

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande Malmö C



Projektnamn: 2.4 Malmö C

Projektnummer: 3305, 3419, 3945, 3418, 9930

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2023-03-28

Kategori: Storstadspaketet, Mobilitet

Projektledare: Angelica Svensson

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	5
2.1 Bakgrund och syfte.....	5
2.2 Stadens mål.....	5
2.3 Leveransmål.....	6
3. Projektets omfattning.....	7
3.1 Geografisk avgränsning.....	7
3.2 Detaljplan.....	7
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	7
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	7
3.5 Genomförande.....	8
3.6 Potentiella föroreningar.....	10
3.7 Osäkerhet och risker.....	12
4. Tidplan.....	12
5. Ekonomi.....	12
5.1 Projektkalkyl.....	12
5.1.1 <i>Utgifter</i>	13
5.1.2 <i>Inkomster</i>	13
5.2 Likviditet.....	13
5.3 Driftkonsekvenser.....	13
5.4 Budgetavstämning.....	14

1. Sammanfattning

SSP¹ (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. Samtliga MEX-linjer som ska trafikeras med 24 meter långa helelektriska bussar passerar genom området som omfattas av detta objektsgodkännande. MEX-linjerna har nummer 2, 4, 5, 8 och 10. De utformningsförslag som togs fram i förstudien för Malmö C presenteras i detta objektsgodkännande.

Syftet med projektet är att skapa en hög framkomlighet för kollektivtrafiken på och kring Malmö C i en stadsmiljö som är attraktiv, trafiksäker och trygg. Byten mellan olika kollektivtrafikslag ska vara enkla, och framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister ska vara hög. Projektet anpassar Malmö C för stadens nya MEX-linjer och planerade förändringar i stadens linjenät. Föreslagna åtgärder ska se till helheten för stadsrummets funktion genom att alla trafikslag och funktioner fungerar i samspel, samt att en god gestaltning uppnås. Vidare ska åtgärderna skapa förbättrade hållplatser som svarar mot nutida och framtida behov, både ur trafikerings- och resandesynpunkt.

Hållplatserna i anslutning till korsningen Neptunigatan/Nordenskiöldsgatan vid Anna Lindhs plats kommer att få hållplatslägen anpassade efter fler och längre MEX-bussar. Korsningen byggs om så att den ger ökad kapacitet och kortare väntetider på grönt.

Skeppsbron stängs för biltrafik med undantag för trafik till fastighet, godstransporter, renhållningsfordon och taxi. Biltrafiken kommer att hanteras via de andra förbindelserna över kanalen (Älvsborgsbron, Hovrättsbron och Frihamnsviadukten) med bibehållen framkomlighet. Två nya hållplatslägen anläggs mellan Centralstationen och Börshuset. Skeppsbron kompletteras med cykelbana längs västra sidan. Cykelbanan leder vidare söderut över Målarbron och avslutas i korsningen med Västergatan.

Korsningen Skeppsbron/Neptunigatan byggs om. Detta görs för att ge plats åt cykelbanan som anläggs längs Neptunigatans södra sida på sträckan mellan Skeppsbron och Lokgatan. Ytorna direkt väster om Centralstationen omgestaltas med mer grönska. Förslaget ger bredare gångbanor över Målarbron och en ny passage för gång och cykel skapas i anslutning till kanalstråket.

Centralplan byggs om varsamt. Ledstråken förbättras, den upphöjda passagen för gående byggs om och uppställningsytorna för bussarna ses över vad gäller beläggning. Enkelriktningen på Petribron vänds så trafiken går söderut vilket innebär att Centralplan kan trafikeras mer effektivt. Prostgatan/Östergatan får en ny trafiksignal med syfte att undvika blockeringar i korsningen. Signalen samordnas med den över Norra Vallgatan in på Centralbron. Som en konsekvens av detta och av att enkelriktningen på Petribron vänds så enkelriktas Bruksgatan och Östergatan.

Information och avstämning inför objektsgodkännandet har hållits i Tekniska nämndens trafikutskott 2022-02-01 och 2022-11-08 samt i Tekniska nämnden 2022-04-26.

