

Fastighets- och gatukontoret
Cykelbana Tessins väg 9129
Objektsgodkännande

Handläggare: Stina Janzon
Dnr: TN-2019-1411
Datum: 2019-04-08



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	3
2	Bakgrund/förutsättningar	3
2.1	Syfte	4
2.2	Avgränsning	4
2.3	Effektmål.....	4
2.4	Leverans- och projektmål.....	4
2.5	Detaljplan	4
2.6	Andra projekt.....	5
2.7	Förankring med andra berörda / andra nämnder.....	5
2.8	Karta	5
2.9	Omfattning	5
3	Budget och kalkyl	6
3.1	Tidplan	7
3.2	Budgetavstämning	7
3.3	Osäkerhet och risker	7
3.4	Kalkyl.....	7
4	FN:s barnkonvention.....	8
4.1	På vilket sätt berörs, direkt eller indirekt, barn och unga?	9
5	Jämställdhetsintegrering.....	9
5.1	Huvudsyfte	9
5.2	Mål.....	9
5.3	Inriktningsmål.....	9
5.4	Har en jämställdhetsanalys gjorts i projektet?.....	9
6	Underskrifter	10

1 SAMMANFATTNING

Cykelbana saknas idag längs stora delar av Bellevuestråket som omfattar Tessins väg, Major Nilssonsgatan, Bellevuevägen och Elinelundsvägen. I Malmö Stads cykelprogram står att nya cykelbanor ska anläggas så att cykelvägarna blir sammanhängande stråk. Förslaget innebär att cykelbanan anläggs på nordvästra sidan. De flesta sektioner är tillräckligt breda och tillåter att kantstensparkeringen behålls på stora delar av sträckan. Sydöstra sidan byggs också om i vissa kvarterssnitt med bredare gångbana samt parkeringsfickor.

2013 togs ett beslut i Tekniska nämnden för denna sträcka som innefattar cykelbana och trafiksäkerhetsåtgärder längs sträckan till en kostnad på 11,3 miljoner kronor. Vid första detaljprojektering visade sig kalkylen överstiga denna kostnad och förslaget har behövts omarbetas för att möta den antagna budgeten genom en andra förstudie och detaljprojektering. I samband med nuvarande detaljprojektering har storleken på entreprenaden vuxit något då man under arbetes gång sett fördelar med att samköra vissa drifts- och underhållsåtgärder med projektet. I synnerhet omläggning av plattor på gångbanan, byte av träd som inte mår bra i mittrefuger i korsningen med Sergels väg och ny beläggning på hela körbanan. Samt har utökad trädplantering studerats i enlighet med nämndens mål.

Projektets kalkyl beräknas till 14,9 miljoner kronor varav entreprenaden omfattar 10,4 miljoner kronor. Den ökade kostnaden beror främst på ökade marknadspriser. Framförallt marknadspriser för tippavgifter och även att kraven på vad som idag bedöms som förorenat är skärpta.

Årliga driftskonsekvenser beräknas till 1 060 000 kronor.

Fastighets- och gatukontoret har även ansökt om medfinansieras av projektet på 50% genom stadsmiljöavtal.

2 BAKGRUND/FÖRUTSÄTTNINGAR

Cykelbana saknas idag längs stora delar av Bellevuestråket som omfattar Tessins väg, Major Nilssonsgatan, Bellevuevägen och Elinelundsvägen. I Malmö Stads cykelprogram står att nya cykelbanor ska anläggas så att cykelvägarna blir sammanhängande stråk. Bellevuestråket omfattar en lång sträcka och har delats upp i två utredningsetapper.

Etapp 1 – cykelbanan Tessins väg sträcker sig från Turbinen fram till Fridhemstorget och är 800 meter. Förslaget innebär att cykelbanan anläggs på nordvästra sidan där det blir lättare att cykla enkelt och rakt till sin målpunkt. De flesta sektioner är tillräckligt breda och tillåter att kantensparkeringen behålls på stora delar av sträckan. Sydöstra sidan byggs också om i vissa kvarterssnitt med bredare gångbana samt parkeringsfickor.

2013 togs ett beslut i Tekniska nämnden för denna sträcka som innefattar cykelbana och trafiksäkerhetsåtgärder längs sträckan till en kostnad på 11,3 miljoner kronor. Cykelbana på Tessins väg har varit igenom detaljprojektering tidigare. Vid denna detaljprojektering framkom ett antal, i den första förstudien, okända förutsättningar som innebar komplikationer för genomförbarhet och projektets ekonomi. Bl.a. beställdes under denna fas höjdmätning och provborrning av körbanan, vilket avslöjade tidigare okända svårigheter.

