

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Projektdirektiv

Projekt nr 4.10-4.15 Limhamn - Erikslustvägen till Kalkbrottet inom MEX linje 4, Storstadspaketet

Projektnamn: Projekt nr 4.10-4.15 Limhamn - Erikslustvägen till Kalkbrottet inom MEX linje 4

Datum för upprättande: 2020-01-24

Kategori: Storstadspaketet

Upprättad av: Malena Möller



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 sex 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 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

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.

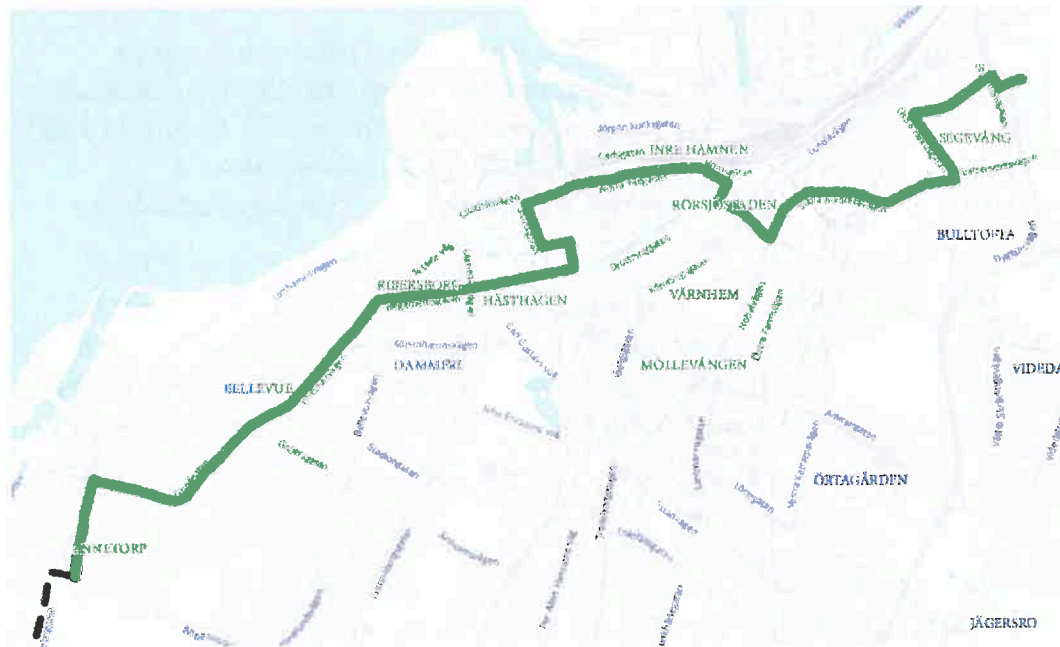
Fastighets- och gatukontoret har även tagit fram ett åtagande i budget 2020 kopplat till storstadspaketet som lyder: ”Fastighets- och gatukontoret åtar sig att planera och genomföra infrastrukturåtgärder och bostadsåtaganden i storstadspaketet.” Detta projekt bidrar till att uppfylla både mål och åtagande.

MalmöExpressbuss 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 Segeväng 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.



Figur 1. Kommande linjedragning för MEX linje 4.

Detta projektdirektiv omfattar sträckan Erikslustvägen-Linnégatan-Kalkbrottsgatan-Krossverksgatan som är en del av MEX linje 4. Ändhållplatsplacering och dess koppling till Kalkbrottsgatan är i nuläget inte bestämd utan kommer att utredas i förstudien. I anslutning till linjens södra sträckning har det tidigare påbörjats ett planprogram för Kalkbrottet som utredde möjligheten att successivt omvandla Annetorps industriområde till ett område med en blandning av bostäder och verksamheter. För närvarande är dock arbetet vilande.



Projektet syftar till att utreda, projektera och bygga kollektivtrafikfrämjande åtgärder på de aktuella gatorna samt cykelbana på del av sträckan. Projektet ska även se över åtgärder som kan genomföras för att förbättra stadsmiljön på sträckan och skyfallshantering vid Erikslust.