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till 74 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik och cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 35,8 mnkr, vilket ger ett netto om 38,2 mnkr. Driftskonsekvenserna beräknas till 6,3 mnkr brutto och 4,2 mnkr netto.

¹ Formell benämning: Ramavtal 8 – storstad Malmö. Intern benämning: Storstadspaketet – infrastruktur. I detta dokument förkortat SSP.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

SSP (Storstadspaketet) innebär sammanlagt 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.

I Storstadspaketet ingår sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt. Samtliga MEX-linjer som ska trafikeras med 24 meter långa helelektriska bussar passerar genom området som omfattas av detta objektsgodkännande. MEX-linjerna har följande sträckningar:

- MEX-linje 2, Kastanjegården-Lindängen-Söderkulla-Nyhamnen
- MEX-linje 4, Limhamn-Segevång
- MEX-linje 5, Stenkällan-Rosengård-Västra Hamnen
- MEX-linje 8, Lindängen-Hermodsdal-Västra Hamnen
- MEX-linje 10, Malmö C-Lorensborg-Hyllie-Ikea Hubbhult-Svågertorp

De utformningsförslag som togs fram i förstudien för Malmö C presenteras i sin helhet i detta objektsgodkännande. Utformningsförslagen är framtagna i enlighet med Linjenätsutredningen 2030 samt Linjenätsjustering inför 2025.

Syftet med projektet är att skapa en hög framkomlighet för kollektivtrafiken på och kring Malmö C i en stadsmiljö som är attraktiv, trafiksäker och trygg. Byten mellan olika kollektivtrafikslag ska vara enkla, och framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister ska vara hög. Projektet anpassar Malmö C för stadens nya MEX-linjer och planerade förändringar i stadens linjenät.

Föreslagna åtgärder ska se till helheten för stadsrummets funktion genom att alla trafikslag och funktioner fungerar i samspel, samt att en god gestaltning uppnås. Vidare ska åtgärderna skapa förbättrade hållplatser som svarar mot nutida och framtida behov, både ur trafikerings- och resandesynpunkt

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt 7 § i tekniska nämndens reglemente, både vad gäller planering inom kollektivtrafikområdet och inriktning mot en god och säker tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper och med utformning av ett miljöanpassat trafiksystem.

Projektet bedöms bidra till att uppfylla kommunfullmäktiges mål om att Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor genom att bidra till antalet färdigställda bostäder inom SSP:s influensområde.

Projektet bidrar till att uppfylla kommunfullmäktiges mål att Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser. Detta genom att bidra till införandet av eldriven och attraktiv kollektivtrafik som bidrar till minskad andel biltrafik.

SSP:s satsningar förväntas att bidra till följande effektmål som finns för 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 MEX-bussar.

- Säkert och tryggt för resenärerna.
- Införandet av eldrift i stadens busstrafik – renare luft och tystare fordon.
- Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister.
- Verktyg för framtidens gröna, integrerade och attraktiva stad.

Objektsgodkännandet bidrar till alla ovanstående punkter med fokus på:

- Ökad tillgänglighet och framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik vid och i anslutning till Malmö C.
- Ökad resandekapacitet såväl lokalt som regionalt genom fler och förbättrade hållplatser.
- Tillskapande av fler planteringsytor och fler träd vid Malmö C.

2.3 Leveransmål

Åtgärderna främjar framkomligheten för såväl MEX-linjerna som för övriga stads- och regionbusslinjer som trafikerar området. För busstrafiken sker förbättringar då det blir fler och bättre hållplatslägen. Komforten, tillgängligheten och tryggheten vid hållplatserna kommer att förbättras. Längs Skeppsbron tillkommer även busskörfält.

Framkomligheten för cyklister längs Neptunigatan, Skeppsbron, Mälarbron och Hamngatan förbättras genom en ny cykelbana på cirka 300 meter längs stråket. Detta skapar bättre kopplingar för cyklister som rör sig runt Malmö C.

Gående kommer att få fler trafiksäkra platser att korsa gatan. Över Mälarbron anläggs en ny hastighetssäkrad passage som en förlängning av kanalstråket. Samtliga stråk för gående kommer ses över och tillgänglighetsanpassas för personer med funktionsvariationer.

