

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Projektdirektiv

Projekt 8.5 Lindängen centrum inom MEX linje 8 och projekt 2.15 Gånglåtsvägen inkl. laddinfra inom MEX linje 2

Storstadspaketet

Projektnamn: Projekt 8.5 Lindängen C inom MEX linje 8 och projekt 2.15 Gånglåtsvägen inkl. laddinfra inom MEX linje 2

Datum för upprättande: 2020-02-26

Kategori: Storstadspaketet

Upprättad av: Linda Wisenborn och Andreas Nordström



Innehållsförteckning

1. Bakgrund, syfte och mål	3
1.1 Bakgrund, syfte och stadens mål.....	3
1.2 Leveransmål.....	6
1.3 Uppdragsgivare.....	6
1.4 Information i tekniska nämndens arbetsutskott och/eller trafikutskottet	6
2. Projektets omfattning.....	6
2.1 Förutsättningar	6
2.2 Genomförande och tidplan	7
2.3 Resurser	7
2.4 Kalkyl.....	8

1. Bakgrund, syfte och mål

Detta direktiv omfattar två i Antura upplagda projekt; projekt 8.5 Lindängen centrum inom MEX linje 8 och projekt 2.15 Gånglättsvägen inkl. laddinfra inom MEX linje 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 förväntas miljövinster uppnås. Övergången till eldriven kollektivtrafik förstärker miljövinster ytterligare.

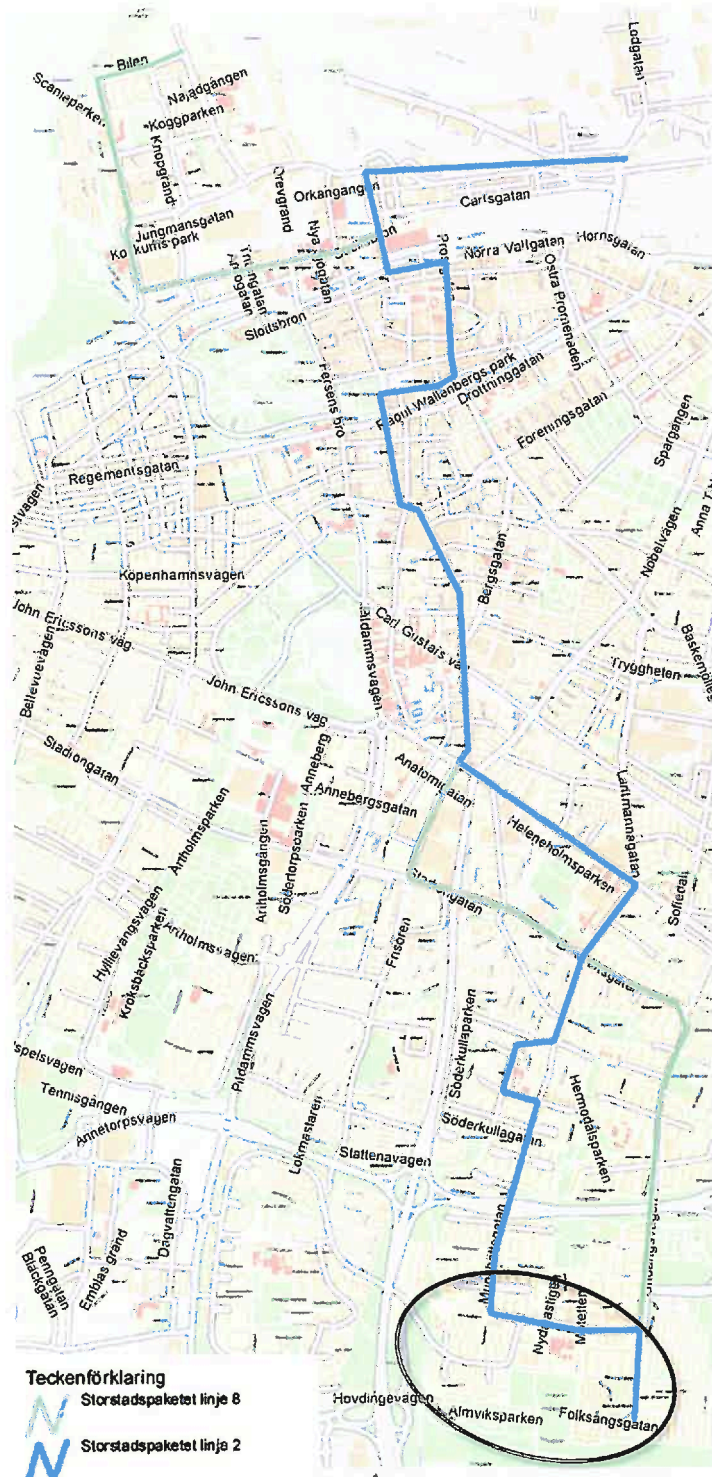
Satsningar på en attraktivare stadsmiljö runt stationer, hållplatser och längs huvudgatorna i kombination med bostadsutbyggnaden skapar möjligheter för ett tryggare, mer jämställt och socialt hållbart Malmö. Både de sociala och de fysiska investeringarna som staden gör är viktiga komponenter för att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

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur 8 § både vad gäller planeringen inom kollektivtrafikområdet och inriktningen mot en god och säker tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper och med utformning av ett miljöanpassat trafiksystem.

