

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: Bussinfrastruktur inför T25
Projektnummer: 9107
Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2022-11-30
Kategori: Mobilitet
Projektledare: Pia Eriksson

Innehållsförteckning

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

1. Sammanfattning

Malmö har Skånes största stadsbusstrafik med 13 Stadsbusslinjer (1-8 och 31-35) och ungefär 3 000 turer per dag, med något mindre på helger. Därtill utgår härifrån en stor del av den regionala busstrafiken med 19 linjer, varav vissa har mycket tät trafik som tex linje 171 som i peak har turer var tredje minut. Antalet stadsbussresor i Malmö är ungefär 80 000 resor per dag, i genomsnitt.

Projektets syfte är att anpassa busslinjenätet utifrån de linjeförändringar som planeras i Malmö utöver Storstadspaketet. Malmö stad har i samarbete med Skånetrafiken tagit fram ett linjenät för 2025 (T25), med start i december 2024 och som beslutades i Tekniska nämnden den 30 augusti 2022. Linjenätet omfattar en del nya linjer och linjesträckningar som medför ett behov av nya hållplatser. Även anpassning av befintliga hållplatser och anpassning av gaturummen längs de nya linjerna och linjesträckningarna är aktuellt. Projektet ska även hantera anpassningar av infrastrukturen som krävs vid tillfälliga linjeomläggningar i samband med införandet av T25.

Exempel på åtgärder som är relaterade till linjenätet T25 är nya hållplatser och framkomlighetsåtgärder längs linje 37 som är en helt ny linje, nya hållplatser längs nya linjesträckningen för linje 35 i Norra hamnen, sammanslagning av hållplatser på Ellenborgsvägen och nytt hållplatsläge vid stadshuset för regionbuss.

Projektets totala utgifter uppgår till 12,5 mnkr. Årligen söks bidrag för medfinansiering från Skånetrafiken och Trafikverket för åtgärder vid hållplatser. Bidraget beräknas till 50% av entreprenadkostnaden, vilket i detta fall innebär bidrag om 4,5 mnkr. De beräknade driftskonsekvenser uppgår totalt till brutto 1,3 mnkr och netto till 950 tkr. Risken att projektet kommer att belastas av saneringskostnader bedöms som låg, vilket baseras på erfarenheter från tidigare liknande projekt.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Malmö växer och fler väljer att bosätta sig i staden vilket ställer krav på lösningar för att skapa en hållbar stad. I utvecklingen av Malmö som en attraktiv och hållbar stad spelar kollektivtrafiken en avgörande roll. För att klara den befolkningsökning som Malmö har idag och förmodas ha även i framtiden är en attraktiv, miljövänlig och kapacitetsstark kollektivtrafik nödvändig. Malmö stad har ansvar för infrastrukturen och Skånetrafiken för trafikutbud och fordonen.

Malmös gällande trafik- och mobilitetsplan (TROMP) fastställer en plan med strategier för hållbar stadsutveckling inom Malmö stad som samlar, tydliggör, konkretiserar och vidareutvecklar de trafikrelaterade mål som finns i Översiktsplanen och övriga strategiska dokument inom Malmö stad. Detta projekt har flera olika syften som tillsammans bidrar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv vilket i sin tur ger fler kollektiva resenärer och i förlängningen möjliggör ett effektivare, säkrare, tillgängligare och miljövänligare trafiksystem.

Projektets syfte är att anpassa busslinjenätet utifrån de linjeförändringar som planeras i Malmö utöver Storstadspaketet. Malmö stad har i samarbete med Skånetrafiken tagit fram ett linjenät för 2025 (T25), med start i december 2024. Linjenätet omfattar en del nya linjer och linjesträckningar som medför ett behov av nya hållplatser eller anpassning av befintliga hållplatser. Även indragning av hållplatser, sammanslagning av hållplatser och justering av hållplatslägen som idag är för korta eller mindre trafiksäkra kan bli aktuellt. En anpassning av gaturummen längs de nya linjerna och linjesträckningarna är också aktuellt för att skapa en bättre framkomlighet för bussen.

Projektet ska även hantera anpassningar av infrastrukturen som krävs vid tillfälliga linjeomläggningar i samband med införandet av T25. Vid tillfälliga linjeomläggningar kan framkomlighetsproblem uppstå i de fall infrastrukturen inte är anpassad utifrån den bussmodell som ska trafikera sträckan. Exempel på framkomlighetsåtgärder kan i det fallet vara införande/justering av vändlingor och cirkulationer, förbättrad reglering och justering av refuger och pollare.

