

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Projektdirektiv

Projektnamn: Projekt 6.7 Cykelbana Kronborgsvägen/Östra Rönneholmsvägen
Datum för upprättande: 2020-05-12
Kategori: Storstadspaketet
Upprättad av: Jesper Nordlund



Innehållsförteckning

1. Bakgrund, syfte och mål.....	3
1.1 Bakgrund och stadens mål.....	3
1.2 Syfte.....	4
1.3 Leveransmål.....	4
1.4 Uppdragsgivare.....	4
1.5 Information i tekniska nämndens arbetsutskott/trafikutskott.....	4
2. Projektets omfattning.....	5
2.1 Förutsättningar.....	5
2.2 Genomförande och tidplan.....	7
2.3 Resurser.....	8
2.4 Risker.....	9
2.5 Kalkyl.....	9

1. Bakgrund, syfte och mål

1.1 Bakgrund 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, liksom satsningar på cykelinfrastruktur.

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.

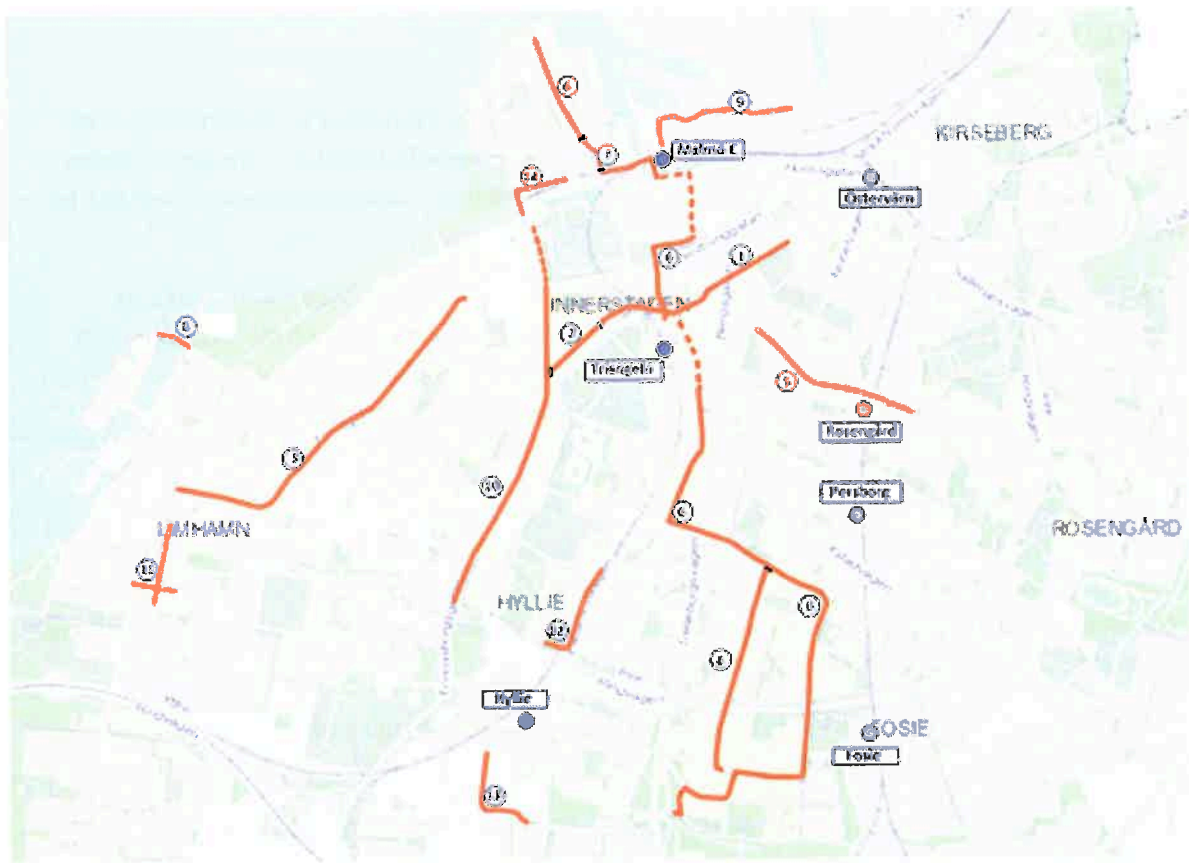
Storstadsavtalens satsningar förväntas att bidra till följande effektmål som har formulerats under förhandlingen och i besluten av satsningarna:

- 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

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.