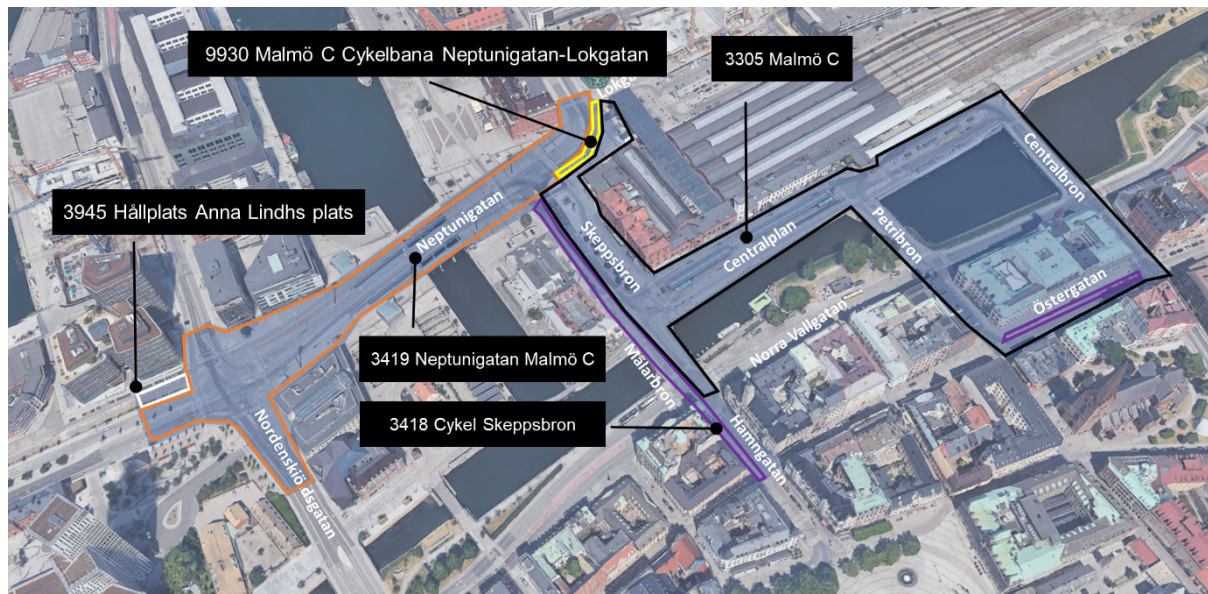
När det gäller stadsmiljö så utökas ytor för plantering och vistelse. Befintliga träd kommer att bevaras eller ersättas med nya. Grönytor i form av planteringar kommer att utökas och fler träd kommer att planteras. Flera platser kommer att få en mer tilltalande gestaltning då platsbildningar kommer att rustas upp och kompletteras med grönska och sittplatser.

Med åtgärderna kommer Malmö C kunna ta hand om de kraftigt ökande resenärflöden som stadens utveckling, inte minst utbyggnaden av Nyhamnen, för med sig och ger centrala Malmö ett lyft vad gäller stadsmiljö.

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen för objektsgodkännandet visas i Figur 1. Området gränsar till stationsbyggnaden Malmö C som Jernhusen äger och spårområdet som Trafikverket äger. Norr om objektets område ligger exploateringsområdet Nyhamnen.



Figur 1 Geografisk avgränsning med ungefärliga projektgränser.

3.2 Detaljplan

Projektet kan genomföras inom gällande detaljplan.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Objektsgodkännandet gränsar till följande förstudier inom Storstadspaketet:

- Förstudie Djäknegatan (projekt 3351, 3413, 3202, 3203, 3363, 3302)
- Förstudie MEX 4 Centrum (projekt 3317-3321, 3385, 3423,3424)

Norr om området ligger exploateringsområdet Nyhamnen för vilket det finns en fördjupad översiktsplan (FÖP Nyhamnen) och pågående detaljplanprocesser.

