlig riktning mellan Drottninggatan och Pilgatan bibehålls men ett antal parkeringsplatser på norra sidan tas bort för att skapa plats för en ny cykelbana, i enlighet med intentionerna i översiktsplanen.

På Värnhemstorget anläggs en ny cykelbana i enlighet med intentionerna i översiktsplanen. Busskörfältet som idag finns mellan terminalbyggnaden och torgytan skjuts något längre västerut för att göra plats för cykelbanan, som anläggs mellan hållplatserna och gångbanan. Det innebär att den trädrad som idag finns på torget längs bussgatan behöver tas bort. Möjlighet att plantera nya träd i motsvarande läge ska studeras vid detaljprojekteringen. Se Figur 9 och Figur 10 för illustrerade vyer.

På Kungsgatan breddas ytorna för gående över befintlig körbana vilket ger bättre förutsättningar för uteserveringar i söderläge. Antalet parkeringsplatser kan komma att reduceras. Den exakta utformningen kommer att fastställas vid detaljprojekteringen. Därtill omgestaltas ytorna i anslutning till hållplatslägena söder om Kungsgatan för att skapa bättre utrymme för väntande resenärer.

Omkring år 2026 finns det planer på att anlägga ett vertikalschakt för Malmö Avloppstunnel, vilket kommer att påverka Värnhemstorget. Därför omfattar inte förslagen i detta projekt själva torgytan.

Se Figur 8 för översikt av projekt 3385. Följande planeras:

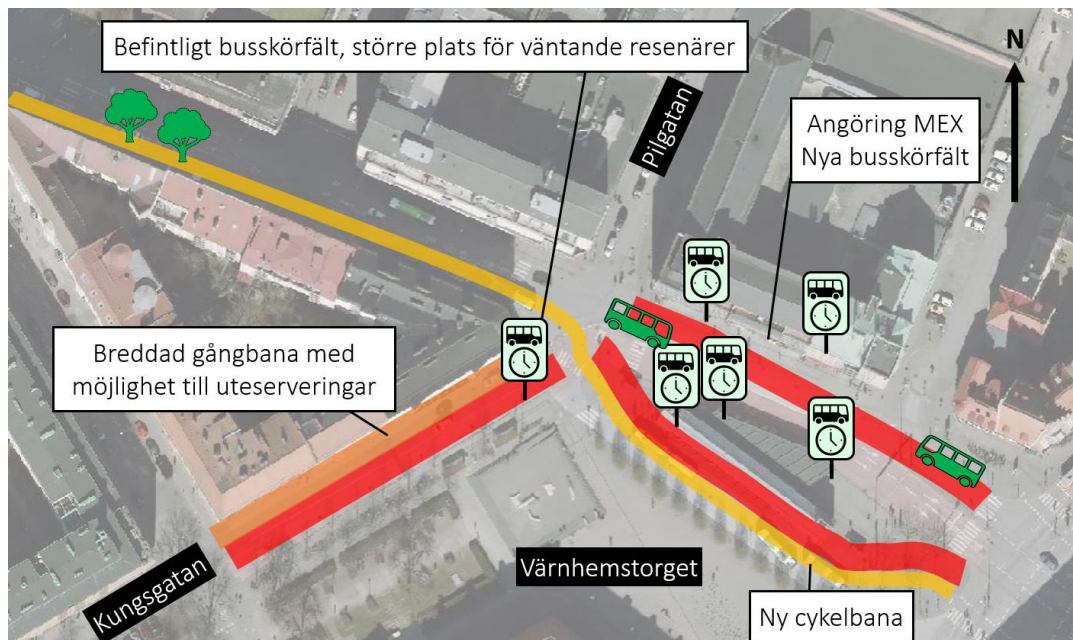
- Fyra MEX-anpassade hållplatslägen på Östra Förstadsgatan i höjd med Värnhemstorget
- Ca 100 meter långt busskörfält i båda riktningar i på Östra Förstadsgatan mellan Lundavägen och Pilgatan.
- Östra Förstadsgatan mellan Pilgatan och Drottninggatan:
 - En flexzon med parkeringsplatser, lastficka och träd planerar att anläggas. Möjligheten till trädplantering med hänsyn till befintliga ledningsförhållanden kommer att utredas i kommande detaljprojektering.
 - Sex parkeringsplatser tas bort på norra sidan av Östra Förstadsgatan väster om Pilgatan. Totalt behålls fyra parkeringsplatser – alla på södra sidan.
 - En 135 meter lång dubbelriktad cykelbana anläggs på södra sidan.
- 90 meter av gångbanan längs norra sidan av Kungsgatan mellan Östra Förstadsgatan och Ehrensårdsgatan breddas. Antalet parkeringsplatser kan komma att reduceras.
- En 110 meter lång dubbelriktad cykelbana kommer att anläggas på Värnhemstorget.
- Busskörfältet flyttas söderut på Värnhemstorget med följden att 13 träd rivs. Målet är att ersätta dessa med nya träd.