Storstadspaketet för Malmö Stad omfattar sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt (inräknat trafikering av Kontinentalbanan med tåg). Förutom att förbättra kollektivtrafiken på dessa linjer ska sträckorna samtidigt kompletteras med cykelbanor där detta är möjligt.

Sammanlagt innehåller Storstadspaketet cykelobjekt till en investeringsnivå om ca 600 miljoner kr, av vilka statlig medfinansiering svarar för 25 %.



Figur 1 Storstadspaketets cykelobjekt. Aktuell sträcka omfattar objekt 2 (Kronborgsvägen) samt del av objekt 1 (Östra Rönneholmsvägen) och Köpenhamnsvägen öster om Mariedalsvägen.

1.2 Syfte

Projektet syftar till att utreda, projektera och bygga cykelinfrastruktur anpassad för ett prioriterat huvudcykelstråk längs med aktuell sträcka; Kronborgsvägen/Köpenhamnsvägen och Östra Rönneholmsvägen, från Mariedalsvägen till Pildammsvägen.

1.3 Leveransmål

Projektet ska resultera i cykelinfrastruktur för ett prioriterat huvudcykelstråk, samtidigt som en god stadsmiljö erhålls med förbättringar avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet, grönska, m.m. Kollektivtrafikens krav på en fortsatt god framkomlighet och tillgänglighet ska beaktas, och hållplatsmiljön ska beaktas.

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.

1.4 Uppdragsgivare

Projekt Kronborgsvägens cykelbana tillhör kategorin Storstadspaketet och uppdragsgivare är Håkan Thulin, avdelningschef för Stadsutvecklingsavdelningen. Projektägare är Martin Warmark, enhetschef för Mobilitetsenheten.

1.5 Information i tekniska nämndens arbetsutskott/trafikutskott

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

Tidigare utredningar

År 2013 genomfördes en förstudie av Kronborgsvägen från Mariedalsvägen till Carl Gustafs väg, med syfte att tillföra sträckan en cykelbana. I förstudien beskrivs att sträckan kan delas in i två delsträckor med något olika förutsättningar. Den norra delen från Köpenhamnsvägen till Carl Gustafs väg är en huvudgata kantad av flera mindre butiker och service, och trafikerad av busslinje. Den södra delen är mer av karaktären lokalgata, där det framförallt finns bostäder. Kronborgsvägen har ett överbrett körfält i vardera riktning (körbana är totalt 16 m, inklusive parkering på vardera sida), en ca 3 m bred målad mittrefug, och gångbanor är av generösa mått.

Förstudien begränsades dock till att utreda en dubbelriktad cykelbana på södra respektive norra sidan av vägen. Förslaget blev en 2,5 m smal dubbelriktad cykelbana på södra sidan, enligt minimistandard. Översiktsplanens planeringsambition är att cykelbanor längs huvudgata (prioriterade huvudcykelstråk) ska anläggas på båda sidor om körbanan, och att fokus ska läggas på framkomlighet och trafiksäkerhet i dessa stråk. Förstudiens förslag tillgodoser inte Översiktsplanens planeringsambition.



Figur 2 Aktuell utredningssträcka.

Det tidigare utredda förslaget genomfördes aldrig, eftersom utformningen i detaljplanskede visade sig bli dyrare än vad objektsgodkännande medgav. Ett nytt objektsgodkännande behöver således tas fram.