Ett uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Metron håller på att startas upp. Metron ska trafikera Malmö C. Fortsatta utredningar i Metro-projektet kommer att klargöra hur förstudieområdet kommer att påverkas.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Projektdirektiv beslutades av avdelningschef:

- 2020-02-26

Skriftlig information om projektdirektiv i tekniska nämndens trafikutskott:

- 2020-03-10

Information och avstämning har hållits i tekniska nämndens trafikutskott:

- 2022-02-01

- 2022-11-08

Information har hållits i tekniska nämnden:

- 2022-04-26

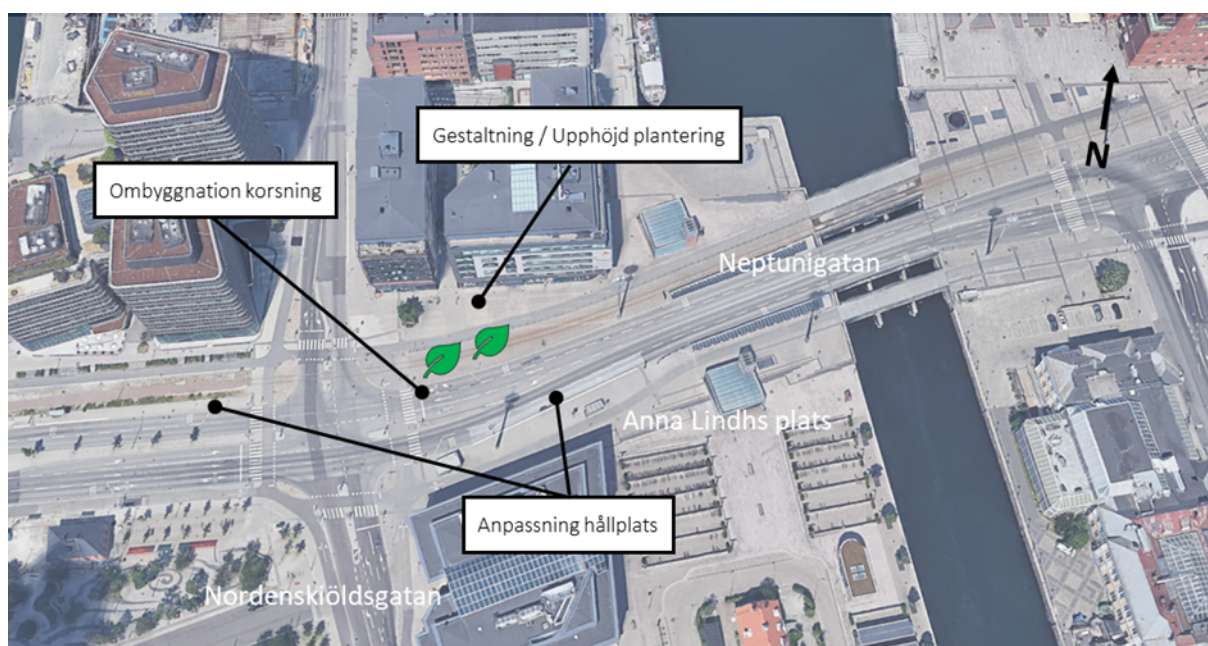
3.5 Genomförande

Förstudiens åtgärdsförslag presenteras nedan i tre geografiska uppdelningar: *Anna Lindhs plats*, *Skeppsbron* samt *Centralplan och Östergatan*.

Anna Lindhs plats

Utformningen illustreras i Figur 2.

Hållplatserna i anslutning till korsningen Neptunigatan/Nordenskiöldsgatan vid Anna Lindhs plats kommer att få bättre hållplatslägen. De anpassas efter fler och längre MEX-bussar. Det nordvästra hållplatsläget förlängs, liksom det sydöstra. Det nordöstra hållplatsläget byggs om för färre bussar då fler bussar ska trafikera Varvsbron. Som en konsekvens av det stannar de på hållplatsläget väster om Nordenskiöldsgatan. Korsningen utformas med ett körfält mindre i Neptunigatans östra anslutning där kantsten, refuger och signalanläggning byggs om. Ombyggnaden ger ökad kapacitet och kortare väntetider på grönt.



Figur 2 Neptunigatan/Nordenskiöldsgatan

Skeppsbron

Utformningen illustreras i Figur 3.

