

Fastighets- och Gatukontoret

Objektsgodkännande för:

**Provisoriska åtgärder på Eriksfältsgatan och
Lindängsvägen**

Malmöexpressen linje 8

Handläggare: Marinko Radic

Dnr: TN GK – 2019 - 2757

Datum: 2019-08-27

Projektnr: 6520



Innehåll

1	Sammanfattning.....	3
2	Bakgrund/förutsättningar	3
2.1	Syfte	4
2.2	Avgränsning	4
2.3	Effektmål.....	5
2.4	Leverans- och projektmål.....	5
2.5	Målsynkronisering.....	5
2.6	Detaljplan	6
2.7	Andra projekt.....	6
2.8	Förankring med andra berörda / andra nämnder	6
2.9	Karta	7
2.10	Omfattning	8
3	Budget och kalkyl	9
3.1	Tidplan	10
3.2	Budgetavstämning	10
3.3	Osäkerhet och risker	10
3.4	Kalkyl.....	11
4	FN:s barnkonvention	12
4.1	På vilket sätt berörs, direkt eller indirekt, barn och unga?	12
4.2	Kan barns och ungas egna åsikter tas tillvara?.....	12
5	Jämställdhetsintegrering.....	12
5.1	Huvudsyfte	13
5.2	Mål.....	13
5.3	Inriktningsmål.....	13
5.4	Har jämställdhetsanalys gjorts i projektet?.....	13
5.5	Har särskilda insatser gjorts för att främja jämställdheten?.....	13

1 Sammanfattning

Malmöexpressen linje 8 (MEX linje 8) ingår som ett av stråken i Sverigeförhandlingen - Ramavtal 8 - Storstad Malmö (Storstadspaketet).

MEX linje 8 kommer att gå mellan Lindängen och Västra Hamnen via Malmö C. Stråket Lindängen-Malmö C har en god resandeutveckling och kommer även fortsättningsvis att ha det, delvis på grund av nya utbyggnadsområden och förtätningar längs med stråket.

Trafikstart är planerad till december 2021, men då planeras bara vissa delar av sträckan vara ombyggda. Resterande åtgärder på linjen planeras att byggas fram till år 2029.

På sträckan Eriksfältsgatan och Lindängsvägen planeras omfattande så kallade fasad till fasadåtgärder att genomföras 2024-2025, dvs efter trafikstart av MEX linje 8. De befintliga hållplatserna (åtta stycken) på sträckan är dock inte anpassade till Malmöexpressbussar (24 meters dubbelledade bussar) och de är dessutom i dåligt skick samt uppfyller ej tillgänglighetskraven, så hållplatserna behöver byggas om/rustas upp så att Malmöexpressbussar kan trafikera sträckan. Detta blir provisoriska åtgärder tills fasad till fasadåtgärderna genomförs 2024-2025.

För att hållplatserna ska kunna trafikeras med Malmöexpressbussar och bli tillgänglighetsanpassade behöver befintliga kantstenar i granit ersättas med 17 cm högt busskantstöd av betong samt vita plattor läggas längs busskantstödet. Gångplattor justeras så att avvattning mot gatan fungerar. Befintliga elipser/hållplatsstolpar och taktila stråk anpassas till det nya busskantstödet. Befintliga väderskydd/bänkar/papperskorgar flyttas inte. Vissa hållplatslägen kompletteras med bänk, papperskorg eller väderskydd. De ombyggda hållplatserna skall vara 25 meter långa. Även körfältsbeläggning längs nya busskantstöd byts ut.

Fastighets- och gatukontoret har vid flera tillfällen mottagit synpunkter från boende i området om att anlägga ett övergångsställe vid Nydalatorget. Att ge möjligheten att korsa gatan på ett så trafiksäkert sätt som möjligt är en av anledningarna till att detta övergångsställe behövs. Att anlägga ett övergångsställe i nivå med Eriksfältsgatan förbättrar också tillgängligheten vid de hållplatslägen som ska byggas om.

2 Bakgrund/förutsättningar

Malmöexpressen linje 8 (MEX linje 8) ingår som ett av stråken i Sverigeförhandlingen - Ramavtal 8 - Storstad Malmö (Storstadspaketet).