Under hösten 2019 och våren 2020 har en studie av Supercykelstråk i Malmö genomförts, vilken har syftat till att ta fram utformningsriktlinjer och konsekvensbeskrivning för enkelriktade cykelbanor. Enkelriktade cykelbanor är en typ av infrastruktur som ger hög framkomlighet och kapacitet för cyklister, hög trafiksäkerhet, flexibilitet att gå från separerad trafik till cykelfält och

blandtrafik, hög grad av trafikregelfterlevnad bland cyklister, och en utrymmeseffektiv disponering av trafikytor inte minst i korsningspunkter. I mångt och mycket tillfredställer denna typ av cykelinfrastruktur det som prioriterade huvudcykelstråk ska fokusera på; hög framkomlighet, hög kapacitet och hög trafiksäkerhet, samt innovationsgrad. En sådan utformning tar även bättre tillvara på de existerande 2 km medlöpande cykelbanor som finns längs Köpenhamnsvägen. Alternativet enkelriktade cykelbanor och kunskapen om dem har tidigare ej beaktats i förstudie och objektsgodkännande.

Stråket idag

Projektet omfattar sträckan Köpenhamnsvägen (från Mariedalsvägen), Kronborgsvägen och Östra Rönneholmsvägen (fram till Pildammsvägen), en sträcka på 1 km, se Figur 2. Kommunen äger marken som berörs. Inga planändringar bedöms krävas.

På denna sträcka saknas cykelinfrastruktur sånär som på östra delen av Köpenhamnsvägens norra sida. Väster om Mariedalsvägen finns medlöpande cykelbanor på respektive sida om gatan längs en sträcka om 2 km. Vidare, öster om Pildammsvägen fram till Industrigatan ligger stråket Östra Rönneholmsvägen/Föreningsgatan (1,6 km), vilket också ingår i Storstadspaketet som ett prioriterat huvudcykelstråk där cykelinfrastruktur ska tillföras.

Stråket som helhet (se Figur 3) innebär en viktig, och enligt gjorda simuleringar attraktiv, avlastning av det befintliga parallella stråket Kungsgatan/Storgatan/Fågelbacksgatan, där stadens största stråk Kungsgatan idag är tungt belastat (9 650 cyklister per dygn (2018)). Det förbinder östra och västra Malmö, och binder ihop flera viktiga målpunkter som Limhamnsfältet, Pildammsparken, Malmö Opera, Triangeln, Södra Förstadsgatans gågata, och vidare bort mot Värnhem. Den regionalt viktiga leden längs Lundavägen ansluter i detta stråk.



Figur 3 Hela östvästliga stråket Köpenhamnsvägen, Kronborgsvägen, Östra Rönneholmsvägen, Föreningsgatan. Grön del av stråket avser Köpenhamnsvägens befintliga medlöpande cykelbanor (2 km), blå del av stråket avser Kronborgsvägen samt del av Köpenhamnsvägen och Östra Rönneholmsvägen (1 km), och röd del av stråket avser Föreningsgatan samt del av Östra Rönneholmsvägen (1,6 km).

Enligt en äldre trafikmätning (2010) uppgick motorfordonstrafiken till 12 900 f/d på Kronborgsvägen. Estimeringar av trafikflöden har gjorts sedan dess på Kronborgsvägen, vilka visar på ett trafikflöde omkring 12 000 f/d. På delen av Kronborgsvägen som leder i sydvästlig riktning söder om Köpenhamnsvägen betydligt lägre. Cykeltrafikmängden i Östra Rönneholmsvägens blandtrafik är ansevärd; hela 1 440 cyklister per dygn (2018) färdas i gatans blandtrafik. Väster om Mariedalsvägen där det finns separerade medlöpande cykelbanor på vardera sidan gatan uppgår cykeltrafikmängden till 2 970 cyklister per dygn (2015).

Kronborgsvägen och Östra Rönneholmsvägen trafikeras även av busslinje 1. Denna är inte någon MEX-busslinje. Längs sträckan finns idag fyra hållplatser (Malmö Opera, Carl Gustafs väg, Själlandstorget och Dammfri), med ett ungefärligt hållplatsavstånd om 250 m. En översyn av hållplatslägen och hållplatsavstånd avseende samtliga stadsbusslinjer är under beredning av Skånetrafiken i samarbete med Malmö stad.