Parallellt med förstudien för MEX-linje 4 Centrum pågår en linjenätsutredning där bland annat de framtida av de olika hållplatserna vid terminal Värnhem kartläggs. Linjenätsutredningen har varit på intern remiss på Fastighets- och gatukontoret och den presenterades muntligt på TrU 2022-06-09. Enligt remissversionen innebär förändringarna att det inte längre finns behov av ett busskörfält på Värnhemstorget.

Om busskörfältet på torget kan tas bort skulle det medföra att samtliga 13 träd söder om terminalbyggnaden kan bevaras och även att torgets användande som vistelseyta främjas.

Eftersom sådan förändring bedöms som positiv har ett utformningsförslag tagits fram även för detta scenario. Om linjenätsutredningen beslutas enligt remissversion, kommer sista punkten i stycket ovan gällande avverkning av träd att utgå och ersättas med nedan punkt:

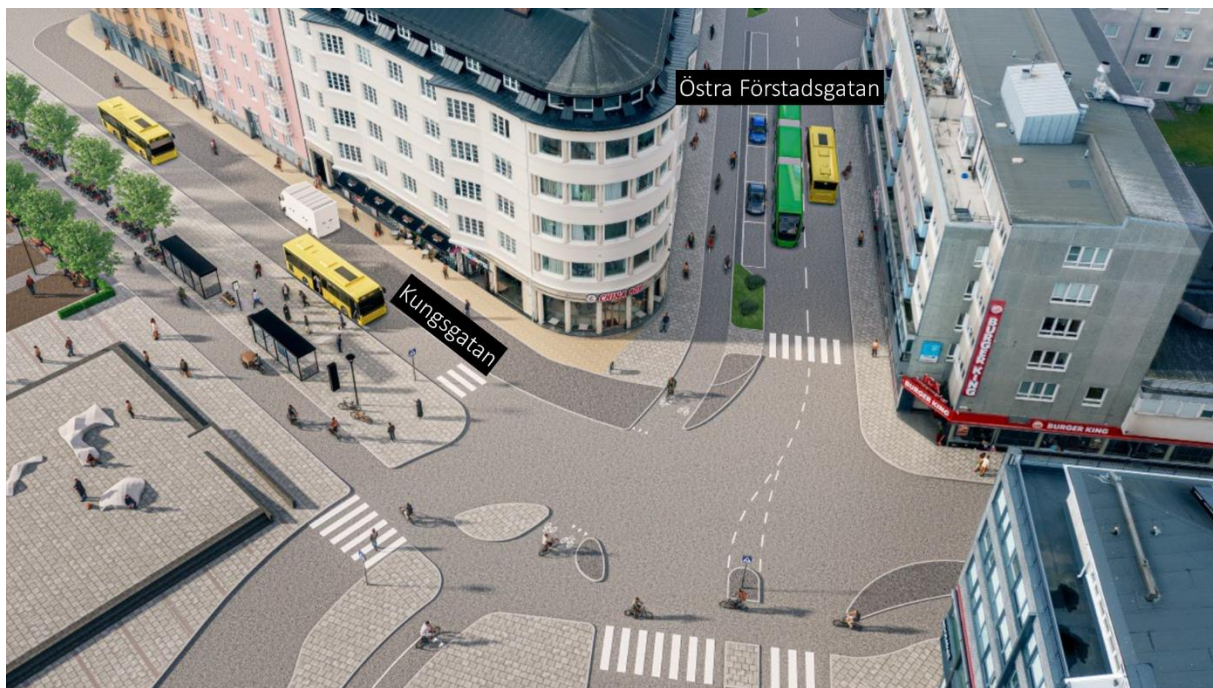
- Busskörfält mellan Terminalbyggnaden och torgytan kommer att tas bort och torgytan utvidgas fram till den nya cykelbanan.



