

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Slutrapport för projektfasen



Projektnamn: Stockholmsvägen, busskörfält

Projektnummer: 9170

Datum för upprättande: 2022-08-11

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Magnus Fahl

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och stadens mål	3
3. Utfall i förhållande till leveransmål och ramar.....	4
3.1 Utfall i förhållande till leveransmål	4
3.2 Genomförande och tidplan.....	5
3.3 Avsteg från Teknisk handbok	6
3.4 Ekonomisk uppföljning.....	6
3.4.1 Projektkalkyl	6
4. Återstår	7
4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter.....	7

1. Sammanfattning

Projektet med huvudsyftet att förlänga busskörfältet på Stockholmsvägen genomfördes i etapper från januari 2020 till juni 2022. Etappindelningen gjordes med hänsyn till de avstängningar av Södra Stambanan och E6 som Trafikverket gjorde kopplat till byggnationen av fyra spår mellan Malmö och Lund. Utgångspunkten har varit att säkerställa att det förlängda busskörfältet var provisoriskt i funktion inför Trafikverkets första av en serie stora avstängningar ägde rum i slutet av augusti 2020 och att resterande etapper skulle genomföras utan att tidsmässigt sammanfalla med kommande stora avstängningar.

Tiden för genomförande av projektet blev längre än vad som antogs vid tiden för beslutet om objektsgodkännande. Framst berodde detta på upphandlingsjuridiska och tekniska överväganden under projekteringsfasen som medförde att åtgärden avseende nytt mitträcke inte kunde genomföras inom ramen för pågående, redan upphandlade, ramavtal.

Projektet har uppfyllt leverans- och effektmålen i enlighet med objektsgodkännandeunderlaget bortsett från att busskörfältet inte blev fullt så långt som det angavs i objektsgodkännandeunderlaget (ca 400 meter i stället för ca 500 meter).

Kostnadsmässigt genomfördes projektet inom ramen för beslutad projektbudget.

2. Bakgrund, syfte och stadens mål

I samband med ombyggnaderna av gatunätet då köpcentret Entré byggdes gjordes också förbättringar för den regionala busstrafikens framkomlighet. Ett omkring 80 meter långt busskörfält ordnades på Stockholmsvägen fram till korsningen med Hornsgatan och ett busskörfält med friliggande högersväng byggdes i korsningen Hornsgatan/Lundavägen. Åtgärderna ledde till förkortade restider för bussresenärer in mot Malmö.

Planeringen för en andra och tredje utbyggnadsetapp av busskörfältet inleddes också vid denna tid då det konstaterade att bussar fastnade i köer innan de nådde fram till busskörfältet. Förstudier visade att en breddning av vägen skulle bli kostsam då dels VA-syds rensskärerianläggning skulle behöva överbyggas och ett körfält anläggas mellan de båda järnvägsbroarna nordvästra pelare och slänterna till brofästena. Nordost om järnvägsbroarna föranledde en breddning av körbanan att en större oljekyllad elledning måste flyttas. Kostnaderna för detta uppskattades totalt till över 80 mnkr.

Trafikverket och Skånetrafiken ansåg tidigt att en förlängning av busskörfälten är en av de mest effektiva åtgärderna för att förbättra kollektivtrafiken i MalmöLund-regionen och var därför villiga att medfinansiera satsningen med statliga medel. I samband med planeringen av utbyggnaden av Södra stambanan mellan Malmö och Lund till fyra spår framstod åtgärden som än viktigare då inskränkningar i tågtrafiken under byggtid förväntades leda till att tågresenärer skulle välja buss eller egen bil. För att inte de potentiellt fler bussresenärerna skulle fastna i allt längre bilköer blev då en förlängning av busskörfältet en viktig åtgärd.

Inför framtagandet av Nationell trafiksportinfrastrukturplanen samt den Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018-2029 höjdes statusen för åtgärden och den kom med den nationella planen som en namngiven åtgärd.

