

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Slutrapport för projektfasen



Projektnamn: 8.2 Davidshallsgatan MEX- linje 8

Projektnummer: 3352

Datum för upprättande: 2023-09-27

Kategori: Storstadspaketet- Infrastruktur

Projektledare: Natasa Belancic

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.....	4
3.4 Ekonomisk uppföljning.....	5
3.4.1 Projektkalkyl	5
4. Återstår	6
4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter	6

1. Sammanfattning

I Malmö stads budget 2020 presenterades nya kommunfullmäktigemål för mandatperioden 2020-2022. Ett av målen var att ”Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor.” Projektet bidrog till åtagandets uppfyllelse och arbetet var i linje med planeringen i budget 2020.

MEX linje 8 sträcker sig från Lindängen i söder via Södervärn, Gustav Adolfs torg och Malmö C vidare till Västra Hamnen. Linjen ska trafikeras av eldrivna 24-metersbussar med en design som överensstämmer med övriga MEX-linjer.

Denna slutrapport omfattar Davidshallsgatan mellan Klostersgatan på Rådmansgatan fram t.o.m. Morescobron norr om Regementsgatan.

Syftet med projektet var att utreda, projektera och bygga kollektivtrafik- och cykelfrämjande åtgärder på Davidshallsgatan. I projektet ingick även åtgärder i syfte att förbättra stadsmiljön längs med sträckan.

Projektets leveransmål uppfylldes genom upprustade och förlängda busshållplatser, nya cykelbanor som skapar bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet, en god stadsmiljö med förbättringar av samtliga ytor samt grönska med fler planterade träd.

Projektet försenades vilket berodde på ett antal olika faktorer som förseningar i detaljprojekteringen, problem med leveranstider och materialbrist men även brist på yrkesarbetare under entreprenaden som pågick under covid-pandemin.

Projektets utfall slutar på 22,7 mnkr, vilket ger en avvikelse om 6,9 mnkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet. Avvikelsen beror på att entreprenad och saneringskostnad över MKM blev lägre än tidigare bedömning. I projektet har det bokförts entreprenadkostnader om 150 tkr som är utrangerade då det är förgäveskostnader då höjdsättning vid Rådmansgatan har byggts om.

2. Bakgrund, syfte och stadens mål

I Malmö stads budget 2020 presenterades nya kommunfullmäktigemål för mandatperioden 2020-2022. Ett av målen var att ”Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor.” Projektet bidrog till åtagandets uppfyllelse och arbetet var i linje med planeringen i budget 2020.

Malmöexpressbuss linje 8 (MEX linje 8) 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.

MEX linje 8 sträcker sig från Lindängen i söder via Södervärn, Gustav Adolfs torg och Malmö C vidare till Västra Hamnen. Linjen ska trafikeras av eldrivna 24-metersbussar med en design som överensstämmer med övriga MEX-linjer.

Denna slutrapport omfattar Davidshallsgatan mellan Klostersgatan på Rådmansgatan fram t.o.m. Morescobron norr om Regementsgatan.

Syftet med projektet var att utreda, projektera och bygga kollektivtrafik- och cykelfrämjande åtgärder på Davidshallsgatan. I projektet ingick även åtgärder i syfte att förbättra stadsmiljön längs med sträckan.

Ombyggnaden ska bidra till en attraktivare och mer kapacitetsstark kollektivtrafik, vilket i sin tur bidrar till att överbrygga avstånd och knyta bostäder och arbetsplatser närmare varandra.

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur.

3. Utfall i förhållande till leveransmål och ramar

3.1 Utfall i förhållande till leveransmål

Projektets leveransmål var att skapa en lösning för Davidshallsgatan som främjar framkomligheten för MEX på linje 8, och linje 2 som också trafikerar gatan. Leveransmålen har uppfyllts genom att busshållplatserna upprustades och förlängdes för att anpassas till 24-meters MEX bussar. Cykelbanor byggdes som skapar bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för både buss och cyklister. Samtidigt skulle en god stadsmiljö byggas med förbättringar avseende tillgänglighet, jämnare beläggning för samtliga ytor samt grönska med fler planterade träd.

Leveransmålen i projektet stämmer väl överens med syfte och mål i objektsgodkännandet.

3.2 Genomförande och tidplan

I objektsgodkännande redovisade projektet följande tidplan:

- Projektering klar sept 2020
- Entreprenad klar nov 2021

Projekteringen tog dock mer tid än den bedömning som gjordes i underlaget för objektsgodkännande. Projekteringen färdigställdes i februari 2021. Entreprenaden startade i maj 2021 och godkändes i oktober 2022. Förseningen berodde på ett antal olika faktorer som förseningar i detaljprojekteringen, problem med leveranstider och materialbrist men även brist på yrkesarbetare under entreprenaden som pågick under covid-pandemin.

