

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

## **Projektdirektiv**

# **Projekt 4.1-4.3 Kirseberg – Segevång till Hornsgatan inom MEX linje 4 Storstadspaketet**

Projektnamn: Projekt 4.1-4.3 Kirseberg – Segevång till Hornsgatan inom MEX linje 4  
Datum för upprättande: 2020-01-24  
Kategori: Storstadspaketet  
Upprättad av: Malena Möller / Niklas Ruijsenaars



## Innehållsförteckning

1. Bakgrund, syfte och mål .....	3
1.1 Bakgrund, syfte och stadens mål.....	3
1.2 Leveransmål.....	5
1.3 Uppdragsgivare.....	5
1.4 Information i tekniska nämndens arbetsutskott och/eller trafikutskottet .....	5
2. Projektets omfattning.....	5
2.1 Förutsättningar .....	5
2.2 Genomförande och tidplan .....	6
2.3 Resurser .....	6
2.4 Kalkyl.....	7

## 1. Bakgrund, syfte och mål

Detta projektdirektiv omfattar 3 projekt. Projektens förstudie/förprojektering slås ihop till en gemensam leverans. Senare projektfaser kan komma att utföras som separata projekt. Se vidare under punkt 2.2.

### 1.1 Bakgrund, syfte och stadens mål

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.

Kollektivtrafiksatsningarna skapar även förutsättningar för att kunna hålla en hög takt på bostadsbyggandet under kommande år. Genom att förtäta och bygga om runt stationer och hållplatser ges möjlighet att stärka befintliga noder och centrumbildningar med mer folkliv och handel. Med ökade färdmedelsandelar för gång, cykel och kollektivtrafik minskar trängselproblematiken i trafiken samtidigt som miljövinster uppnås. Övergången till eldriven kollektivtrafik förstärker miljövinsterna ytterligare.

Satsningar på en attraktivare stadsmiljö runt stationer, hållplatser och längs huvudgatorna i kombination med bostadsutbyggnaden skapar möjligheter för ett tryggare, mer jämställt och socialt hållbart Malmö. Både de sociala och de fysiska investeringarna som staden gör är viktiga komponenter för att bygga Malmö helt och hållbart.

Storstadsavtalens satsningar förväntas att bidra till följande effektmål som har formulerats under förhandlingen och i besluten av 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 MalmöExpressbussar
- 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

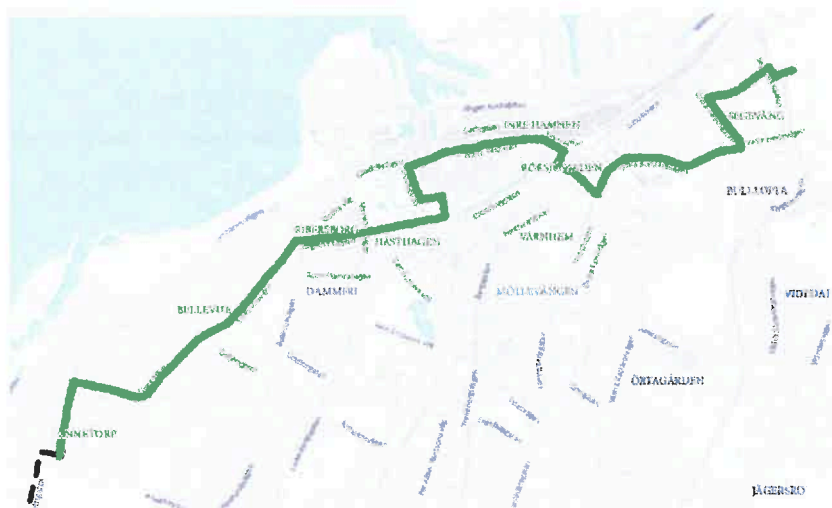
I Malmö stads budget 2020 presenteras nya kommunfullmäktigemål för mandatperioden 2020-2022. Ett av målen är att "Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor." Som en del i arbetet för att uppfylla målet är tekniska nämndens huvudansvar för genomförandet av Storstadspakets infrastrukturobjekt med satsningar på kollektiv- och cykeltrafik.