Syftet med projektet var att förlänga befintligt busskörfält som med hjälp av andra kringåtgärder skulle bidra till kortare restider för busstrafiken. Åtgärden gjordes så att busstrafik både i riktning mot Värnhemstorget och mot Centralen skulle kunna dra nytta av det längre busskörfältet. Det

gör att både tågersättande bussar och eventuella regionbusslinjer som inte ska gå via Värnhemstorget utan direkt mot Malmö C kan nyttja busskörvägarna.

Projektet har haft följande effektmål:

- Förkorta restiderna i den regionala busstrafiken
- Framkomligheten för tågersättande buss ska säkras när tågtrafiken är avstängd på Södra stambanan mellan Malmö och Lund
- Även busstrafik på väg mot centralstationen ska kunna nyttja busskörvägarna

Projektet har bidragit till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag att ansvara för trafikens infrastruktur, för stadens strategiska trafikplanering samt för att utarbeta förslag till långsiktig trafikplanering och utbyggnad av gatu- och vägnätet i kommunen. Projektet har också förhållit sig väl till flera av Malmö stads olika mål, bland annat kommunfullmäktigemålen. *En stad för näringsliv och arbete* och *en ekologiskt hållbar stad*. Projektet uppfyller målen genom att:

- Malmöborna ska ha tillgång till en växande arbetsmarknad för ökad tillväxt. Åtgärden förbättrar möjligheten att pendla till arbete och studier.
- Med förbättrad infrastruktur skapas ytterligare möjligheter för att lyfta MalmöLund-regionen, Skåne och Öresundsregionen som arbetsmarknadsregion
- Göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Bidra till målet om att Malmö ska vara en tät och grön stad och att staden och regionen når klimatmålen

3. Utfall i förhållande till leveransmål och ramar

3.1 Utfall i förhållande till leveransmål

Projektet hade följande leveransmål.

- Befintlig vägbeläggning inklusive vägren byts och förstärks
- Befintligt mitträcke byts och placeras om på delar av sträckan där den sydgående körbanan breddas in på befintlig nordgående körbana
- Nya vägmarkeringar så att den sydgående körbanan får tre körfält från Sjölundaviadukten och så att de nordgående körfälten förskjuts för att ge utrymme åt breddning av den sydgående körbanan
- Befintligt busskörväg förlängs med omkring 500 meter
- Ett kortare busskörväg anordnas nära korsningen med Hornsgatan för busstrafik mot centralstationen
- Ny vägvisning med portaler
- Ny hastighetsreglering
- Omprogrammering och eventuell ombyggnad av trafiksignal vid Hornsgatan för optimerat flöde
- Förlängt högerkörväg i Hornsgatan väster om Stockholmsvägen
- Nyplantering av träd då befintliga träd eventuellt berörs av åtgärder i Hornsgatan

Leveranserna avseende längd på busskörväg har inte genomförts som det ursprungligen planerades. Busskörvägens längd blev ca 400 meter istället för planerade 500 meter. Detta på grund av att fundament till en vägportal för nödvändig skyltning inte kunde placeras på tänkt plats på grund av kraftledningar i marken.

Effektmålen har inte påverkats av denna avvikelse

3.2 Genomförande och tidplan

Projektets tidplan så som den var planerad vid tiden för tekniska nämndens objektsgodkännande fram går nedan.

Fas	Start- och sluttid
Förstudie	2019-04 till 2019-09
Genomförande	
– projektering	2019-10 till 2020-01
– entreprenadfas	2020-02 till 2020-07
Garantitid	2020-07 till 2023-07

Den verkliga tidsplanen för projektet har förändrats ett antal gånger. Indelningar av entreprenader kopplat till upphandlade ramavtal samt anpassningar av byggnation till de avstängningar som skedde av tågtrafik och vägtrafik i samband med utbyggnaden av fyra spår mellan Malmö och Lund, föranledde att projektering och byggnation fick delas in i etapper som tidsmässigt behövde parera både Trafikverkets planerade spår- och vägvästängningar och de vinterperioder som inträffade under projektets genomförandetid.

Verkligt utfall gällande tider och etappindelning framgår av tabellen nedan.