Konsekvensen av förseningen innebar att bussarna inte kunde börja trafikera som planerat men gatan var tillgänglig för övriga trafikslag. Anmärkningar i slutbesiktningen för Davidshallsgatan tillsammans med Torggatans pågående entreprenad innebar ett beslut om att linje 8 fortsatt fick köra i omledning. Davidshallsgatan öppnade för busstrafik samtidigt som Torggatan i okt 2022.

Under entreprenadtiden inträffade det olyckor på Rådmansgatans färdigställda cykelbana vilket innebar ett beslut om förbättringsåtgärder genom att justera höjdsättningen och tydliggöra kantstenen längs cykelbanan med rader av smågatsten. Detta har bidragit till en säkrare och bättre lösning med färre olyckor.

Davidshallsgatan var det första slutförda projektet inom Storstadpaketet på linje 8.

3.3 Avsteg från Teknisk handbok

Avsteg från Teknisk handboks riktlinjer kring plantering av träd har gjorts och godkändes av styrgruppen 2020-10-27.

3.4 Ekonomisk uppföljning

3.4.1 Projektkalkyl

Tekniska nämnden beslutade i mars 2020 att godkänna investeringsutgift om 29,6 mnkr brutto och -17,7 mnkr netto samt driftkostnad om 1,8 mnkr brutto och 1mnkr netto för projekt 3352 8,2 Davidshallsgatan.

Projektets utfall slutar på 22,7 mnkr, vilket ger en avvikelse om 6,9 mnkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet. Avvikelsen beror på att entreprenad och saneringskostnad över MKM blev lägre än tidigare bedömning. I projektet har det bokförts entreprenadkostnader om 150 tkr som är utrangerade då det är förgäveskostnader då höjdsättning vid Rådmanngatan har byggts om.

Utfallet för byggledarkostnaderna blev dubbelt så hög jämfört med beslutad ram. Detta beror på att det fanns stora samordningsbehov mellan staden och entreprenören för denna typ av innerstadsprojekt. Det fanns även ett stort samordningsbehov mellan staden och VA SYD. Samordningsbehovet var långt mycket högre än beräknat.

Då samordningsbehovet var mycket högre än beräknat påverkade detta även de interna kostnaderna. I detta projekt ingår även interntiden i tidiga skeden som inte tagits höjd för i kalkylen. Detta sammantaget innebär en betydligt högre kostnad för interna tiden.

Utfallet för inkomsterna uppgår till 7,6 mnkr juni 2023. Projektet är beviljat stadsmiljöavtal om 25% av cykelåtgärderna, det återstår 460 tkr som betalas ut hösten 2023. Medfinansiering via storstadspaketet återstår det ca 2,8 mnkr för kollektivtrafik samt 1,8 mnkr för cykelåtgärder. Total uppgår investeringsbidrag till ca 12,6 mnkr. Anledningen till de högre intäkterna är att medfinansiering via stadsmiljöavtal har beviljats om ytterligare 25% för cykelåtgärder.

Projektet är slutredovisat och besiktigt samt överlämnat till förvaltning. Resterande bidragsmedel för kollektivtrafik kommer att redovisas år 2035 när bostadsåtagandet är uppfyllt enligt Sverige förhandlingen, ramavtal 8.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 1,3 mnkr brutto och - 587 tkr netto för projektet. Vid beräkning av kapitalkostnaden användes den då gällande räntesatsen om 3 %. Internräntesatsen inom Malmö Stad har sedan dess sänkts till 2,5 %. Detta tillsammans med lägre utfall gör att driftskonsekvenserna blir lägre jämfört med beräkningen som gjordes när objektsgodkännandet togs fram.

Projektkalkyl Investering, Tkr allmän plats	Beslutad ram	Faktiskt utfall	Prognos
Investeringsbidrag	11 830	7 617	12 600
Summa inkomster	11 830	7 617	12 600
Entreprenad	-21 600	-15 669	-15 669
Hantering av massor över MKM	-1 000	-97	-97
Projektering	-2 000	-1 206	-1 206
Förprojektering			
Byggledning	-540	-1 121	-1 121
Utredningar		-387	-387
Rivning av byggnad / konstruktion			
Kreditivränta	-260	-8	-8
Intern tid	-300	-4 075	-4 075
Oförutsett	-3900		
Utrangering		-150	-150
Summa utgifter	-29 600	-22 713	-22 713
Projektnetto	-17 770	-15 096	-10 113

4. Återstår

4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter

Projektet har levererat det som skulle levereras och inga kvarstående aktiviteter återstår.

Entreprenaden är utförd som utförandeentreprenad och garantiskötsel ingår i entreprenaden. Garantitiden pågår under 3 år fram till november 2025 och garantikostnaderna beräknas till 120 tkr.