Borrprover i körbanan visade på underliggande körbanas beskaffenhet. Borrproverna visade på höga PAH-halter (stenkolstjära) och att det finns svagheter i form av slitlagermassor (feta massor) nere i väggroppen, där det normalt ska vara bindlagermassor. Dessa förhållanden innebär att

bortschaktning av asfaltsmassor vid en större ombyggnad av Tessins väg skulle medföra relativt höga tippavgifter.

Förslaget omarbetades för att möta den antagna budgeten genom en andra förstudie och detaljprojektering. I samband med nuvarande detaljprojektering har storleken på entreprenaden vuxit något då man under arbetes gång sett fördelar med att samköra vissa drifts- och underhållsåtgärder med projektet. I synnerhet omläggning av plattor på gångbanan, byte av träd som inte mår bra i mittrefuger i korsningen med Sergels väg och ny beläggning på hela gatan. Men även mer trädplantering i enlighet med nämndens mål har utretts.

2.1 Syfte

Huvudsyftet med förstudien är att knyta ihop cykelvägnätet och skapa förutsättningar för ett mer attraktivt cykelvägnät och en mer trafiksäker och trygg miljö att röra sig i som fotgängare.

2.2 Avgränsning

Projektet sträcker sig från turbinen vid Mariedalsvägen längs Tessins väg och Fridhemstorget fram till Regementsgatan.

2.3 Effektmål

Åtgärderna som föreslås syftar till att skapa ökad kvalitet i cykelbanenätet så att fler väljer att cykla och gå i en mer trafiksäker, tillgänglig och attraktiv trafikmiljö.

Projektet leder till att en mer trafiksäker, tillgänglig och attraktiv trafikmiljö uppnås för oskyddade trafikanter som färdas längs med och/eller korsar Tessins väg fram till Regementsgatan.

Formulerat i SMARTA mål uttrycks detta i nedanstående:

- Ökat antal cyklister längs med Tessins väg
- Oskyddade trafikanter ska känna sig tryggare när de förflyttar sig längs med Tessins väg
- Ökad framkomlighet för cyklister längs med Tessins väg
- Minskat antal olyckor längs med Tessins väg, i första hand mellan oskyddade trafikanter och motorfordon

Målen är utformade så att de ska vara möjliga att följa upp. Förestudier och -mätningar ska göras innan cykelvägen byggs, för att kunna följa upp effekten av investeringen. Minskat antal olyckor bör följas upp ca 3-5 år efter att cykelbanan byggts. Antalet cyklister som cyklar längs sträckan kan följas upp redan efter ett års tid. Upplevd trygghet kan följas upp genom intervju- eller enkätstudie på plats.

2.4 Leverans- och projektmål

Anlägga en separerad cykelbana längs Tessins väg från Turbinen till Fridhemstorget samt anslutning till Regementsgatan.

2.5 Detaljplan

Det behövs ingen ny detaljplan för projektets genomförande.

2.6 Andra projekt

Beläggningsprogrammet har för avsikt att lägga om beläggnings på gatan. Detta görs nu i samma entreprenad med finansiellt stöd från beläggningsprogrammet. Detta för att slippa stänga av gatan flera gånger och undvika lappning av beläggning. Tessins vägs förses med ny beläggning från Turbinen fram till Fridhemstorget där den tvärställda parkeringen börjar.

En förstudie startas snart upp för ett anslutande cykelstråk, Major Nilssonsgatan – Bellevuevägen. Där inkluderas sträckan framför Fridhemstorget.

2.7 Förankring med andra berörda / andra nämnder

Objektet berör inga andra nämnder. Förankring med berörda verksamheter (affärer, restauranger med flera) planeras inför byggstart. Kontakt är även tagen med Skånetrafiken för samordning.

2.8 Karta



Figur 1 Orienteringskarta. orange markering visar berörd sträcka i detta projekt. Grå markering visar ungefärligt arbetsområde.

2.9 Omfattning

Projektet sträcker sig från turbinen vid Mariedalsvägen längs Tessins väg och frihemstorget fram till Regementsgatan med separerad cykelbana mellan Turbinen och Fridhemstorget. Sista biten fram till Regementsgatan består av vägmarkering.

Efter upptäckten med förhöjda PAH-halter omarbetades projektet för att möta den antagna budgeten genom en andra förstudie och detaljprojektering. I samband med nuvarande detaljprojektering har omfattningen av entreprenaden vuxit något då man under arbetes gång sett fördelar med att samköra vissa drifts- och underhållsåtgärder med projektet. I synnerhet omläggning av plattor på gångbanan, byte av träd som inte mår bra i mittrefuger i korsningen med Sergels väg och ny beläggning på gatan. I projektet ingår även trädplantering i enlighet med nämndens mål.

