

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Slutrappport för projektfasen [skriv ej något här, projektnummer och projektnamn skriver du i längre ned på denna sida] [Ta inte bort eller ändra rubrikerna i mallen, ytterligare underrubriker får läggas till] [Bilaga till slutrappport ska också finnas med till styrgruppen, bilagan ska dock inte med till TNAU/TRU]



Projektnamn: Trafiksäkerhetsåtgärder 2020-2022

Projektnummer: 8323

Datum för upprättande: 23-02-03

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Henrik Alvé

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.....	4
3.3 Avsteg från Teknisk handbok	7
3.4 Ekonomisk uppföljning.....	7
3.4.1 Projektkalkyl	7
4. Återstår	8
4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter.....	8

1. Sammanfattning

Inom ramen för genomförandet av Malmö stads trafiksäkerhetsarbete genomförs årligen flera åtgärder i befintlig miljö med syfte att öka trafiksäkerheten i staden och minska antalet trafikolyckor. Framst rör det sig om att hastighetssäkra befintliga övergångsställen som är olycksdrabbade men det kan också vara på nya platser där korsningsbehov uppstått.

Projektet har fortlöpt planenligt och totalt har det under projektperioden anlagts säkra passager och hastighetsdämpande åtgärder på 18 platser.

På grund av olika omständigheter i världen under projektperioden har bland annat materialkostnader ökat. Med anledning av denna prisökning har inte alla beslutade åtgärder kunnat genomföras. De åtgärder som inte genomförts är planerade till 2023 genom det nya investeringsprojektet 8324 för trafiksäkerhetsåtgärder 2023-2025.

Projektets totala godkända investeringsutgifter uppgår till 14 mnkr brutto samt driftskonsekvenser om 1,1 mnkr brutto för *projekt 8323 Trafiksäkerhetsåtgärder 2020-2022*.

Projektets utfall slutar på 16,3 mnkr, vilket är 2,3 mnkr (16%) högre än beslutad budget. Avvikelsen beror på att projektering- och entreprenadkostnaderna blivit betydligt högre än tidigare bedömning. Index- och omvärldsutveckling påverkar projektets utfall. Av projektets totala utfall kan 1,4 mnkr (10%) förklaras med indexökning.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 2,0 mnkr brutto för projektet. Driftskonsekvenserna som angavs vid objektsgodkännandet uppgick till 1,9 mnkr brutto. Högre utfall ger något högre driftskonsekvenser.

2. Bakgrund, syfte och stadens mål

Nollvisionen beslutades i riksdagen 1997 och innebär att ingen i Sverige ska dödas eller skadas svårt i trafiken. Nollvisionen är ett etiskt ställningstagande och utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador.

Nollvisionen har gjort att stort fokus lagts på att se till att hastigheten inte överstiger det varje enskild trafikant tål vid en eventuell kollision. I stadstrafik har det framförallt inriktats på att säkra hastigheten till 30 km/h i korsningspunkter mellan bilister och oskyddade trafikanter. Under senare år har flera övergångsställen hastighetsäkrats i staden med olika typer av hastighetsdämpande åtgärder. Det finns fortfarande övergångsställen och cykelpassager som är i behov av åtgärd för att göra platsen säkrare för oskyddade trafikanter.

Inom ramen för genomförandet av Malmö stads trafiksäkerhetsarbete genomförs årligen flera åtgärder i befintlig miljö med syfte att öka trafiksäkerheten i staden och minska antalet trafikolyckor. Framst rör det sig om att hastighetssäkra befintliga övergångsställen som är olycksdrabbade men det kan också vara på platser där nya korsningsbehov uppstått. Planering av åtgärder görs årsvis och val av platser baseras på olycksstatistik, befintlig utformning, synpunkter från allmänheten m.m. Ett internt förankrings- och samordningsarbete sker i planeringsskedet för att på ett effektivt sätt samordna åtgärder gällande bland annat gång-, cykel- och kollektivtrafik men även drift och trafikreglering. Samtliga förslag till farthinder förbereds till tekniska nämndens trafikutskott för beslut.

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid obevakade övergångsställen. Det övergripande målet med projektet är att antalet skadade och dödade vid obevakade övergångsställen ska minska.

Projektet bidrar till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur. Detta genom att ligga i linje med innehållet i §7 där det beskrivs att tekniska nämnden ansvarar för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen.