Figur 8. Översikt projekt 3385.



Figur 9. Framtida vy från Värnhemstorget riktning mot Sallerupsgatan.

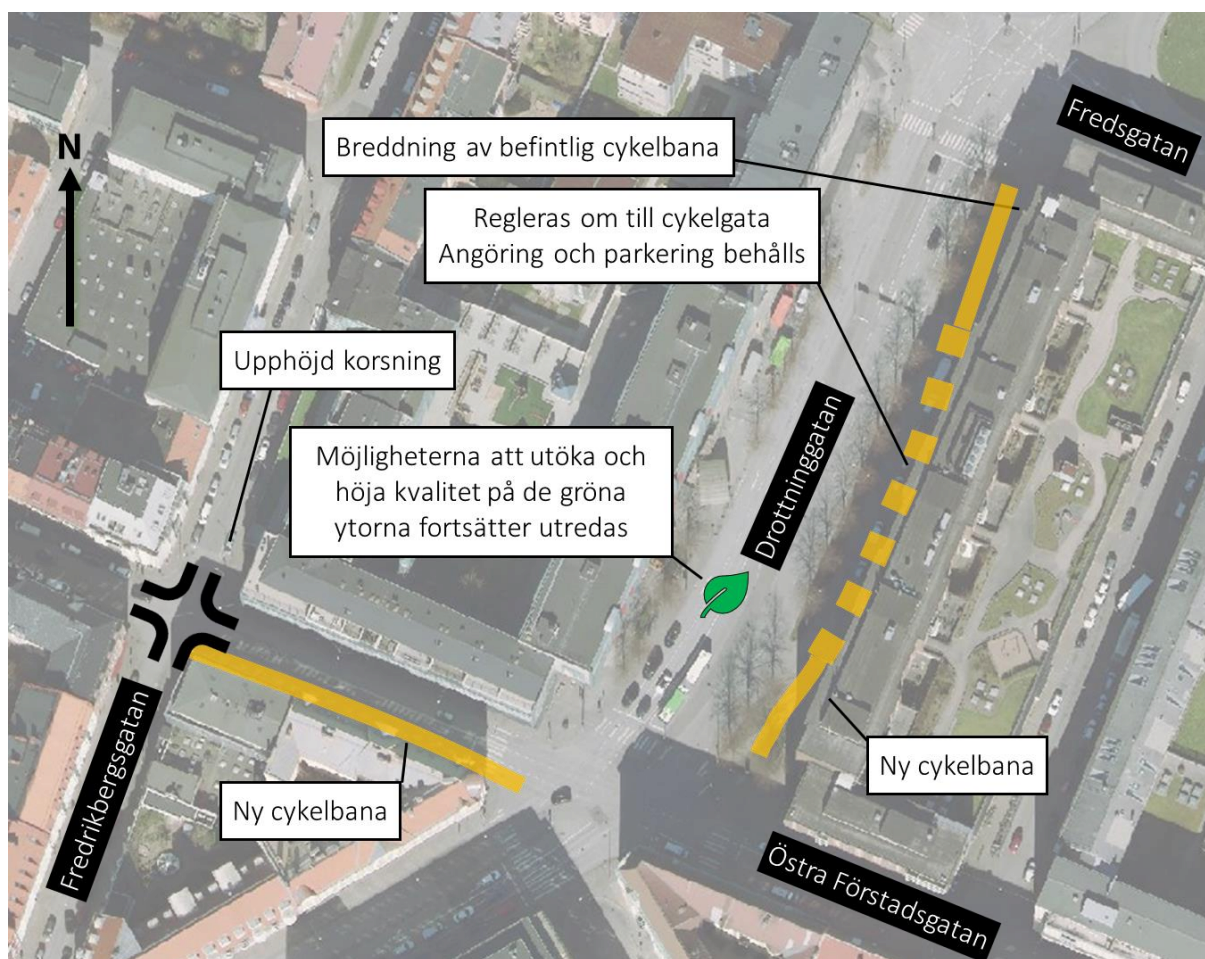


Figur 10. Framtida vy från Östra Förstadsgatan norrut. Värnhemstorget på vänster sida.

Drottninggatan och Östra Förstadsgatan (projekt 3318)

I enlighet med översiktsplanen anläggs en ny cykelbana längs Östra Förstadsgatan från Drottninggatan till Fredriksbergsgatan. Korsningen Fredrikbergsgatan – Östra Förstadsgatan höjs upp för att kunna möjliggöra växling till cykling i blandtrafik. Parallellgatan längs Drottninggatans östra sida mellan Östra Förstadsgatan och Hornsgatan görs om till cykelgata. Parkeringsplatser och lastzoner behålls dock för att underlätta tillgängligheten för de verksamheter som finns. Även möjligheterna för att genomföra förändringar för att bidra till målet om framtidens gröna stad kommer att studeras vidare i samband med detaljprojekteringen eller eventuellt efter trafikstart för MEX-linje 4, eftersom ett sådant tillägg inte påverkar bussens framkomlighet. Se Figur 11 för översikt. Följande planeras:

- 80 meter cykelbana längs Östra Förstadsgatan mellan Hornsgatan och Fredrikbergsgatan.
- 80 meter cykelgata längs Drottninggatan mellan Östra Förstadsgatan och Hornsgatan.
- Breddning av befintlig 30 meter cykelbana längs Drottninggatans östra sida söder om Fredsgatan.