MEX linje 8 kommer att gå mellan Lindängen och Västra Hamnen via Malmö C. Stråket Lindängen-Malmö C har en god resandeutveckling och kommer även fortsättningsvis att ha det, delvis på grund av nya utbyggnadsområden och förtätningar längs med stråket.

Skånetrafikens utredningar om kollektivtrafikresor, kundnöjdhet och resandehastigheter har identifierat att kollektivtrafiken mellan Lindängen och Malmö centrum har flera brister, bland annat att:

Kapacitetstaket är nått,

Komforten är dålig,

Medelhastigheten behöver förbättras

Syftet med ombyggnaderna av infrastrukturen på sträckan och införandet av ett MEX-buss koncept på linje 8 är att åtgärda ovanstående brister på åtminstone kort sikt. Trafikstart är

planerad till december 2021, men då planeras bara vissa delar av sträckan vara ombyggda. Resterande åtgärder på linjen planeras att byggas fram till år 2029. Se figur 2.

På sträckan Eriksfältsgatan och Lindängsvägen planeras omfattande så kallade fasad till fasadåtgärder att genomföras 2024-2025, dvs efter trafikstart av MEX linje 8. De befintliga hållplatserna (åtta stycken) på sträckan är dock inte anpassade till Malmöexpressbussar (24 meters dubbelledade bussar) och de är dessutom i dåligt skick samt uppfyller ej tillgänglighetskraven, så hållplatserna behöver byggas om/rustas upp så att Malmöexpressbussar kan trafikera sträckan. Detta blir provisoriska åtgärder tills fasad till fasadåtgärderna genomförs 2024-2025.

Fasad till fasadåtgärderna på Eriksfältsgatan och Lindängsvägen finansieras via Storstadspaketet, men de provisoriska åtgärderna finansieras ej genom detta. Detta innebär att Malmö Stad själva får stå för finansieringen av dessa åtgärder. För de aktuella åtgärderna har Malmö Stad även sökt och fått beviljat 50 % finansiering via Stadsmiljöavtal. Förutsättningen för finansieringen via Stadsmiljöavtalet är att åtgärderna byggs under 2019.

Fastighets- och gatukontoret har vid flera tillfällen mottagit synpunkter från boende i området om att anlägga ett övergångsställe vid Nydalatorget. Trots planskildhet vid torget i form av gång- och cykeltunnel så är det många gående som korsar Eriksfältsgatan utan att använda tunneln. Den upplevs som otrygg och många vill ta den genaste vägen över gatan. Att ge möjligheten att korsa gatan på flera sätt och på ett så trafiksäkert sätt som möjligt är en av anledningarna till att detta övergångsställe behövs. Att anlägga ett övergångsställe i nivå med Eriksfältsgatan förbättrar också tillgängligheten vid dem hållplatslägen som ska byggas om. Behovet har dessutom ökat i och med ny hyrcykelanläggning vid Nydalatorget och den öppning i befintligt staket som tillkommit i samband med detta. Även denna åtgärd finansieras med 50% via Stadsmiljöavtalet om det byggs i år.

2.1 Syfte

Syftet med ett genomförande av föreslagna åtgärder är att möjliggöra en trafikering av en 24 meters lång buss på sträckan mellan Lindängen och Mobilia med så god standard som möjligt

2.2 Avgränsning

I projektet ingår enbart ombyggnad av hållplatser på sträckan Eriksfältsgatan och Lindängsvägen. Övriga åtgärder som ska göras på sträckan inom Storstadspaketet ingår ej i detta projekt.

De hållplatser som ska byggas om är följande:

Vandrarhemmet
Eriksfält
Nydalatorget
Nydala
Professorsgatan
Hermodsdal
Fosie kyrka
Lindängsstigen

Se kartan nedan för geografisk avgränsning.



Figur 1. De hållplatser som ska byggas om är inom den blåa linjen.

Samt anläggs ett övergångsställe i nivå med Eriksfältsgatan som förbättrar också tillgängligheten vid dem hållplatslägen Nydalatorget som ska byggas om.