Skeppsbron stängs för biltrafik med undantag för trafik till fastighet, godstransporter, renhållningsfordon och taxi. Biltrafiken kommer att hanteras via de andra förbindelserna över kanalen (Älvsborgsbron, Hovrättsbron och Frihamnsviadukten). Trafiksimuleringar visar att framkomligheten kan upprätthållas även om Skeppsbron stängs av för allmän biltrafik, i såväl nuläget som ett framtidsscenario med Nyhamnen utbyggt.

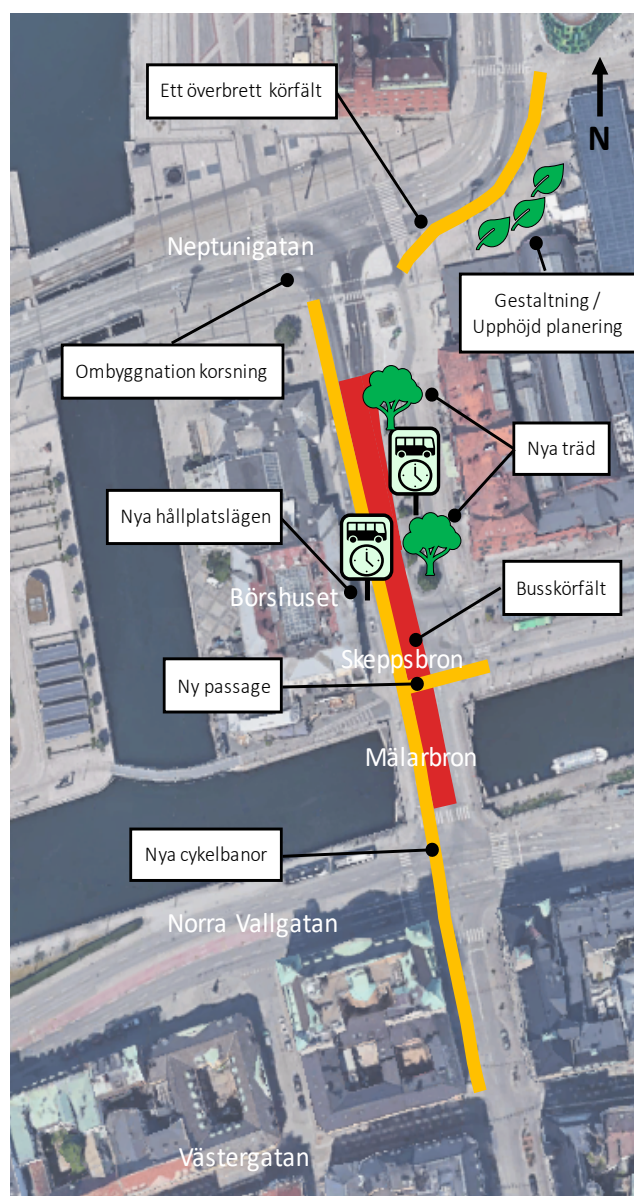
Två nya hållplatslägen anläggs i anslutning till Centralstationen och Börshuset.

Skeppsbron kompletteras med cykelbana längs västra sidan som i norr ansluter mot befintlig cykelbana i korsningen med Neptunigatan. Cykelbanan leder vidare söderut och avslutas i korsningen med Västergatan. Att leda cykelbanan längs Hamngatan mellan Norra Vallgatan och Västergatan innebär att två parkeringsplatser för bilar samt en cykelparkering måste tas bort.

Korsningen Skeppsbron/Neptunigatan byggs om så att det blir ett bilkörfält färre i östlig riktning mellan Skeppsbron och Lokgatan. Idag finns två körfält för trafiken österut. Detta görs för att ge plats åt cykelbanan som anläggs längs Neptunigatans södra sida på sträckan mellan Skeppsbron och Lokgatan. Återstående körfält utformas med överbredd som möjliggör att en lastbil eller buss och en bil får plats bredvid varandra. Detta innebär att genomgående trafik inte hindras av bilar som svänger av mot Lokgatan. Ytan som idag är refug i Neptunigatan mellan Skeppsbron och Lokgatan tas bort för att möjliggöra det överbredda körfältet och cykelbanan.