- Ny cykelbana längs östra sidan av Drottninggatan från korsningen med Östra Förstadsgatan och 20 meter norrut.
- Upphöjd korsning vid Östra Förstadsgatan – Fredrikbergsgatan.
- Eventuellt nya gröna inslag längs Drottninggatan.



Figur 11. Översikt projekt 3318

Hornsgatan – Norra Vallgatan östra (projekt 3319)

På Hornsgatan under Frihamnsviadukten in mot centrum tas ett spärrfält bort för att tillskapa ett nytt busskörfält. Cirkulationsplatsen vid Norra Vallgatan - Excercisgatan samt en befintlig hastighetssäkring vid St. Gertrudsgatan byggs om något för att anpassas för MEX-bussens förutsättningar och behov av komfort. På Norra Vallgatan i höjd med Drottningtorget anläggs ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe i syfte att öka tillgängligheten och framkomligheten för fotgängare till kanalen och bastionen. Se Figur 12 för översikt. Följande planeras:

- Ett nytt 170 meter långt busskörfält i västlig riktning under Frihamnsviadukten.
- Viss ombyggnad och anpassning av cirkulationsplatsen vid Excercisgatan för att säkerställa framkomligheten för MEX-bussen.
- Ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe i höjd med Drottningtorget.
- Ombyggnad av befintligt farthinder i höjd med St. Gertrudsgatan för att säkerställa komfort och framkomlighet för MEX-buss.

Malmö C och dess influensområde utreds inom en annan förstudie.