Gatans karaktär

Vid Själlandstorget viker Kronborgsvägen av och huvudstråket övergår i Köpenhamnsvägen. Huvuddelen av stråket är en del av Malmös huvudgatunät medan avstickaren Kronborgsvägen mellan Köpenhamnsvägen och Mariedalsvägen utgör lokalgata. Gatan ligger utanför de mest centrala delarna av Malmö men utgör en viktig förbindelse för trafik till och från centrum.

Bebyggelsen utmed Kronborgsvägen utgörs mestadels av flervåningshus, med ett antal butiker och service utmed sträckan. Sektionen mellan fasader/fastigheter är generellt 24 m med punktvis avvikelser där Kronborgsvägen övergår till Köpenhamnsvägen där sektionen blir bredare, liksom allra närmast Pildammsvägen. Körfälten är 6,5 m breda, och avskiljs av en 3 m bred målad mittrefug. Det finns således effektiviseringar av användningen av trafikytor att göra.

Västra delen av stråket kantas på södra sidan av de kulturhistoriskt intressanta bostadshusen ”boggivagnarna” från 50-talet. Framför dessa ligger en markparkering, längs vilken cykeltrafiken idag leds bakom backande bilar. Längre österut kantas gatan generellt av bebyggelse i fem till sex våningar, och bland andra byggnader sträckan leder i förbi kan nämnas Adventkyrkan, Hyresgästernas hus och Malmö Opera.

Yttre delarna av stråket (Köpenhamnsvägen, samt Östra Rönneholmsvägen) kantas av trädrader, och däremellan finns enstaka träd utplacerade. Det kan därför vara önskvärt att få in något fler träd på delen Kronborgsvägen.

Kronborgsvägen trafikeras av stadsbusslinje 1 i tiominuterstrafik. Längs aktuell sträcka finns det totalt fyra hållplatser, med ett ungefärligt hållplatsavstånd om 250 m, vilket är ett tätt hållplatsavstånd. Stadsbusslinje 1 omfattas inte av Storstadspaketet, och det finns inga planer på busskörfält längs med aktuell sträcka.

2.2 Genomförande och tidplan

Projektet kan genomföras i två etapper. Första etappen avser Kronborgsvägens södra del av lokalgatukaraktär; från Själlandstorget till Mariedalsvägen. Andra etappen avser resterande del; Köpenhamnsvägen från Mariedalsvägen, vidare över Kronborgsvägen och Östra Rönneholmsvägen fram till Fersens väg.

Projektet kommer att genomföras av tjänstepersoner på Fastighets- och gatukontoret och upphandlade konsulter och entreprenörer med start i maj 2020. Hållpunkterna är enligt följande, dock med stor osäkerhet i ett så här tidigt skede:

Etapp 1

Uppdaterad detaljprojektering: maj 2020 – oktober 2020 (inkl. politisk förankring)

Entreprenad: november 2020 – juni 2021 (inkl. upphandling av entreprenör)

Etapp 2

Uppdaterad förstudie (summerande och jämförande PM): maj 2020 – oktober 2020 (inkl. politisk förankring)

Detaljprojektering: november 2020 – augusti 2021 (inkl. upphandling av konsult och politisk förankring)

Entreprenad: september 2021 – juni 2022 (inkl. upphandling av entreprenör)

2.3 Resurser

Nedanstående tabell redovisar uppskattad tidsförbrukning för interna resurser.

Roll/kompetens	Förstudie/förprojektering	Detaljprojektering	Entreprenad
Projektledning			
Delprojektledare	50	100	200
Förstudieledare	120	100	0
Projekteringsledare	20	400	400
Beställarombud	0	150	400
Projektgrupp med specialister			
Kollektivtrafik	30	40	0
Cykel	30	40	0
Trafiksäkerhet	30	40	0
Trafikutformning (samordning)	30	40	40
Trafikreglering	30	30	30
Tillfällig trafikreglering	20	20	40
Samordning tillfällig trafikreglering	10	40	40
Trafiksignaler projektering	40	80	40
Trafiksignaler DoU	0	20	40
Trafikanalys	50	40	40
Skyfall	30	80	0
Buller och vibrationer	30	40	40
Beläggning	30	60	0
Bro	0	0	0
Gestaltning	60	80	60
Jämlikhet och jämställdhet	30	20	0
Tillgänglighet	20	40	40
Barn i trafiken (skolskjutsgruppen) och barnperspektivet	30	0	0
Belysning	30	60	40
Markmiljö	50	40	80
Upplåtelse, belamring	30	30	40
Entreprenadsakkunnig och kalkyl	80	80	40
Markupplåtelse	0	0	0