Ytorna direkt väster om Centralstationen omgestaltas med mer grönska.

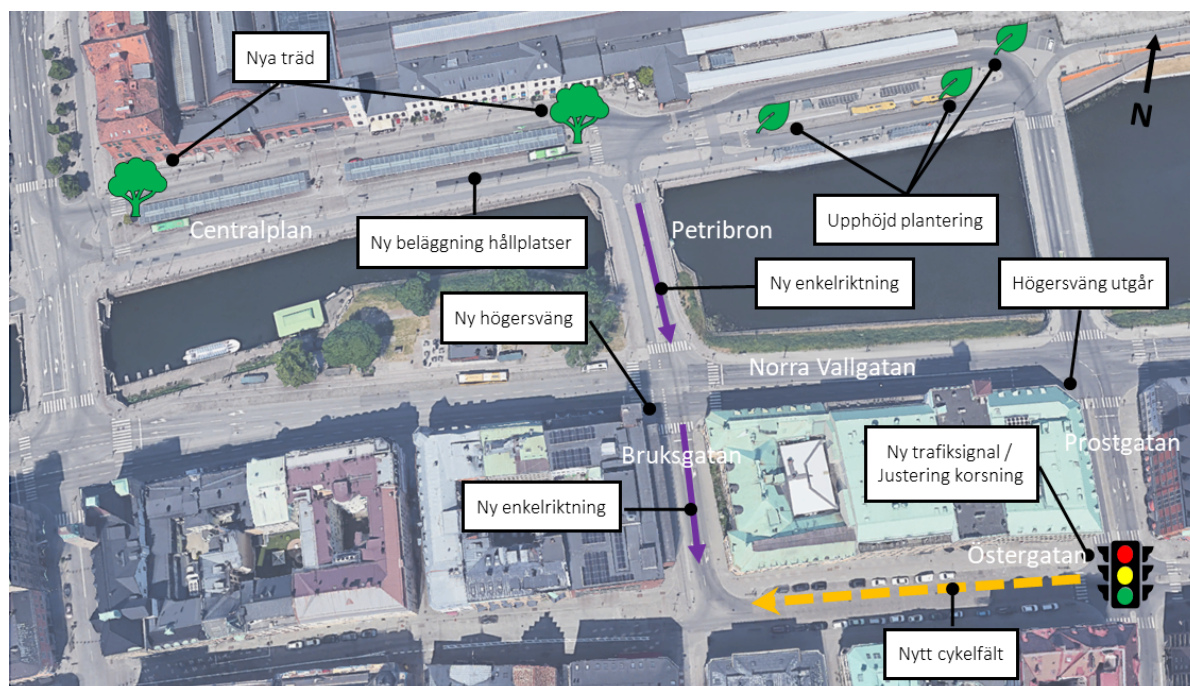
Förslaget ger bredare gångbanor över Mälärbron och en ny passage för gång och cykel skapas i anslutning till kanalstråket.



Figur 3 Skeppsbron

Centralplan och Östergatan

Utformningen illustreras i Figur 4



Figur 4 Centralplan och Östergatan

Centralplan byggs om varsamt. Ledstråken förbättras och kopplas ihop bättre med entrén till stationsbyggnaden. Uppställningsytorna för bussarna ses över vad gäller beläggning. Befintliga träd som är felplanterade byts ut. Den upphöjda passagen för gående i glashallens förlängning ses över och får bättre utformning vad gäller lutning och taktila stråk.

Enkelriktningen på Petribron vänds så trafiken går söderut vilket innebär bättre trafikering av Centralplan. Den östra plattformen på terminalen, öster om Petribron, får ny beläggning av granit och planteringslådor med grönska. Platsen nordöst om plattformen kompletteras med sittplatser och grönska.

Prostgatan/Östergatan får en ny trafiksignal med syfte att undvika blockeringar i korsningen. Signalen samordnas med den över Norra Vallgatan in på Centralbron. För att undvika blockeringar i korsningen begränsas höger- och vänstersvängande fordon. I de här korsningarna ska fordonen primärt köra rakt fram då detta ökar kapaciteten. Som en konsekvens av detta och av att enkelriktningen på Petribron vänds så enkelrikts Bruksgatan och Östergatan. Östergatan kompletteras också med ett cykelfält i västlig riktning. Hållplatsläge för tågersättande buss flyttas från norra sidan till den södra sidan av Östergatan.