1.2 Leveransmål

Projektet ska resultera i en lösning för de berörda gatorna som främjar framkomligheten för såväl MEX linje 4 som övriga berörda busslinjer på delar av sträckan samt cykelbana. Samtidigt ska en god stadsmiljö byggas med förbättringar avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet, grönska, skyfallsåtgärder m.m. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv och smidig att använda.

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 Limhamn MEX linje 4 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 Erikslustvägen från korsningen med Ribersborgsvägen via Linnégatan-Kalkbrottsgatan-Krossverksgatan. Kommunen äger i huvudsak marken som berörs.

Planändringar kommer att behövas i den södra delen för att få till en bra vändmöjlighet samt laddstation för bussen.

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
- Punktvisa förbättringar i stadsmiljön: Limhamns centrum och Erikslust
- Ombyggnad av gaturummet för att möjliggöra förtätning och ökat bostadsbyggande: Ny gata Krossverksgatan
- Fördröjningsåtgärder för skyfall: Erikslust
- Cykelbana längs Linnégatan/Erikslustvägen och nya Krossverksgatan.

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 fem 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: September 2021 – December 2022 (inkl. upphandling av konsult och politisk förankring)

Entreprenad: Januari 2023 – December 2024 (inkl. upphandling av entreprenör)

2.3 Resurser

Nedanstående tabell redovisar uppskattad tidsförbrukning för interna resurser.

Roll/kompetens	Förstudie/förprojektering	Detaljprojektering	Entreprenad
Projektleddning			
Projektleddare	700	1400	1450
Förstudieledare	1400	140	0
Projekteringsledare	140	2100	1050
Beställarombud	140	280	2800
	0	0	0
Projektgrupp med specialister	0	0	0
Kollektivtrafik	420	140	40
Cykel	420	140	40
Trafiksäkerhet	420	140	40

Trafikutformning (samordning)	420	140	140
Trafikreglering	140	140	200
Tillfällig trafikreglering	50	35	300
Samordning tillfällig trafikreglering	140	280	280
Trafiksignaler projektering	200	500	80
Trafiksignaler DoU	?	?	?
Trafikanalys	300	100	80
Skyfall	400	400	100
Buller och vibrationer	70	70	40
Beläggning	140	140	80
Bro	0	0	0
Gestaltning	1400	560	160
Jämlikhet och jämställdhet	140	70	0
Tillgänglighet	140	140	40
Barn i trafiken (skolskjutsgruppen) och barnperspektivet	140	0	0
Belysning	140	175	100
Markmiljö	420	140	200
Upplåtelse, belamring	70	70	100
Entreprenadsakkunnig och kalkyl	350	140	80
Markupplåtelse	?	?	?
Koordinering av drift- och underhåll	210	210	0
Upphandlingsstöd	210	210	0
Dialog och trygghet	800	0	200
Kommunikation (internt och externt)	480	140	400
SUMMA	10000	8000	8000

Totalsumman blir 26 000 timmar.

2.4 Kalkyl

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

Projekt 10-15 Limhamn är kostnadsberäknat till ca 270 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 som sträckan ska ha i framtiden, så när förstudien är klar kan en mer rättvisande kalkyl göras.

Kostnader avseende arkeologi och ledningsomläggning räknas in 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.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Entreprenad	175 000
Förstudie/förprojektering (konsult)	6 000
Detaljprojektering (konsult)	13 500
Tjänster övr (byggledning, olika typer av konsulttjänster)	6 000
Intern tid (ca 26000 h x 750 kr/h)	20 000
Sanering under MKM	2 500
Sanering över MKM	2 500
Kreditivränta	2 500
Oförutsett (ca 20 %)	45 000
Summa utgifter	273 000

Underskrift t.f. avdelningschef, datum

27/1 - 2020



Håkan Thulin

Underskrift av den som upprättat

projektdirektivet, datum 200127



Malena Möller

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

Underskrift avdelningschef, datum