2.3 Effektmål

Projektets effektmål är att öka tillgänglighet och kapacitet i kollektivtrafiken för att ge bättre service till resenären.

2.4 Leverans- och projektmål

Målet med projektet är att bygga om befintliga åtta hållplatser på sträckan Eriksfältsgatan och Lindängsvägen så att det blir anpassade till Malmöexpressbussar samt blir tillgänglighetsanpassade.

2.5 Målsynkronisering

Projektet i sin helhet förhåller sig till följande nämndsmål:

- TN ska erbjuda stadsmiljöer och trafiksystem med låg miljöpåverkan som är attraktiva.
- Användningen av transportsystemet ska bli jämförbart och andelen biltrafik ska minska till förmån för hållbara transportslag.

Projektet förhåller sig även till ett principbeslut för kollektivtrafiken som fattades av Malmö kommunstyrelse 2009. Detta innebar bl.a. att verka för eldriven kollektivtrafik samt att tillgodose hög framkomlighet för kollektivtrafiken.

2.6 Detaljplan

Genomförande av föreslagna åtgärder kräver inga nya detaljplaner och inte heller ändringar i befintliga detaljplaner.

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram förslag till detaljplan 5534 för del av område öster om Lindängsvägen i Fosie. Syftet med planförslaget är att pröva möjligheten att uppföra en grundskola med tillhörande gymnastikhall samt bostäder i flerbostadshus och radhus. Syftet är vidare att anpassa skolbyggnaden och bostäderna till befintlig bebyggelse och att möjliggöra för att bygga om Agnesfridsvägen till en mer stadsmässig gata.

Den pågående detaljplanen 5534 varken påverkar eller påverkas av detta projekt.