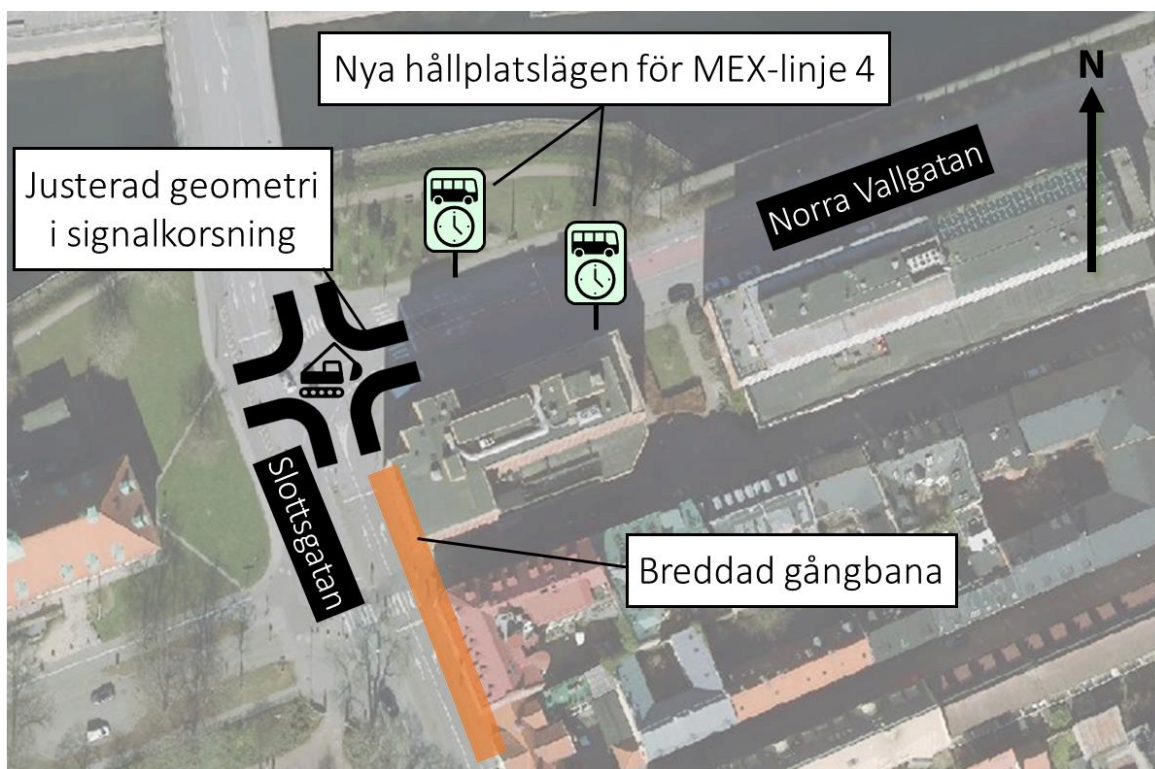


Figur 12. Översikt projekt 3319.

Norra Vallgatan – Slottsgatan (projekt 3320)

I nordvästra delen av gamla väster är det förhållandevis långt till närmsta hållplatsläge. För att öka MEX-linje 4:s upptagningsområde planeras därför en ny hållplats på Norra Vallgatan strax öster om korsningen Norra Vallgatan - Slottsgatan. För att kunna anlägga hållplatser har korsningens storlek dragits ner något men dess funktion bibehållits. I Slottsgatan finns sedan länge problem med vibrationer i fastigheterna på grund av trafiken. För att åtgärda detta breddas gångbanan på östra sidan så att motorfordonstrafiken kommer längre från fasaderna. Se Figur 13 för översikt. Följande planeras:

- Två nya hållplatslägen.
- Viss justering av geometrin i korsningen Slottsgatan – Norra Vallgatan.
- Gångbanan på Slottsgatans östra sida breddas och körbanans bredd minskas längs ca 70 meter. Antalet körfält bibehålls. Breddningen fortsätter i projekt 3321.