3. Utfall i förhållande till leveransmål och ramar

3.1 Utfall i förhållande till leveransmål

Enligt objektsgodkännandets leveransmål ska olycksdrabbade platser förses med hastighetsdämpande åtgärder och utformningen i gatumiljön ska göras tydligare. Risken för att allvarliga olyckor ska ske har därmed minskats. Flera platser i Malmö har fått mer trafiksäkra miljöer att vistas i.

3.2 Genomförande och tidplan

Projektet har genomfört byggnation av flera hastighetsdämpande åtgärder. Bland annat upphöjda passager med Malmögupp, passager med busskuddar samt asfaltgupp. Både trafiksäkrare övergångsställen och cykelöverfarter har skapats.

På grund av olika omständigheter i världen under projektperioden har bland annat materialkostnader ökat. Med anledning av denna prisökning har inte alla politiskt beslutade åtgärder kunnat genomföras. De åtgärder som inte genomförts är planerade till 2023 genom det nya investeringsprojektet 8324 för trafiksäkerhetsåtgärder 2023-2025.

Genomförda åtgärder under projekttiden:

2020:

Amiralsgatan – Stenkällevägen
Bergsgatan – Monbijouvägen
Föreningsgatan – Betaniaplan
Hakegatan – Arlösvägen
Husievägen – Kasernstigen
Borrebackevägen – Folketshusvägen

2021:

Bergsgatan – Almbacksgatan
Agnesfridsvägen – vid Migrationsverket
Frölichs väg söder om Amiralsgatan
Rudbecksgatan – Bellevuevägen

2022:

Flaggskeppsgatan – Flöjelgatan
Geijersgatan – vid Idunavägen samt Sagoliden
Hohögsgatan – öster om Videdalsvägen
Sallerupsvägen – Kvarnbyvägen
Strandgatan – vid Karlavägen samt Västra Ansgarigatan
Stadiongatan väster om Bellevue gymnasium
Toftanäsvägen – vid Syster Astrids gata
Ystadsvägen – Heleneholmsstråket