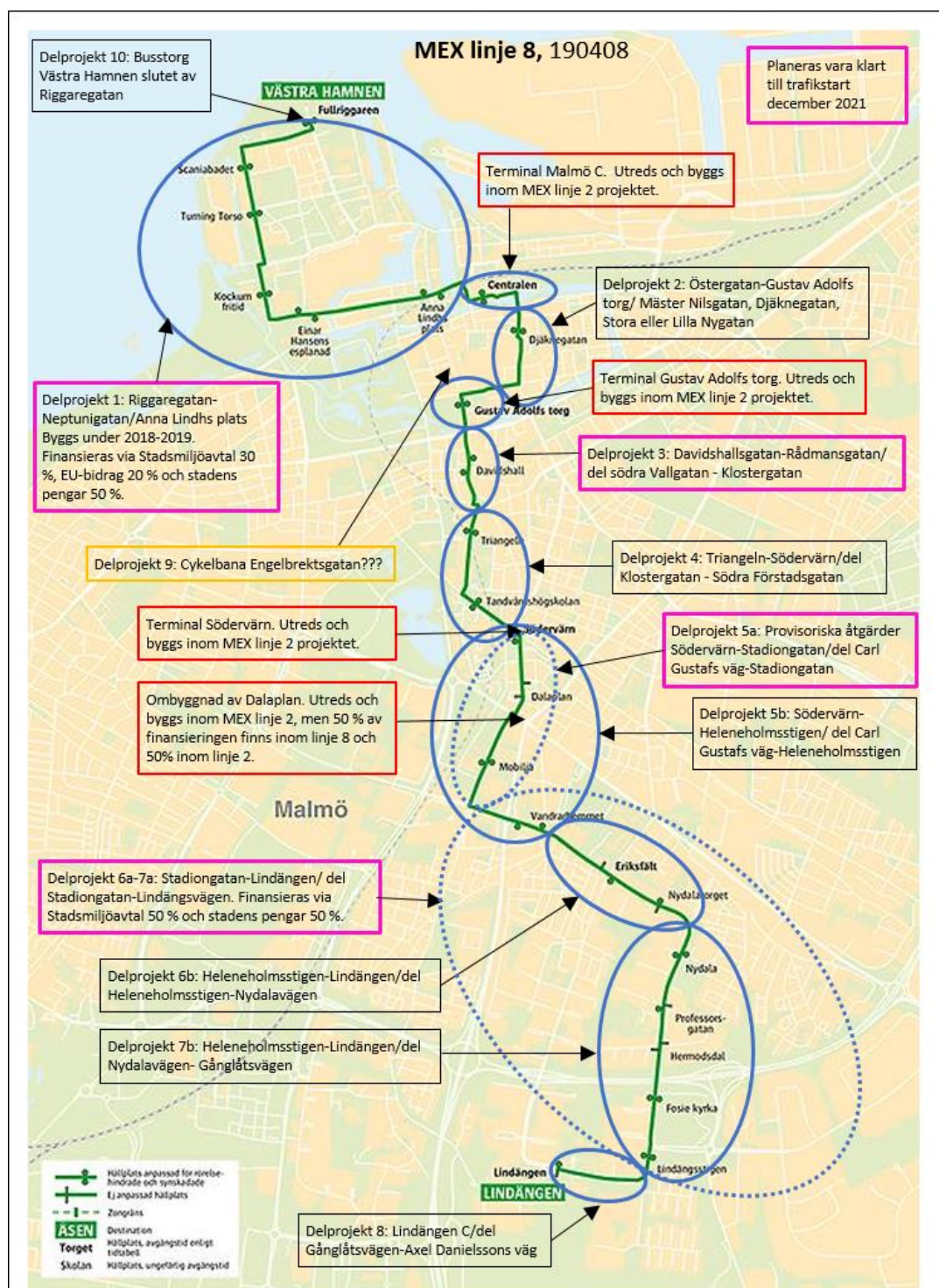
2.7 Andra projekt

För området Hermodsdal pågår ett dialogprojekt om trafiktrygghet. Detta projekt samspelar på ett bra sätt med det projektet och kan betraktas som en positiv förändring i trygghetsavseende. Det finns ingen direkt beröring mellan de två projekten.

2.8 Förankring med andra berörda / andra nämnder

Malmö stad ansvarar för att bygga infrastrukturåtgärder i staden med så hög standard som möjligt. Skånetrafiken ansvarar för att införskaffa nya Malmöexpressfordon till trafikstart december 2021.