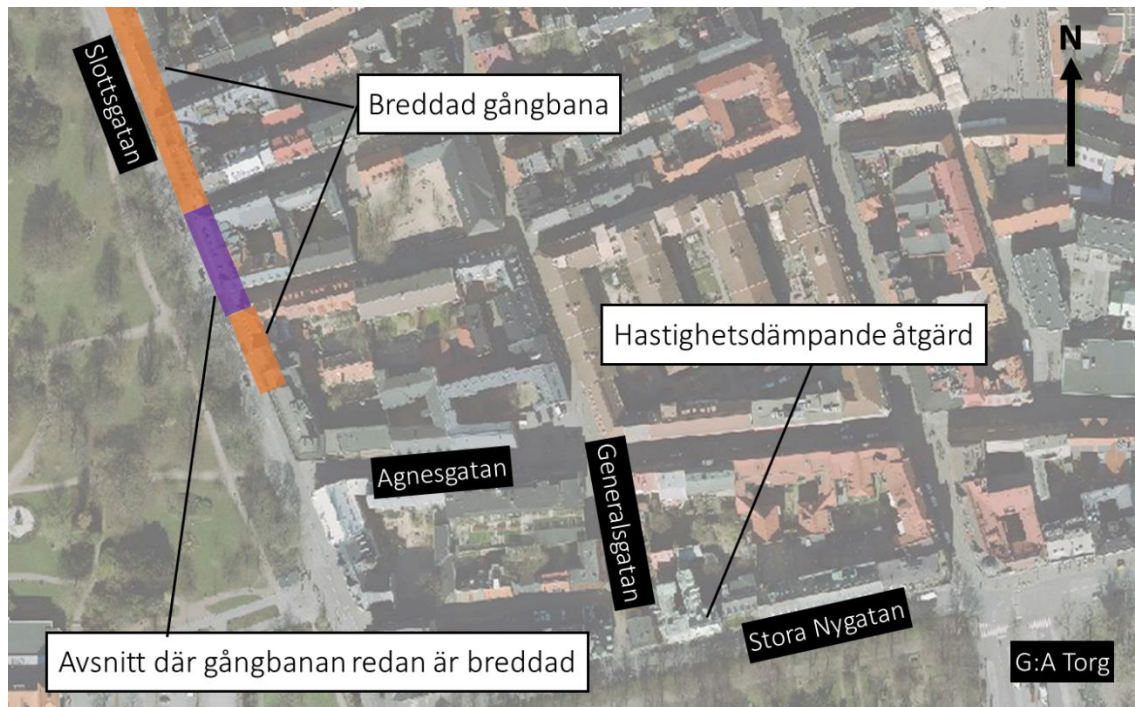
Figur 13. Översikt projekt 3320.

Slottsgatan – Stora Nygatan (projekt 3321)

På Slottsgatan breddas gångbanan och körbanan minskas för att reducera vibrationerna från trafiken. En hastighetsdämpande åtgärd genomförs på Stora Nygatan, vilket också har efterfrågats av de boende. Se Figur 14 för översikt. Följande planeras:

- Gångbanan breddas och körbanans bredd minskas längs ca 200 meter. Antalet körfält bibehålls.
- En hastighetssäkring anläggs på Stora Nygatan öster om Generalsgatan.

Gustav Adolfs torg och Torggatan har utretts inom en annan förstudie



Figur 14. Översikt av åtgärder i projekt 3321.

3.6 Potentiella föroreningar

Inmätning pågår för tillfället. Miljöprovtagning görs i samband med detaljprojektering. I detta skede bedöms alla schaktmassor vid ombyggnad gå till upplagsplats i en mottagningsanläggning för att kunna återanvändas i denna eller andra entreprenader. Alla massor kommer att hanteras enligt gällande regler och förordningar.

3.7 Osäkerhet och risker

- Markmiljö – risk för stora föroreningar.
- Fortsatta processen är känslig avseende tid då det i projekt likt dessa alltid finns risk för att oförutsedda faktorer uppdagas; såsom överklaganden i upphandlingsprocessen och okända markförhållanden.
- Långa handläggningstider och risk för avslag såvida dispensansökningar för biotopskydd av allé behöver göras hos Länsstyrelsen
- De geotekniska förhållandena vid den planerade hållplatsen Norra Vallgatan är ej helt utredda.