2.2 Stadens mål

Projektet bedöms bidra till uppfyllandet av kommunfullmäktigemål ”En ekologiskt hållbar stad”, kommunfullmäktiges målområde 8. Denna bedömning grundas på att projektet förväntas bidra till ett ökat kollektivåkande.

Projektet bidrar även till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik. Nämnden ansvarar för fortlöpande planering av, och för kommunens verksamhet inom, kollektivtrafikområdet. Nämnden ansvarar för att företräda kommunen och bevaka kommunens intressen i frågor rörande sådan trafik.

2.3 Leveransmål

Målet med projektet är att:

- Anpassa infrastrukturen till T25 genom att se över antalet hållplatser, komplettera med nya hållplatser, anpassa befintliga hållplatser, dra in eller slå samman hållplatser, samt återställning av indragna hållplatser.
- Anpassa infrastrukturen till T25 genom att skapa bättre framkomlighet för bussen längs de nya linjerna och linjesträckningarna.
- Anpassa infrastrukturen utifrån behov som uppstår i samband med tillfällig trafikomläggning vid införandet av T25.

3. Projektets omfattning

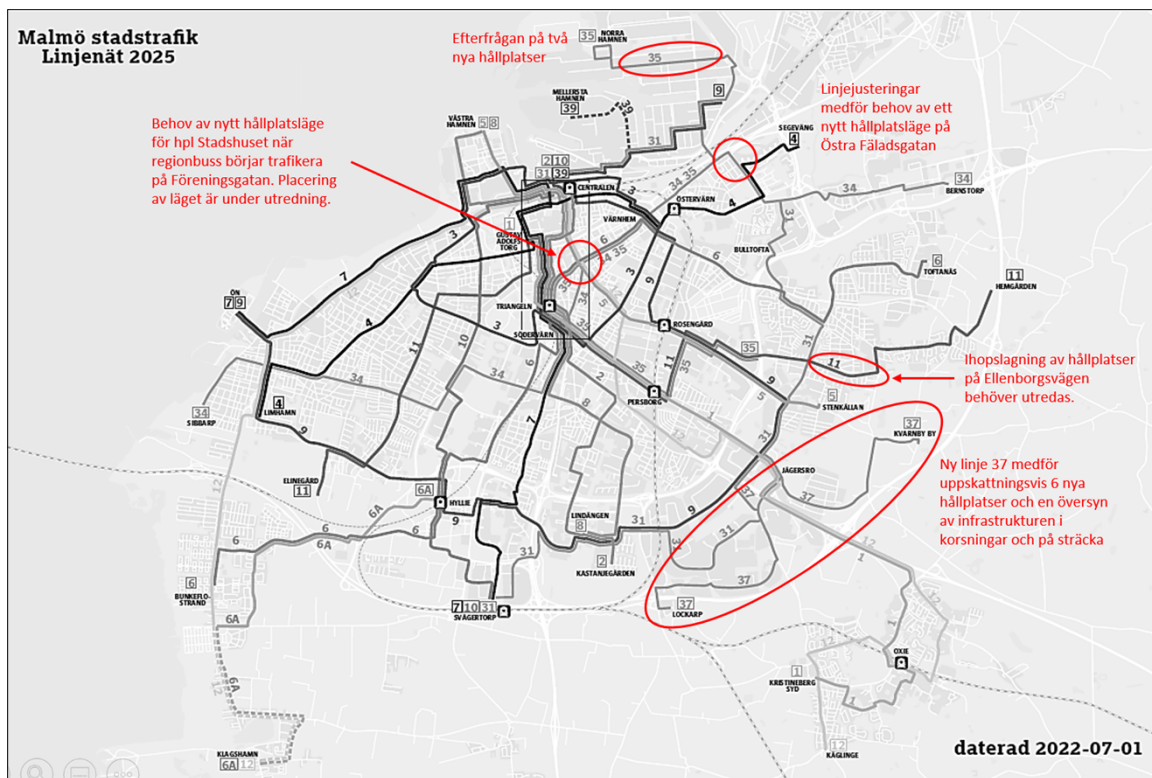
3.1 Geografisk avgränsning

Kartan på nästa sida visar några exempel på åtgärder som är relaterade till det nya linjenätet T25. Planering av åtgärder och val av åtgärdstyp kommer att ske löpande fram till trafikstart december 2024.