Etapp	fas	Start- och sluttid
Ombyggnad södergående körbanor samt Hornsgatan	Projektering	2020-01 till 2020-03
	Entreprenadfas	2020-05 till 2020-06
Fundament till nya vägportaler	Projektering	2020-01 till 2020-03
	Entreprenadfas	2020-08 till 2020-08
Nya portaler inkl skyltar	Projektering	2020-01 till 2020-03
	Entreprenadfas	2020-11 till 2020-12
Nytt mitträcke	Projektering	2020-06 till 2020-10
	Entreprenadfas	2021-04 till 2021-08
Ny beläggning och nya väglinjer norrgående körbanor	Projektering	2020-06 till 2020-10
	Entreprenadfas	2021-09 till 2021-10
Nyplantering träd, kompletterande skyltning, uppställningsplats servicefordon	Projekterings och entreprenadfas	2021-11 till 2022-06

3.3 Avsteg från Teknisk handbok

Återställning av asfalt i körbana utmed nytt mitträcke gjordes smalare än vad som föreskrivs enligt Malmö stad. Detta med hänsyn till att körbanorna i södergående fick ny beläggning i första etappen av projektets genomförande. Då toppbeläggningsen i körbanan närmast mitträcket kunde bibehållas orörd tack var denna smalare återställning så bedöms inga konsekvenser för framtida drift och underhåll uppstå.

3.4 Ekonomisk uppföljning

3.4.1 Projektkalkyl

Kommunstyrelsen beslutade i november 2019 att bevilja tekniska nämnden objektsgodkännande för förlängning av busskörvägen på Stockholmsvägen till en bruttoutgift om -21 000 tkr brutto och -10 500 tkr netto samt driftskonsekvens om -3 080 tkr brutto och -1765 tkr netto.

Projektets utfall slutar på -20 312 tkr brutto, -688 tkr lägre än budgeterat. Avvikelsen beror på att entreprenad och saneringskostnad under MKM blev lägre än tidigare bedömning. Tidigare i projektet har det bokförts utredningar samt interntid som är uträknade då det är förgäveskostnader som uppstått tidigt i projektet.

Det återstår garantitid i projektet till en utgift på -70 tkr. Återstående garantitid samt lägre utfall än budgeterat ger en avvikelse på totalt -705 tkr under budget.

Utfallet för inkomsterna uppgår till 16 350 tkr. Anledningen till det högre utfallet gällande inkomster är att vid tiden för objektsgodkännande fanns en osäkerhet kring om bidraget från staten skulle hamna på 50 eller 75% av utgifterna. Det visade sig att bidraget från staten landade på 75%. Förklaringen till att inkomsterna uppgår till 81% och inte 75% är att kostnader för vissa beläggningsåtgärder som är hänförliga till projektet tagits inom beläggningsprogrammet men dessa kostnader har ingått i en samlad kostnadsredovisning till staten. Bidraget som generats av åtgärderna inom beläggningsprogrammet har bokförts på detta projekt i samråd med beläggningsprogrammet.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till -2 773 tkr- brutto och -864 tkr netto för projektet. Driftskonsekvenserna som angavs vid objektsgodkännandet uppgick till -3 080 tkr brutto och -1765 tkr netto. Vid beräkning av kapitalkostnaden användes den då gällande internräntesatsen om 3 %. Internräntesatsen inom Malmö stad har sedan dess sänkts till 1,25 %. Sänkt ränta, lägre utfall samt högre inkomster gör att driftskonsekvenserna nu blir något lägre än beräknat.

Projektkalkyl Investering, Tkr	Beslutad ram	Faktiskt utfall
Investeringsbidrag	10 500	16 350
Summa inkomster	10 500	16 350
Entreprenad	-15 500	-16 323
Projektering	-1 500	-1 355
Förprojektering		
Byggprojektledning	0	-2 802
Byggnadsarbeten		
Markarbeten		
Utredningar		-1 018
Rivning av byggnad / konstruktion		
Sanering under MKM	-1 100	0
Sanering över MKM		
Kreditivränta	-210	-51
Intern tid	-500	-471
Oförutsett	-2190	
Utrangering		1 708
Summa utgifter	-21 000	-20 312
Projektnetto	-10 500	-3 962

4. Återstår

4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter

Projektet har levererat och utfört samtliga leveranser.