3.6 Potentiella föroreningar

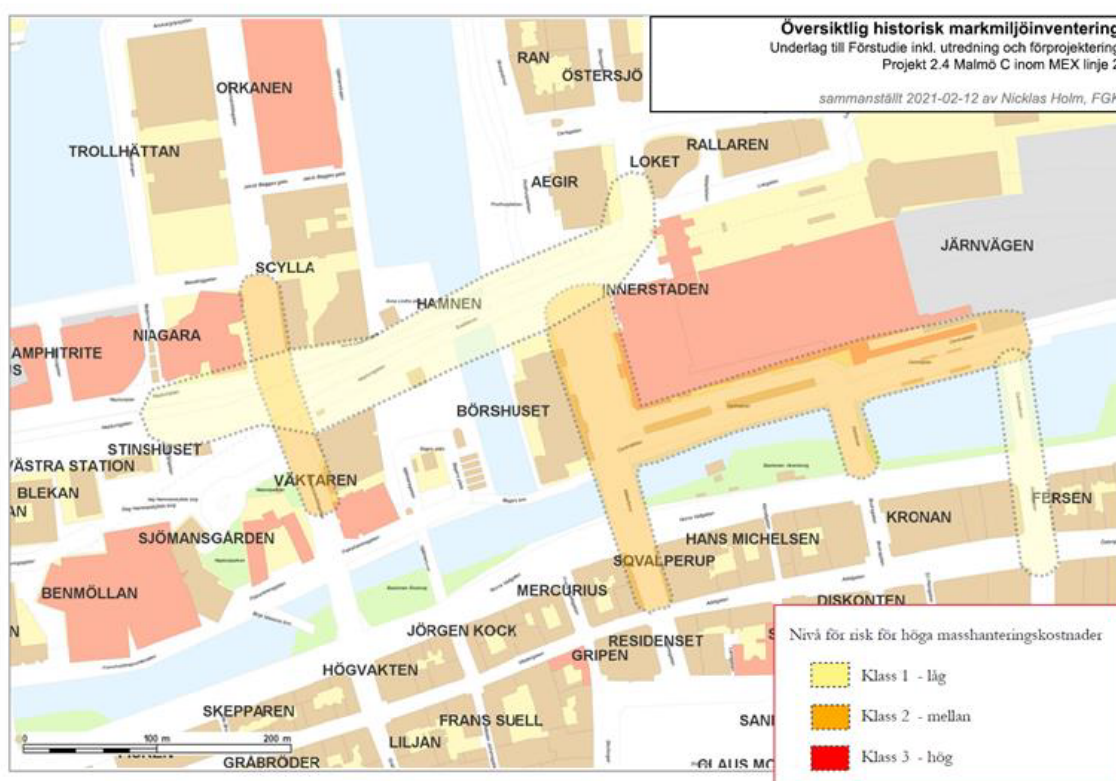
Marken inom utbredningsområdet är utfyllt vilket till stora delar påbörjats under 1800-talet i samband med järnvägsbygget. En inventering framtagen av förvaltningen visar inte på några betydande punktföroreningar. Fyllnadsmassorna bedöms utgöra den största risken för potentiella föroreningar, främst genom PAH:er från vägbeläggningar och atmosfäriskt nedfall från motortrafik.

Neptunigatan har tidigare varit spårområde där bland annat koks och kol hanterats. För denna sträckning bedöms risken för markföroreningar måttlig och ha en låg risk för höga

masshanteringskostnader (klass 1), se figur 7. Centralbron/Prostgatan bedöms också ha en låg risk för höga masshanteringskostnader (klass 1), se figur 7.

Centralplan och parallellgatorna Mälarbron, Petribron samt Nordensköldsgatan upp till korsning Bassänggatan klassas som medelhög risk för höga masshanteringskostnader (klass 2), se figur 7.