Fastighets och gatukontoret har även tagit fram ett åtagande i budget 2020 kopplat till storstadspaketet som lyder: "Fastighets- och gatukontoret åtar sig att planera och genomföra infrastrukturåtgärder och bostadsåtaganden i storstadspaketet." Detta projekt bidrar till att uppfylla både mål och åtagande.

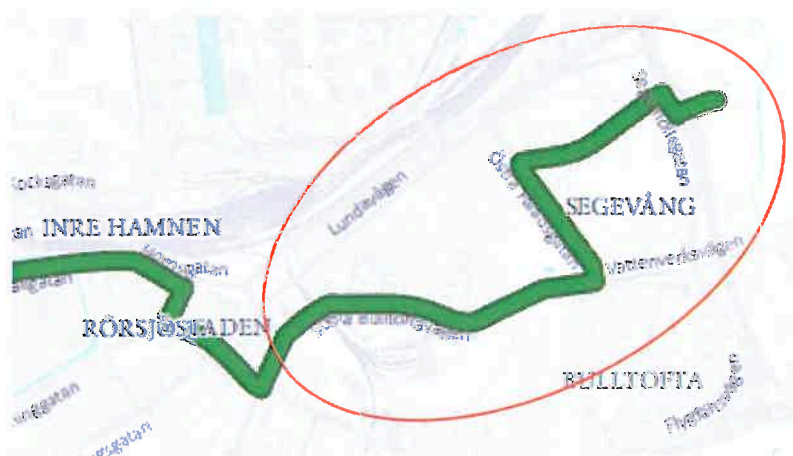
MalmöExpressen linje 4 (MEX linje 4) är en av sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt (inräknat trafikering av Kontinentalbanan med tåg) som ingår i Storstadspaketet för Malmö Stad. Förutom att förbättra kollektivtrafiken på dessa linjer ska sträckorna samtidigt kompletteras med cykelbanor där detta är möjligt.

MalmöExpressen linje 4 sträcker sig från Segevång i öster via Värnhem och Malmö C till Limhamn. Linjen ska trafikeras av eldrivna 24-meters bussar med en design som överensstämmer med övriga MEX-linjer. I peak ska turtätheten vara 5 min mellan avgångarna.

I dagsläget antas elförsörjning ske med ändhållplatsladdning, men det ska finnas möjlighet att anpassa detta till rådande teknik och utrymmesanspråk inför trafikstart.



Detta projektdirektiv omfattar sträckan från Segevång till Hornsgatan inom MEX linje 4. Projektet syftar till att utreda, projektera och bygga kollektivtrafikfrämjande åtgärder på de aktuella gatorna samt även se över åtgärder som kan genomföras för att förbättra stadsmiljö och skyfallshantering längs delar av sträckan.



Den aktuella delen av linje 4 kännetecknas av att bussen har låg medelhastighet samt att det finns många övergångsställen där bussen ska lämna företräde och flera korsningar där bussen i någon av riktningarna ska lämna företräde till andra trafikflöden. Det behöver utredas att eventuellt minska antalet icke signalreglerade övergångsställen, att ta bort eller bussanpassa farthinder, att anlägga busskörfält samt att se över korsningssituationerna. Samtidigt är en förhållandevis stor andel av befolkningen i området barn och det finns en utpekad trygghetsproblematik och flera osäkrade övergångsställen längs sträckan. Dessa faktorer gör att det finns ett särskilt behov av att analysera var det finns behov av passager och vilken regleringsform som ska gälla.

Östra Fäladsgatan trafikeras även av linje 31 och linje 34.

Vid ändhållplats Segevångsbadet finns ett behov för en ny vändplats med laddstation för två bussar.

I områdets runt Östervärns station pågår arbete med fördjupad översiktsplan där det planeras för 4500-5000 nya bostäder, 3000-4000 nya arbetsplatser, 2 nya grundskolor, 6 nya förskolor och ca 5,5 ha parkyta. Dessutom planeras för ombyggnad av cirkulationsplatsen Södra Bulltoftavägen/Hornsgatan för att skapa en mer yteffektiv lösning. I Sege park har en detaljplan antagits för ca 800 nya bostäder och kommunal service samt ett nytt parkeringshus.