2.9 Karta



Figur 2. Karta delprojekt längs med MEX linje 8

2.10 Omfattning

Förslag till åtgärd

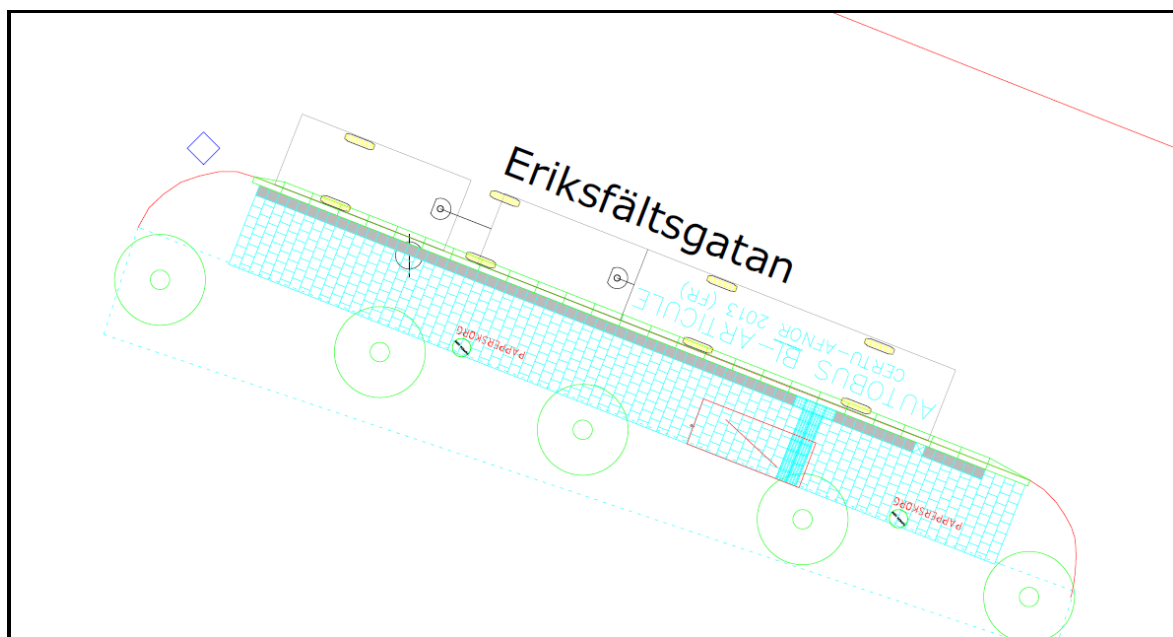
De befintliga hållplatserna (åtta stycken) på sträckan Eriksfältsgatan och Lindängsvägen är inte anpassade till Malmöexpressbussar (24 meters dubbelledade bussar) och de är dessutom i dåligt skick samt uppfyller ej tillgänglighetskraven, så hållplatserna behöver byggas om/rustas upp så att Malmöexpressbussar kan trafikera sträckan. Detta blir provisoriska åtgärder tills fasad till fasadåtgärderna genomförs 2024-2025.