Under första tertialet av 2023 kommer fokuset vara på utredning av linje 37 som är en helt ny linje. Majoriteten av linjesträckningen trafikeras inte av busstrafik idag. Arbetet med linje 37 innefattar bland annat:

- Befintliga hållplatser längs sträckan (upprustning vid behov)
- Nya hållplatser, bland annat vid nya ridskolan
- Infrastruktur som behöver byggas om (exempelvis korsningar) samt kompletterande infrastruktur vid hållplatser (behov av hastighetssäkrade övergångsställen, gc-kopplingar, belysning, etc.)
- Eventuella tillfälliga lösningar, bland annat i Lockarp innan depån är på plats

Även utredning av nytt hållplatsläge för regionbuss vid hållplats Stadshuset (Föreningsgatan/Amiralsgatan) kommer att vara i fokus under 2023.



Karta över nya linjenätet 2025 och exempel på åtgärder som är relaterade till detta projekt.

3.2 Detaljplan

Projektet utförs med gällande detaljplaner.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

De planer som finns i storstadspaketet måste länkas samman med projektet.

Kollektivtrafikobjekten i storstadspaketet påverkar övriga linjer i staden och det kommer finnas behov av förändringar på de linjer som inte ingår i storstadspaketet.

I så stor utsträckning som möjligt kommer åtgärderna att genomföras i samarbete med beläggningsprogrammet, skolprojekt och exploatering.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Tekniska nämnden beslutade den 30 augusti 2022 att linjenätsjustering inför 2025 (I'25) och dess förslag på linjenätsförändringar ska gälla som planeringsunderlag för Fastighets- och gatukontorets fortsatta arbete med kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur.

3.5 Genomförande

Varje hållplats projekteras och utformningen ska följa Malmö stads tekniska handbok och Skånetrafikens varumärkesmanual för hållplatser och anslutningar. Behöver avsteg göras från Skånetrafikens varumärkesmanual ska en dialog tas med Skånetrafiken.

3.6 Tidplan

Projektets övergripande tidplan presenteras nedan.

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	November 2022
Projektering	Löpande jan 2023–2025
Entreprenad färdigställande	Under 2023–2025
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Mars 2026

3.7 Potentiella föroreningar

Eventuellt kan förorenade asfaltmassor förekomma. Risken för föroreningar bedöms dock som låg, vilket baseras på erfarenheter från tidigare liknande projekt.

3.8 Osäkerhet och risker

Det finns övergripande risker som kan påverka tidplan och kostnader gällande konsult- och entreprenadmarknadens förmåga att lägga anbud och leverera på det stora volymer som ska upphandlas i Malmö stad under de kommande åren. Det finns även risk för ökade material- och entreprenadkostnader på grund av rådande marknadsläge och omvärldssituation.

4. Ekonomi

4.1 Projektkalkyl

Projektets totala utgifter uppgår till 12,5 mnkr. Projektnetto beräknas till -8 mnkr. De beräknade driftkonsekvenser uppgår totalt till brutto 1,3 mnkr och netto 950 tkr.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Investeringsbidrag	4 500
Summa inkomster	4 500
Entreprenad	-9 000
Projektering	-2 200
Förprojektering	
Byggprojektledning	-600
Byggnadsarbeten	
Markarbeten	
Utredningar	
Rivning av byggnad / konstruktion	
Sanering under MKM	
Sanering över MKM	
Kreditivränta	
Intern tid	
Oförutsett	-700
Summa utgifter	-12 500
Projektnetto	-8 000

4.1.1 Utgifter

De totala utgifterna i projektet uppgår till 12,5 mnkr och består till största delen av entreprenadkostnader.

Utgifterna är bedömda i prisläge september 2022.

4.1.2 Inkomster

Årligen söks bidrag för medfinansiering från Skånetrafiken och Trafikverket för åtgärder vid hållplatser. Bidraget beräknas till 50% av entreprenadkostnaden, vilket i detta fall innebär bidrag om 4,5 mnkr.

4.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Utgifter	Inkomster	Summa
2023	-5 000	1 500	-3 500
2024	-5 000	1 500	-3 500
2025	-2 500	1 500	-1 000
			0
			0
			0
Summa	-12 500	4 500	-8 000

4.3 Driftkonsekvenser

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 1,3 mnkr brutto och 950 tkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 1,25 % använts, avskrivningstiden är beräknad på 15 år. Drift och underhåll beräknas med en schablon om 2,75%.

Driftkonsekvenser Tkr

År	<i>Allmän platsmark</i>		<i>Kvartersmark</i>		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2024	110	-400			-290
2025	120	-450			-330
2026	120	-450			-330
					0
					0
					0
Summa	350	-1 300	0	0	-950

4.4 Budgetavstämning

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