MEX linje 2 och 8 är två 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.



MEX linje 2 och MEX linje 8.

Detta direktiv omfattar två i Antura upplagda projekt; projekt 8.5 Lindängen centrum (Munkhättevägen) inom MEX linje 8 och projekt 2.15 Gånglätsvägen inkl. laddinfra inom MEX linje 2 (Kastanjegården). Projektet syftar till att utreda, projektera och bygga kollektivtrafikfrämjande åtgärder på de aktuella gatorna inklusive en bussterminal i Lindängen centrum (eventuellt med laddinfrastruktur) och en ändhållplats eventuellt med laddinfrastruktur för MEX linje 2 i Kastanjegården. Det ingår även utbyggnad av cykelbana längs med Munkhättevägen (där den inte redan är utbyggd).

För att kunna erhålla en attraktiv kollektivtrafik är det nödvändigt att genomföra förbättringar i gatunätet för att ge en ökad tillgänglighet och framkomlighet. På hållplats Lindängen är det också nödvändigt att öka kapaciteten för busstrafiken på grund av tät trafik på ett flertal linjer.

Dagens linje 2 och 8 har sina ändhållplatser vid Lindängen centrum (Lindängen C). När dessa linjer inom ett par år blir MEX-linjer kommer linje 8 ha kvar sin ändhållplats i Lindängen C. Dagens hållplatsläge är temporärt sedan en tid tillbaka då tidigare hållplats placerad i vändslungan norr om Munkhättegratan flyttades ut i gatan för att möjliggöra en utbyggnad av Lindängen centrum i kommande exploateringsprojekt. I samband med införandet av en MalmöExpress på linje 2 och linje 8 är det nödvändigt att genomföra en utbyggnad av hållplatsen för att anpassa den till en modern standard med god framkomlighet och tillgänglighet för kollektivtrafiken. Hållplatsen måste kunna inrymma angöring av två MalmöExpresslinjer (linje 2 och linje 8) samt tre övriga linjer, linje 31 (som kommer att bli linje 9), linje 33 och linje 170 plus taxilinje 56 som angör en gång om dagen vid beställning.



Karta som visar den aktuella sträckan på Munkhättegratan och Gånglättsvägen som ska byggas om (markerat med blått streck).

Idag sker en utveckling av Lindängen centrum området och nya detaljplaner har tagits fram för att kunna genomföra en utbyggnad och förtätning i området. Sydöst om Lindängens centrum har det nyligen uppförts nya bostäder. I samband med denna utbyggnad anläggs en ny gång- och cykelbana längs delar av Munkhättegratan.

Lindängen centrum står inför en stor viktig centrumomvandling där torget, skolan, nya bostäder och den nya hållplatsen blir viktiga komponenter. Stor omsorg läggs vid att få en mer stadsmässig karaktär på området. I detaljplanarbetet med Lindängen centrum är det centrala huvudstråket som

förbinder torget i norr och skolan i söder mycket viktig och det förväntas få en stor betydelse för rörelsemönstret i den nya centrumomvandlingen. Att stärka detta stråk och göra området till en attraktiv plats är en viktig beståndsdel i såväl arbetet med MalmöExpressen som med trygghets- och tillgänglighetsarbetet i Lindängen.

Ombyggnaden av terminalytan på Lindängen C syftar till att få en modern och attraktiv busshållplats med hög standard på tillgänglighet och framkomlighet för resenärerna, samtidigt som funktionen för övriga trafikanter ska bibehållas eller kunna förbättras.

Ett utkast till förstudie för Lindängen centrum togs fram 2017-2018. Detta utkast kan användas som grund för denna förstudie men utformningslösningen behöver ses över och uppdateras.

Hållplats Gånglåtsvägen är befintlig ändhållplats för MEX linje 2. Hållplatsen är viktig för boende i södra Lindängen samt besökare till Lindängelund som planeras att utvecklas som rekreationsområde. I anslutning till hållplatsen finns även Gånglåtens förskola.

1.2 Leveransmål

Ombyggnaden av terminalytan på Lindängen C ska resultera i en modern och attraktiv busshållplats med hög standard på tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet för resenärerna, samtidigt som funktionen för övriga trafikanter ska bibehållas eller kunna förbättras. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv och smidig att använda. Projektet ska även resultera i att framkomligheten för cyklister längs med Munkhätteгатan ska förbättras.

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 Lindängen C-Kastanjegården tillhör kategorin Storstadspaketet och uppdragsgivare är Håkan Thulin, 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.