4. Tidplan

MEX-linje 4 har planerad trafikstart i december 2024 och till dess beräknas all infrastruktur som gör det möjligt för bussen att köra längs med gatorna och angöra hållplatserna vara färdiga. Enstaka entreprenader som inte är nödvändiga för framförande av MEX linje 4 kan komma att genomföras efter december 2024. För att kunna genomföra effektiva och säkra entreprenader kring Värnhemstorget blir det troligen aktuellt med stora avstängningar runt torget. Tidig och tydlig kommunikation med alla från näringsidkare till bussresenärer är av stor vikt för ett lyckat genomförande.

Projekt 3424 kommer att detaljprojekteras ihop med det sedan tidigare beslutade projektet 3315 Kirseberg. Detaljprojektering för samtliga projekt beräknas pågå från tredje kvartalet 2022 till fjärde kvartalet 2024. Entreprenad beräknas pågå från fjärde kvartalet 2022 till fjärde kvartalet 2026. En aggregerad översikt ses i Tabell 1.

Följande projekt samordnas med VA SYD:

- Nobelvägen-Hornsgatan - Södra Bulltoftavägen (projekt 3424)
- Sallerupsvägen (projekt 3317)
- Norra Vallgatan – Slottsgatan (projekt 3320)
- Slottsgatan – Stora Nygatan (projekt 3321)

Tabell 1. Aggregerad tidplan

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	Juni 2022
Projektering, utförs etappvis	Juni 2022 – Oktober 2024
Entreprenad, utförs etappvis	Januari 2023 – Oktober 2025
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Oktober 2025
Garantifas	2024-2027

5. Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till - 114 000 tkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 55 800 tkr, vilket ger ett netto om – 58 200 tkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till -8 000 tkr brutto och -5 400 tkr netto.

Projektkalkyl Investering - allmän plats	Tkr
Investeringsbidrag	55 800
Summa inkomster	55 800
Entreprenad	-68 800
Hantering av massor över MKM	-1 000
Projektering	-5 200
Förprojektering	-80
Byggledning	-5 200
Utredningar	-1 050
Rivning av byggnad / konstruktion	
Plankostnad	
Kreditivränta	
Intern tid	-5 200
Oförutsett	-27 470
Summa utgifter	-114 000
Projektnetto	-58 200

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till – 114 000 tkr. Största utgiften i objektsgodkännandet är entreprenad som är beräknad till – 68 800 tkr. De upparbetade investeringsutgifterna till och med maj 2022 är -5 108 tkr och består av utredningar, projektering och interntid.

Utgifterna är fördelade på kollektivtrafiks- och cykelåtgärder. Enligt gjord bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 97,9 % av den totala utgiften och cykelåtgärder 2,1 %.

Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed -111 600 tkr och resterande -2 400 tkr är cykelåtgärder.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning) bedöms uppgå till - 1000 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 juni 2022.

5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 55 800 tkr för kollektivtrafikåtgärder. Inkomsterna är beräknade på 50% på statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2021	2 000	-3 900	-1 900
2022	2 500	-5 500	-3 000
2023	9 500	-20 000	-10 500
2024	15 000	-33 000	-18 000
2025	14 600	-33 000	-18 400
2026	12 200	-18 600	-6 400
Summa	55 800	-114 000	-58 200

5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

Allmän platsmark			Kvartersmark		Netto
År	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2025	2 600	-8 000			-5 400
					0
					0
					0
					0
					0
Summa	2 600	-8 000	0	0	-5 400

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till – 8 000 tkr brutto och -5 400 tkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 1,25% använts, avskrivningstiden är beräknad på 30 år. Drift och underhåll beräknas totalt till - 2 800 tkr.

5.4 Budgetavstämning

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