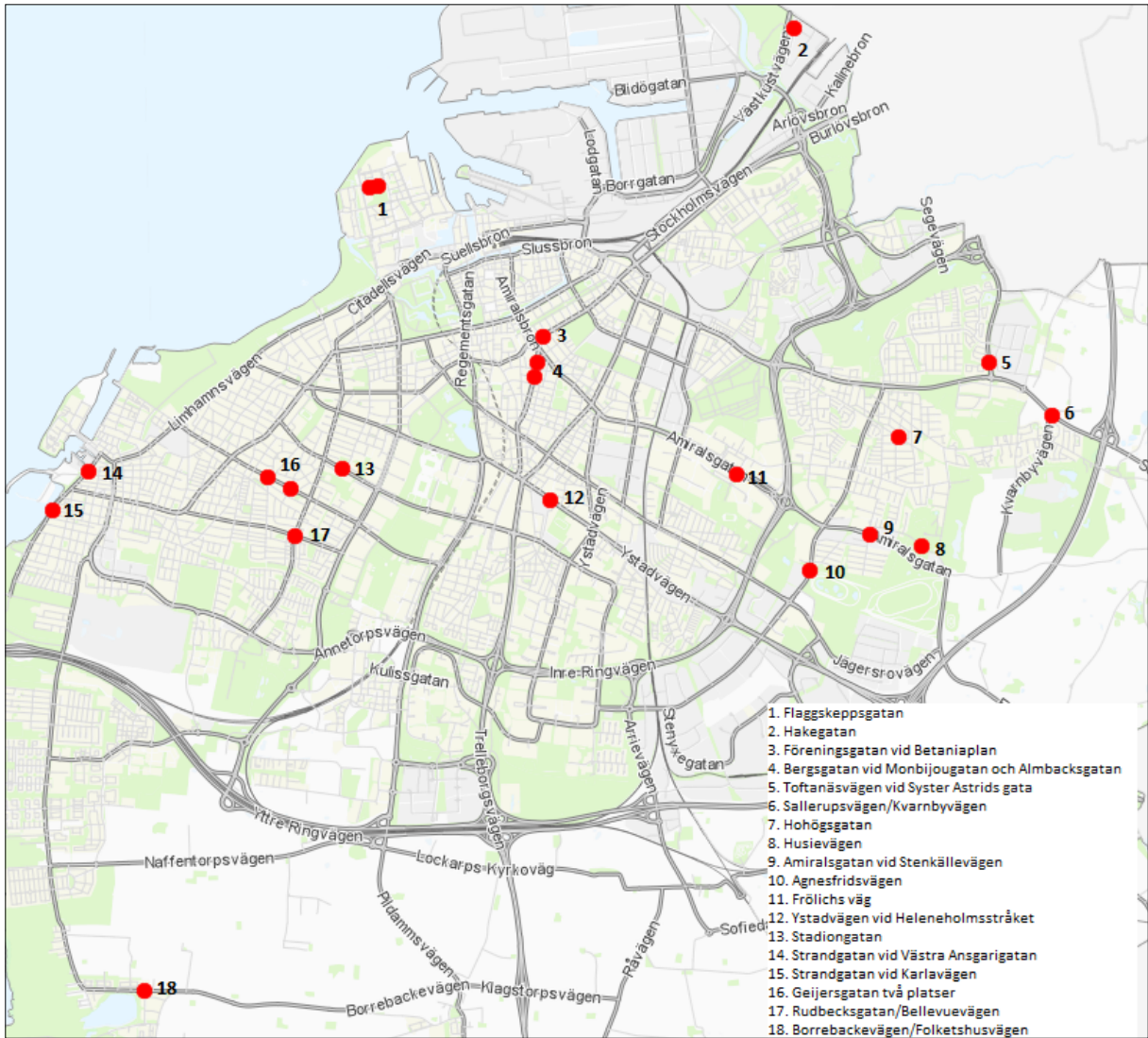


Bild 1. Översiktsbild över platser där åtgärder gjorts.



Bild 2. Amiralsgatan-Stenkälllevägen. Övergångsställe med Malmögupp.



Bild 3. Ystadvägen-Heleneholmstigen. Ny signalreglering på befintligt övergångsställe med cykelöverfart.



Bild 4. Stadiongatan. Nytt övergångsställe med asfaltsgupp.

3.3 Avsteg från Teknisk handbok

Inga avsteg från Tekniska handbok har gjorts.

3.4 Ekonomisk uppföljning

3.4.1 Projektkalkyl

Tekniska nämnden beslutade i december 2019 att godkänna investeringsutgift om 14 mnkr brutto samt driftskonsekvenser om 1,9 mnkr brutto för projekt 8323 *Trafiksäkerhetsåtgärder 2020–2022*.

Projektets utfall slutar på 16,3 mnkr, vilket är 2,3 mnkr (16%) högre än beslutad budget.

Avvikelsen beror på att projektering- och entreprenadkostnaderna blivit betydligt högre än tidigare bedömning. Index- och omvärldsutveckling påverkar projektets utfall. Av projektets totala utfall kan 1,4 mnkr (10%) förklaras med indexökning.

Vid tidpunkten för projektkalkylen fördes skarp tid som innebar kostnad för projektet och det budgeterades därmed för intern tid till 280 tkr. Sedan dess har riktlinjerna ändrats och numera belastas inte denna typ av projekt med intern tidkostnad. Utfallet på 147 tkr har därmed uttrangerats.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 2,0 mnkr brutto för projektet. Driftskonsekvenserna som angavs vid objektsgodkännandet uppgick till 1,9 mnkr brutto. Högre utfall ger något högre driftskonsekvenser.

Projektkalkyl Investering, Tkr allmän plats	Beslutad ram	Faktiskt utfall
Investeringsbidrag		
Summa inkomster	0	0
Entreprenad	-12500	-15 070
Hantering av massor över MKM		
Projektering	-400	-1 189
Förprojektering		
Byggledning	-300	
Utredningar		
Rivning av byggnad / konstruktion		
Kreditivränta	-120	-5
Intern tid	-280	-147
Oförutsett	-400	
Utrangering		147
Summa utgifter	-14 000	-16 264
Projektnetto	-14 000	-16 264

4. Återstår

4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter

Projektet har byggt majoriteten av de politiskt beslutade åtgärderna. På grund av ökade priser på material har det inte funnits utrymme att genomföra samtliga. Resterande åtgärder, en upphöjd korsning på Västra Kattarp svägen samt upphöjt övergångsställe över Drottninggatan vid Malmgatan är planerade att genomföras under 2023.