För att det ska vara möjligt att trafikera hållplatserna med Malmöexpressbussar och för att hållplatserna ska anses vara tillgängliga så måste befintliga kantstenar i granit ersättas med ett 17 cm högt busskantstöd av betong. Vita plattor ska dessutom läggas längs busskantstödet. Gångplattor ska justeras så att avvattnings mot gatan fungerar. Befintliga elipser/hållplatsstolpar och taktila stråk anpassas till nytt busskantstöd. Befintliga väderskydd/bänkar/papperskorgar flyttas inte. Vissa hållplatslägen kompletteras med bänk, papperskorg eller väderskydd. De ombyggda hållplatserna skall vara 25 meter långa. Körfältsbeläggning längs nya busskantstöd ska bytas. Detta genom att befintlig beläggning fräses 180mm och ersätts med:

PAG32 80mm 45/80-55 av stenskelett typ

PAbb22 60mm 45/80-55 med polymer SBS

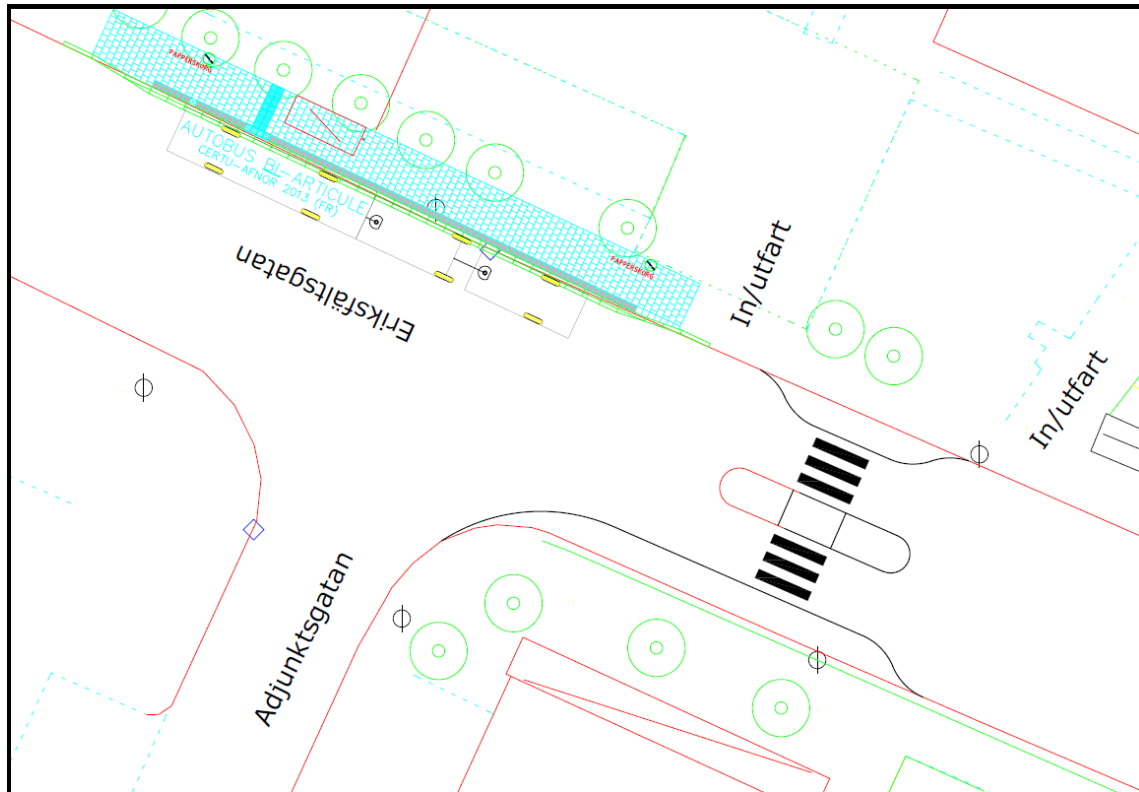
PABS11 40mm 45/80-55 med polymer SBS



Figur 3. Typskiss över ombyggt hållplatsläge

Fastighets- och gatukontoret har vid flera tillfällen mottagit synpunkter från boende i området om att anlägga ett övergångsställe vid Nydalatorget. Trots planskildhet vid torget i form av gång- och cykeltunnel så är det många gående som korsar Eriksfältsgatan utan att använda tunneln. Den upplevs som otrygg och många vill ta den genaste vägen över gatan. Att ge möjligheten att korsa gatan på flera sätt och på ett så trafiksäkert sätt som möjligt är en av anledningarna till att detta övergångsställe behövs. Att anlägga ett övergångsställe i nivå med Eriksfältsgatan förbättrar också tillgängligheten vid dem hållplatslägen som ska byggas om. Behovet har dessutom ökat i

och med ny hyrcykelanläggning vid Nydalatorget och den öppning i befintligt staket som tillkommit i samband med detta. Övergångsstället görs i detta skede med klackar och mittrefug där körfälten smalnas av så mycket som möjligt utan att det ska försvåra exempelvis snöröjningen. Se Figur 4. Övergångsstället ska försees med tillgänglighetsanpassning enligt typritning i Teknisk handbok.



Figur 4. skiss över övergångsställe vid hållplatsen Nydalatorget

3 Budget och kalkyl

Kostnaden för genomförandet av detta projekt är beräknad till 9,25 miljoner kronor.

Finansiering:

Fastighets- och Gatukontoret netto: 4,8 miljoner kronor.

Stadsmiljöavtalsmedel: 4,45 miljoner kronor

Drift av åtgärder är oförändrat.

Detta projekt utgör en etapp av de infrastrukturåtgärder som genomförs som förberedelse för trafikering med Malmöexpress på linje 8. Kommande etapp genomförs som del av storstadspaketet.

3.1 Tidplan

Fas	Start- och sluttid
Genomförande	2019-09-01 - 2019-12-31
– projektering	2019-09-01 - 2019-09-30
– byggnation	2019-10-01 - 2019-12-31
Garantitid	2020-01-01 - 2022-12-31

Genomförande av projektet är tänkt att startas i september 2019. Hållplatserna planeras vara ombyggda senast 2019-12-31.

3.2 Budgetavstämning

Projektets kalkyl ryms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för projektportföljkategorin mobilitet.

Projektet är färdigställt dec 2019 och driftskonsekvenserna blir aktuella år 2020.

3.3 Osäkerhet och risker

Plan för riskhantering är att kontinuerligt lyfta upp riskerna och gå igenom dem i Malmö stads interna styrgrupp Mobilitet för att riskminimera.

Vad gäller ekonomi så har projektet tagit höjd för kostnader som inkluderar oförutsedda kostnader, projekteringskostnad, interntid och byggledning.

Förseningar i projektet kan medföra ekonomiska konsekvenser eftersom stadsmiljöavtalsbidraget endast utbetalas för åtgärder som genomförs senast under december 2019.

3.4 Kalkyl

Av den bedömda kostnaden för projektet 9 250 000 kr är 8 900 000 kronor (entreprenad + saneringar + oförutsett) bidragsberättigade enligt stadsmiljöavtalen, då stöd från stadsmiljöavtalen inte ges till planerings- och projekteringskostnader. Detta ger ett kalkylerat stadsmiljöbidrag på 4 450 000 kr.