2. Projektets omfattning

2.1 Förutsättningar

Projektet omfattar ombyggnad av bussterminal (eventuellt med laddinfrastruktur) i Lindängen centrum på Munkhätteгатan, från korsningen Munkhätteгатan/Axel Danielssons väg, och österut på gatan till Gånglåtsvägen. Projektet omfattar även kollektivtrafikfrämjande åtgärder på Gånglåtsvägen söderut till Kastanjegården. Vid ändhållplatsen i Kastanjegården ingår ombyggnad av hållplatsen och uppförande av laddinfrastruktur. Dessutom ingår byggnation av cykelbana längs med Munkhätteгатan i Lindängen centrum. Sträckan i fråga är belägen i Lindängen centrum och Kastanjegården.

Kommunen äger marken som berörs. Eventuellt behövs planändring för att inrymma vändyta och laddinfrastruktur för bussar vid hållplats Gånglåtsvägen.

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

- Eldrift och 24 meter långa MalmöExpressbussar
- Framkomlighetsåtgärder för buss
- Punktvisa förbättringar i stadsmiljön
- Ombyggnad av gaturummet för att möjliggöra förtätning och ökat bostadsbyggande
- Fördröjningsåtgärder för skyfall
- Cykelbana från Lindängen centrum till Västra Hamnen. För detta projekt innebär det cykelbana längs med Munkhättegatan, som i andra projekt inom MEX linje 8 kommer att byggas ut norrut längs med Lindängsvägen.

Gällande förorenad mark, arkeologi, vägteknik/beläggning samt ledningsomläggning finns i dagsläget inga uppgifter på omfattning, vilket kan påverka både tid och kostnad. Saneringskostnaden är uppskattad till ca 3% av entreprenadsumman.

2.2 Genomförande och tidplan

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

Hållpunkterna är enligt följande. Vissa delar kommer förmodligen att kunna överlappa varandra enligt ovan.

Förstudie: Mars 2020 – Augusti 2021 (inkl. upphandling av konsult och politisk förankring).

Genomförandefas: September 2021 – April 2023 (inkl. upphandling av konsult och entreprenör).

2.3 Resurser

Nedanstående tabell redovisar grovt en uppskattad tidsförbrukning (h) för interna resurser.

Roll/kompetens	Förstudie/förprojektering	Detaljprojektering	Entreprenad
Projektledning			
Projektledare	80	160	160
Förstudieledare	160	16	0
Projekteringsledare	16	240	120
Beställarombud	16	32	320
	0	0	0
Projektgrupp med specialister	0	0	0
Kollektivtrafik	48	16	0
Cykel	48	16	0
Trafiksäkerhet	48	16	0
Trafikutformning (samordning)	48	16	16
Trafikreglering	16	16	16
Tillfällig trafikreglering	4	4	32
Samordning tillfällig trafikreglering	16	32	32
Trafiksignaler projektering	40	120	8
Trafiksignaler DoU	0	0	0

Trafikanalys	96	24	8
Skyfall	8	16	0
Buller och vibrationer	8	8	16
Beläggning	16	16	0
Bro	0	0	0
Gestaltning	160	64	32
Jämlikhet och jämställdhet	16	8	0
Tillgänglighet	16	16	8
Barn i trafiken (skolskjutsgruppen) och barnperspektivet	16	0	0
Belysning	16	20	12
Markmiljö	48	16	24
Upplåtelse, belamring	8	8	16
Entreprenadsakkunnig och kalkyl	40	16	4
Markupplåtelse	0	0	0
Koordinering av drift- och underhåll	24	24	0
Upphandlingsstöd	24	24	0
Dialog och trygghet	80	0	32
Kommunikation (internt och externt)	32	16	48
Summa	1148	960	904
Totalt		3012	

2.4 Kalkyl

Den totala budgeten på MEX linje 2 är enligt Ramavtal 8 530 miljoner kr för kollektivtrafikåtgärder och 56 miljoner kr för cykelåtgärder.

Den totala budgeten på MEX linje 8 är enligt Ramavtal 8 560 miljoner kr för kollektivtrafikåtgärder och 206 miljoner kr för cykelåtgärder.

Detta projekt är kostnadsberäknat till ca 45 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 och 25 % för cykelfrämjande åtgärder. Dessa bidrag finns dock ej inlagda i kalkylen nedan.

Driftskonsekvenserna för detta projekt är beräknat till 3 680 tkr.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Investeringsbidrag	
Summa inkomster	0
Förstudie	-1 500
Entreprenad	-30 000
Projektering	-2 000
Tjänster övr (byggledning, olika typer av konsulttjänster)	-1 000
Intern tid (ca 13000 h*750 kr)	-2 300
Sanering under MKM	-500
Sanering över MKM	-500
Kreditivränta	-400
Oförutsett (ca 20 %)	-6 000
Summa utgifter	-44 200
Projektnetto	-44 200

Underskrift avdelningschef, datum

2020-02-27

Håkan Thulin

Underskrift av den som upprättat

projektdirektivet, datum 2020-02-27

Linda Wisenborn/Andreas Nordström

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

Underskrift avdelningschef, datum