Ny beläggning belastar belägningsprogrammets budget som ändå har för avsikt att asfaltera om gatan då den är i dåligt skick. Nya plattor på gångbanan är önskvärt då man på flera ställen måste byta och justera plattor när övergångställen byggs och busshållplatser flyttas. Det ger ett bättre helhetsintryck om hela sträckan ses över. Nya plattor på gångbana finansieras delvis med driftsmedel ur Offentlig Miljös ordinarie driftsbudget för denna typ av åtgärder.

I mittrefugerna vid cirkulationsplatsen vid Sergels väg finns 8 körsbärsträd planterade idag. Dessa mår inte bra främst på grund av väldigt små växtbäddar. Fastighets- och gatukontoret anser att dessa bör bytas i samband med projektet. Detta för att undvika fler avstängningar av gatan samt att det blir mer ekonomiskt att samköra dessa projekt. Det hade också kunnat påverka entreprenaden kostnadsmissigt att behöva ta hänsyn till de befintliga trädens rötter under schaktning. En annan risk är att träden skulle kunna skadas i samband med entreprenaden och då måste träden fällas oavsett. Byte av träd i mittrefug finansieras av driftsmedel ur Offentlig Miljös ordinarie driftsbudget för trädbyten.

När nu gatan till stor del ska byggas om så är det relevant att se till hela gatans behov. Gatan är lång och bred och med få gröna inslag. Då det finns ett tydligt mål att plantera fler träd i staden så är nyplantering längs sträckan är önskvärt. Totalt har 9 platser för trädplantering identifierats samt en del buskplantering och övrig plantering. Det ligger väldigt mycket ledningar i gatan vilket gör att vissa avsteg gällande avstånd mellan träd och ledningar kommer behöva göras. Dessa avsteg har gjorts i samråd med ledningsägare. Kostnaden för utökad nyplantering förslås belasta projektet.

Följande ingår i entreprenaden:

- 800 meter cykelbana på nordvästra sidan
- 3 nya cykelöverfarter; vid turbinen, i korsningen med Sergels väg samt öst om Fridhemstorget som ersätter befintliga busskuddar.
- omreglering av en befintlig cykelpassage till cykelöverfart vid Turbinen över Mariedalsvägen
- Cykelfält från Fridhemstorget till Regementsgatan
- Hastighetsdämpande åtgärder i form av sidoförskjutning och upphöjda gång- och cykelpassager över sidogator samt in- och utfarter.
- Kantstenparkering längs med stora delar av sträckan
- 9 nya träd samt övrig plantering
- 2 nya hållplatslägen

Dessutom föreslås följande åtgärder utföras i samma entreprenad:

- Byte av 8 befintliga träd som inte mår bra
- Ny asfalt på körbana ca 10 000kvm
- Byte av plattor på gångbanan på den norra sidan

3 BUDGET OCH KALKYL

Projektets kalkyl beräknas till 14,9 miljoner kronor varav entreprenaden omfattar 10,4 miljoner kronor. Årliga driftskonsekvenser beräknas till 1 060 000 kronor.

Tidigare beslutad budget är 11,3 miljoner kronor med framtida driftskonsekvenser på 837 000 kronor enligt nämndsprotokoll 2013-11-20. Den ökade kostnaden beror främst på ökade marknadspriser. Framförallt marknadspriser för tippavgifter och även att kraven på vad som idag bedöms som förorenat är skärpta.

I samband med genomförandet av projektet kommer åtgärder i beläggningsprogrammet, byte av plattor i gångbanan samt utbyte av befintliga träd genomföras. Dessa kostnaderna belastar inte detta projektet utan belastar istället respektive budget för beläggningsprogrammet och driftsåtgärder.

Fastighets- och gatukontoret har även ansökt om medfinansieras av projektet på 50% genom stadsmiljöavtal. Beslut om medfinansiering tas under våren 2019.

3.1 Tidplan

Fas	Start- och sluttid
Förstudie	Färdig maj 2017
Genomförande	
– projektering	Färdig maj 2019
– byggnation	Byggstart september 2019
Garantitid	Januari 2022

3.2 Budgetavstämning

- Information om projektet finns med i den av kommunfullmäktige beslutade budgeten.
- Information om projektet ryms inom den av kommunfullmäktige beslutade investeringsramen för berörda år

3.3 Osäkerhet och risker

- Normal osäkerhet i form av marknadsläget för entreprenadarbete föreligger.
- Väderförhållanden kan göra att träden kommer behöva planteras 2020 beroende på när vintern kommer och hur lång tid entreprenaden tar.