Alla belopp i tkr	Allmän platsmark	Basmånad:
Kalkylerade stadsmiljöbidrag	4 450	Inbetalningar ingår enligt redovisningsrekommendationerna inte i projektet utan ska fördelas för att möta projektets kapitalkostnader.
Nettokalkyl	4 800	Inbetalningar minus utbetalningar i projektet
Projektkalkyl brutto	9 250	Alla utgifter i projektet
Entreprenad	7 000	
Saneringar	500	
Konsulter	100	
Egna tjänster	200	
Oförutsett	1400	
Kreditivränta	50	
Ändrad driftskostnad, totalt	-1060	
Ökad drift	0	
Ökat underhåll	0	
Internränta	-280	
Avskrivningar	-1 800	
Intäktsränta	130	
Fördelade intäkter	890	
Värde att skriva ner av kalkylen		Om någon del av det som ska byggas avser annans mark eller egendom eller inte har ett bestående värde för Malmö stad. Beskrivning görs nedan.
Nedskrivningsbelopp		Om någon del av det som ska byggas ännu inte skrivits av i inventarieregistret. Beskrivning görs nedan.

Intäkter

Intäkter ovan på 4,45 miljoner kronor är bidrag från Stadsmiljöavtalet på 50 % av 8,9 miljoner kronor (entreprenad + saneringar + oförutsett). Förseningar i projektet kan medföra ekonomiska konsekvenser eftersom stadsmiljöavtalsbidraget endast utbetalas för åtgärder som genomförs senast under december 2019.

Driftskostnader

Årliga driftskostnader (drift, underhåll, kapital) uppkommer för fastighets- och gatukontoret till följd av de ombyggda hållplatserna. Vid beräkning av kapitalkostnad har internräntesatsen 3% använts. Vidare har avskrivningstiden angetts till endast 5 år, då det är provisoriska åtgärder som görs.

Förorenad mark

Eriksfältsgatan och Lindängsväg är byggda innan 1973 och finns risk att PAH-förorenade massor förekommer. Eventuell sanering beräknas kosta 500 000 kronor.

Likviditetsplan

	Likvidbehov	Driftskonsekvenser	
		Intäkter	Kostnader
ÅR 2019	- 4 800		
ÅR 2020			
Totalt	-4 800		

Anm: Uppgifter i tabellen bygger på antaganden i ett tidigt skede och är därför behäftade med osäkerhet, inte minst vad gäller fördelning i tiden, se avsnitt Osäkerhet och risker.

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?

Att införa en MalmöExpress på linje 8 innebär att kollektivtrafiken blir mer attraktiv och tillgänglig. Detta är positivt för alla boende längs linjen och speciellt för barn och unga som är mer beroende av kollektivtrafiken. En tillgänglighetsanpassning av alla hållplatser längs linjen gör också att funktionshindrade barn och unga lättare kan använda kollektivtrafiken.

4.2 Kan barns och ungas egna åsikter tas tillvara?

Ej aktuellt i detta projekt då åtgärderna främst innebär en justering och upprustning av befintligt gaturum.

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 jämställdhetsanalys gjorts i projektet?

Nej, ingen jämställdhetsanalys är genomförd i detta projekt.

Generellt främjar dock förbättringar inom kollektivtrafiken jämställdheten då många kvinnor och barn åker kollektivt. I användandet av trafikslag, tex till och från arbetet, är fördelningen mellan könen ojämn. Män använder i större utsträckning bilen medan kvinnor i större utsträckning utnyttjar de kollektiva lösningarna för att transportera sig genom staden. En förbättrad standard på kollektivtrafiken skulle ge förutsättningar för en jämnare och rättvisare fördelning mellan könen. Samtidigt som kvalitén för de kvinnor som redan reser ökar så kan fler män lockas att resa kollektivt.

5.5 Har särskilda insatser gjorts för att främja jämställdheten?

Nej inga specifika insatser har gjorts gällande detta.