Koordinering av drift- och underhåll	40	60	20
Upphandlingsstöd	0	0	0
Dialog och trygghet	40	0	80
Kommunikation (internt och externt)	40	60	80
SUMMA	1 000	1 790	1 790

Totalsumman blir 4 580 timmar.

2.4 Risker

Följande risker har identifierats för projektet i ett initialt skede:

- Personal – Risk att det ej finns tillräckligt med personal som kan jobba med projektet, såväl projektledare som specialister, vid flera parallellt löpande projekt inom SSP. Detta kan påverka tidplanen.
- Konsult och entreprenör – Risk att det ej finns tillräckligt med kapacitet. Varken i utrednings-/projekteringsfas eller i genomförandefas. Kan påverka både tid och kostnad.
- Förorenad mark – Finns i dagsläget inga uppgifter på om och så ifall hur mycket förorenad mark som finns längs sträckan. Detta kan påverka både tid och kostnad.
- Vägteknik/beläggning – vissa av sträckorna vet man ej vägteknisk status på. Detta kan påverka både tid och kostnad.
- VA Syd – Eventuellt behov av ledningsomläggning och att synka detta med detta delprojekt kan påverka tidplanen.
- Eventuella överklaganden kan påverka tidplan.

2.5 Kalkyl

Den totala investeringen för projektet är beräknat till 34 miljoner kr i prisläge januari 2020. Det finns dock stora osäkerheter i detta skede, och 20 % oförutsett har lagts in i kalkylen.

Kostnaderna är dels beräknade på de uppskattningar som togs fram i underlag inför Ramavtal 8 med Sverigeförhandlingen om Storstadspaketet (uppräknat till januari 2020 års prisläge), dels uppskattningar av längd och åtgärdens komplexitet på den delsträcka som ligger utanför Storstadspaketet (Köpenhamnsvägen; Själlandstorget – Mariedalsvägen). I förstudien utreds vilken utformning gatan ska ha i framtiden, så när förstudien är klar kan en mer rättvisande kalkyl göras.

Av den totala kalkylen 34 miljoner kr är 83 % (28,2 miljoner kr) knutet till Storstadspaketet (hela Kronborgsvägen, samt del av Östra Rönneholmsvägen fram till Fersens väg). Av dessa erhålls statlig medfinansiering om 25 %. Resterande 17 % av totalkostnaden (5,8 miljoner kr) behöver finansieras genom kategori Mobilitet.


Kostnader avseende arkeologi och ledningsomläggning ingår i kostnadsposten för oförutsett (ca 20 % av totalkostnaden).

För projekten i Storstadspaketet ges ett statligt investeringsbidrag på 50 % för kollektivtrafikfrämjande åtgärder och 25 % för cykelfrämjande åtgärder. Hela investeringsbidraget som redogörs för i tabellen nedan är kopplat till cykelfrämjande åtgärder.

Driftskonsekvenserna för detta projekt är beräknat till 3 400 tkr brutto och 2 595 tkr netto.


Projektkalkyl Investering	T'kr
Investeringsbidrag	7 000
Summa inkomster	7 000
Entreprenad	-20 100
Förstudie/förprojektering (konsult)	-200
Detaljprojektering (konsult)	-1 500
Tjänster övr (byggledning, olika typer av konsulttjänster)	-1 000
Intern tid (ca 4 500 h x 750 kr/h)	-3 400
Sanering under MKM	-250
Sanering över MKM	-500
Kreditivränta	-300
Oförutsett (ca 20 %)	-6 750
Summa utgifter	-34 000
Projektnetto	-27000

Underskrift avdelningschef, datum



 16-2020

Underskrift av den som upprättat
 projektdirektivet, datum



 28/5-20