## 1.2 Leveransmål

Projektet ska resultera i en lösning för de berörda gatorna som främjar framkomligheten för såväl MEX linje 4 som övriga busslinjer samtidigt som en god stadsmiljö byggs med förbättringar avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet, grönska, skyfallsåtgärder m.m. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv och smidig att använda. Det är viktigt att projektet resulterar i en utformning med god koppling till Östervärns station.

Projektet ska förutom ovan nämnda mål resultera i att  $1+1=3$ , dvs projektet i sig ska resultera i att mervärden skapas. Det kan vara allt ifrån att det görs extra skyfallsåtgärder, mer grönska i gaturummet till att olika sociala nyttor uppnås genom projektet.

## 1.3 Uppdragsgivare

Projekt Kirseberg tillhör kategorin Storstadspaketet och uppdragsgivare är Håkan Thulin, t.f. avdelningschef för Stadsutvecklingsavdelningen. Projektägare är Martin Warmark, enhetschef för Mobilitetsenheten.

## 1.4 Information i tekniska nämndens arbetsutskott och/eller trafikutskottet

Projektet är av stor ekonomisk och principiell vikt samt av politiskt intresse därför bedöms att tekniska nämndens arbetsutskott och/eller trafikutskottet behöver informeras om uppstart av projektet.

Projektet föreslås stämmas av med styrgruppen ca 2 gånger per fas enligt investeringsstyrningsmodellen, och framförallt inför viktiga beslut/ställningstaganden.

## 2. Projektets omfattning

### 2.1 Förutsättningar

Projektet omfattar en sträcka från Segevångsbadet till korsningen Södra Bulltoftavägen-Hornsgatan. Kommunen äger marken som behövs, bortsett från vid Segevångsbadet och eventuellt en mindre yta som behövs för hållplats vid Östervärns station.

**Planändringar kommer att behövas vid Segevångsbadet för att få till en bra vändmöjlighet samt laddstation för bussen.**

I övrigt behöver projektet samordnas med pågående planprocesser för Sege park samt området runt Östervärns station.

Under Sverigeförhandlingen identifierades ett antal linjespecifika åtgärder enligt nedan för den aktuella delsträckan:

- Eldrift och 24 meter långa MalmöExpressbussar
- Framkomlighetsåtgärder för buss

## — Nya busshållplatser anpassade för MalmöExpressen

I förstudien behöver korsningen Södra Bulltoftavägen/Hornsgatan utredas så att såväl cirkulationsplats (såsom idag) som signalreglerad korsning möjliggörs. I detta arbete är det nödvändigt att även studera anslutande vägar närmast korsningen så att framtagna trafiklösningar för korsningen fungerar för det omgivande vägnätet.

Det finns även ett behov att arbeta förebyggande skyfallsåtgärder där det finns kombinerade avloppssystem, längs södra sträckningen Östernvärn-Södra Bulltoftavägen samt delar av Östra Fäladsgatan.

Gällande förorenad mark, arkeologi, vägteknik/beläggning samt ledningsomläggning finns det i dagsläget inga uppgifter på omfattning, vilket kan påverka både tid och kostnad.

## 2.2 Genomförande och tidplan

Projektet kommer att genomföras av tjänstepersoner på Fastighets- och gatukontoret och upphandlade konsulter och entreprenörer med start i januari 2020.

Förstudien avser nämnd sträcka, men beroende på val av utformning, lokala förutsättningar, gatustruktur mm kan sträckan komma att delas upp i genomförandefasen på lämpligt sätt för detaljprojektering och entreprenad. I nuläget är sträckan uppdelad i tre olika projekt, men enligt ovan kan dessa komma att justeras efter förstudiearbetet.

Hållpunkterna är enligt följande, dock med stor osäkerhet i ett så här tidigt skede. Vissa delar kommer förmodligen att kunna överlappa varandra också enligt ovan.