3.4 Kalkyl

Alla belopp i tkr	Allmän platsmark	Basmanad: April 2019
Kalkylerade inbetalningar	0	
Nettokalkyl	0	Inbetalningar minus utbetalningar i projektet
Projektkalkyl brutto	-14 900	Alla utgifter i projektet
Entreprenad	-10 400	

Alla belopp i tkr	Allmän platsmark	Basmånad: April 2019
Konsulter	-700	
Egna tjänster	-520	
Förorenad mark över MKM	-1 600	
Förorenad asfalt över MKM	-150	
Oförutsett	-1 400	
Kreditivränta	-130	
Ändrade driftskonsekvenser, totalt	-1 060	
Ökad drift	-70	
Ökat underhåll	-70	
Internränta	-440	
Avskrivningar	-480	

Driftskonsekvenser

Årliga driftskonsekvenser (drift, underhåll, kapitalkostnader) uppkommer för Fastighet -och gatukontoret till följd av färdigställd allmän plats (gata och park). Driftskonsekvenserna faller ut olika år i takt med att allmän plats slutbesiktigas och tas i bruk. Vid beräkning av kapitalkostnad har internräntesatsen 3% använts.

Förorenad mark

Massor över MKM har bedömts till 150 000 kr och belastar resultaträkningens saneringsbudget.

Förorenad Asfalt

Asfalt över MKM har bedömts till 1,6 miljoner kronor och belastar resultaträkningens saneringsbudget.

Likviditetsplan

	Likvidbehov	Driftskonsekvenser	
		Intäkter	Kostnader
2018	-250		
2019	-13 750	0	0
2020	-850	0	
2021			-1 060
Totalt	-14 850		-1 060

4 FN:S BARNKONVENTION

FN:s barnkonvention antogs av kommunfullmäktige 2004-03-25 §61.

FN:s barnkonvention om barns rättigheter antogs 1989 och gäller för alla under 18 år i hela världen. Genom barnkonventionen har Malmö stad ansvar för att se till att alla barn och unga får sina rättigheter tillgodosedda. Ett barn- och ungdomsperspektiv ska lyftas fram i all verksamhet. Ett samhälle som är bra för barn är bra för alla medborgare.

4.1 På vilket sätt berörs, direkt eller indirekt, barn och unga?

Genom anläggande av cykelbana och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder så förbättras barn och ungas möjlighet att röra sig längs vägen. Det blir både trafiksäkrare och med framkomligt för barn och unga.

5 JÄMSTÄLLDHETSINTEGRERING

Den 30 augusti 2007 beslutade kommunfullmäktige att Malmö stad ska underteckna CEMR:s *Den europeiska deklARATIONEN om jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå*. Därmed har kommunen förbundit sig att integrera jämställdhetsperspektivet systematiskt i alla verksamheter.

5.1 Huvudsyfte

Huvudsyftet med jämställdhetsintegrering i Malmö stad är att kvalitetssäkra våra verksamheter riktade till medborgarna och kvalitetssäkra våra arbetsplatser så de blir jämställda och icke diskriminerade.

5.2 Mål

Senast år 2013 ska Malmö stad ha säkerställt att alla verksamheter arbetar för likvärdig verksamhet, service och bemötande, likvärdig myndighetsutövning, likvärdig fördelning av resurser och jämställd fördelning av makt och inflytande till alla kvinnor och män, flickor och pojkar oavsett bakgrund och tillhörighet.

5.3 Inriktningsmål

Senast år 2013 ska Malmö stad ha **säkerställt** att alla verksamheter arbetar för:

- likvärdig verksamhet, service och bemötande
- likvärdig myndighetsutövning
- likvärdig fördelning av resurser
- jämställd fördelning av makt och inflytande

till alla kvinnor och män, flickor och pojkar oavsett bakgrund och tillhörighet.

5.4 Har en jämställdhetsanalys gjorts i projektet?

Ingen jämställdhetsanalys har genomförts i projektet. Projektet bedöms ha en positiv effekt för både kvinnor och män. Genom anläggande av cykelbana och genomförande av

trafiksäkerhetsåtgärder så förbättras oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs vägen. Det blir både trafiksäkrare och mer framkomligt. Att gaturummet smalas av och gestaltningen ses över ger ett mer småskaligt stadsrum vilket kan öka den upplevda tryggheten.

6 UNDERSKRIFTER

Stina Janzon Projektledare FGK

Camilla Morland Enhetschef FGK

2019-04-02

Ingrid Persson Westberg