Förstudie: januari 2020 – september 2021 (inkl. upphandling av konsult och politisk förankring)

Detaljprojektering: oktober 2021 – december 2022 (inkl. upphandling av konsult och politisk förankring)

Entreprenad: januari 2023 – juni 2024 (inkl. upphandling av entreprenör)

## 2.3 Resurser

Nedanstående tabell redovisar uppskattad tidsförbrukning för interna resurser.

Roll/kompetens	Förstudie/förprojektering	Detaljprojektering	Entreprenad
<b>Projektledning</b>			
Projektledare	400	700	500
Förstudieledare	800	80	0
Projekteringsledare	80	1000	500
Beställarombud	0	0	1400
<b>Projektgrupp med specialister</b>	0	0	0
Kollektivtrafik	200	80	0
Cykel	200	80	0
Trafiksäkerhet	200	80	0
Trafikutformning (samordning)	200	80	80
Trafikreglering	80	80	80

Tillfällig trafikreglering	40	40	160
Samordning tillfällig trafikreglering	50	100	100
Trafiksignaler projektering	110	500	80
Trafiksignaler DoU	?	?	?
Trafikanalys	200	40	20
Skyfall	440	240	0
Buller och vibrationer	60	60	0
Beläggning	80	60	0
Bro	40	40	0
Gestaltning	800	240	100
Jämlikhet och jämställdhet	60	20	0
Tillgänglighet	80	60	40
Barn i trafiken (skolskjutsgruppen) och barnperspektivet	80	0	0
Belysning	80	60	40
Markmiljö	200	40	80
Upplåtelse, belamring	40	40	0
Entreprenadsakkunnig och kalkyl	180	60	20
Koordinering av drift- och underhåll	100	80	0
Upphandlingsstöd	80	80	80
Dialog och trygghet	360	0	160
Kommunikation (internt och externt)	160	60	160
<b>Summa</b>	<b>5400</b>	<b>4000</b>	<b>3600</b>

Totalsumman blir 13 000 timmar.

## 2.4 Kalkyl

Total kostnad för MEX linje 4 är 620 miljoner, varav 560 för bussinfrastruktur och 60 för cykelinfrastruktur.

Projekt 1-3 Kirseberg är kostnadsberäknat till ca 110 miljoner kr i 2016 års kostnadsläge. Kostnaden kommer från dels de uppskattningar man tog fram som underlag inför avtalet med Sverigeförhandlingen om Storstadspaketet, dels beräkningar som togs fram under vintern 2018/2019 av bl.a. kalkylsamordnaren för FGK beräknat på åtgärd och löpmeterkostnad. I förstudien utreds vilken utformning gatan ska ha i framtiden, så när förstudien är klar kan en mer rättvisande kalkyl göras.

Kostnader avseende arkeologi och ledningsomläggning ingår i kostnadsposten för oförutsett (ca 20 % av totalkostnaden). Saneringskostnaden är uppskattad till ca 3% av entreprenadsumman.

För projekten i Storstadspaketet ges ett statligt investeringsbidrag på 50 % för kollektivtrafikfrämjande åtgärder. Dessa bidrag finns dock ej inlagda i kalkylen nedan.

I storstadspaketets budget finns inga pengar avsatta för skyfallsproblematik längs aktuell sträcka, men detta behöver hanteras i projektet.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Entreprenad	70 000
Förstudie/förprojektering (konsult)	2 500
Detaljprojektering (konsult)	4 500
Tjänster övr (byggledning, olika typer av konsulttjänster)	2 000
Intern tid (ca 13 000 h x 750 kr/h)	10 000
Sanering under MKM	1 000
Sanering över MKM	1 000
Kreditivränta	1 000
Oförutsett (ca 20 %)	18 000
<b>Summa utgifter</b>	<b>110 000</b>

Underskrift t.f. avdelningschef, datum

27/1-2020



Håkan Thulin

Underskrift av den som upprättat  
projektdirektivet, datum

2020-01-27



Niklas Ruijsenaars

Vid beslut av exploateringsprojekt samt andra större stadsutvecklingsprojekt ska även avdelningschef för fastighetsavdelningen skriva under

Underskrift avdelningschef, datum

\_\_\_\_\_