I figur 7 nedan presenteras en klassning av massor från klass 1–3 där 1 motsvarar låg, 2 mellan och 3 hög risk för masshanteringskostnader. En miljöklassning till klass 1 innebär att samtliga överskottsmassor bedöms ligga under MKM (mindre känslig markanvändning).



Figur 7. Översiktlig historisk markmiljöinventering med bedömning av nivå för risk för höga masshanteringskostnader.

Miljöklass 2 innebär att 25 procent av massorna bedöms ligga under MKM (mindre känslig markanvändning), resterande 75 procent bedöms ligga över MKM, varav 50 procent IFA (icke-farligt avfall) och 25 procent FA (farligt avfall).

Miljöklass 3 innebär att samtliga överskottsmassor ska hanteras som FA (farligt avfall).

Ingen markundersökning har genomförts men den historiska inventeringen visar att risken för höga masshanteringskostnader är jämnt fördelad mellan låg och mellan (klass 1 och 2).

Utifrån den historiska markmiljöinventeringen bedöms att en summa på 500 000 kr ska avsättas till eventuella masshanteringskostnader.

3.7 Osäkerhet och risker

Risker som berör projektets ekonomi och tidplan samt risker som rör trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet runt byggarbetsplatsen har identifierats och kommer att hanteras kontinuerligt under projektets gång. De risker för byggtiden som identifierats under arbetet med förstudien är följande:

- Risk för köer och förseningar i kollektivtrafiken på grund av avstängningar
- Risk för framkomlighets- och tillgänglighetsproblem för gående och cyklister
- Risk för trafiksäkerhetsproblem för gående och cyklister
- Risk för framkomlighetsproblem för uttryckningstrafik

Detaljplaneändring och dispensansökan är inte aktuellt. Projektet är beläget i centrala Malmö där många människor rör sig. Det innebär också att omledning av trafik samt entreprenader behöver planeras omsorgsfullt. Planeringsarbetet med trafikomledning och etappindelning av entreprenader har påbörjats och kommer att intensifieras under detaljprojekteringsfasen.

Det finns flera konstruktioner under marknivå som måste hanteras varsamt. Ledningsägares eventuella arbeten på sträckan kan påverka tidplanen.

4. Tidplan

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	Februari 2023
Projektering	Juli 2023 - april 2024
Entreprenad	Januari - juli 2025
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Oktober 2025
Garantifas	2025-2027

5. Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till 74 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik och cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 35,8 mnkr vilket ger ett netto om -38,2mnkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till 6,3 mnkr och 4,2 mnkr netto.

Projektkalkyl Investering - allmän plats	Totalt	Storstadspaketet	Mobilitet
	Tkr	Tkr	Tkr
Investeringsbidrag	35 825	35 825	0
Summa inkomster	35 825	35 825	0
Entreprenad	-42 800	-41 980	-820
Hantering av massor över MKM	-500	-490	-10
Projektering	-4 320	-4 240	-80
Förprojektering	0		
Bygglösning	-600	-590	-10
Utredningar	-1 510	-1 480	-30
Rivning av byggnad / konstruktion			
Plankostnad			
Kreditivränta			
Intern tid	-6 190	-6 190	0
Oförutsett	-18 080	-17 740	-340
Summa utgifter	-74 000	-72 710	-1 290
Projektnetto	-38 175	-36 885	-1 290

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 74 mnkr. Största utgiften i objektsgodkännandet är entreprenad som är beräknad till 42,8 mnkr. De upparbetade investeringsutgifterna till och med dec 2022 är 4,6 mnkr och består av utredningar och interntid.

Utgifterna är fördelade på kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Enligt gjord bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 95,4% av den totala utgiften och cykelåtgärder 4,6 %.

Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed 70,6 mnkr och resterande 3,4 mnkr är cykelåtgärder. Av de 3,4 mnkr avser 1,3 mnkr cykelåtgärder som inte ingår i Ramavtalet 8 Storstadspaketet och innebär att Malmö Stad därmed finansierar 100 % av cykelåtgärden.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning) bedöms uppgå till 500 tkr. Avsättning för denna kostnad kommer att göras i samband med att beslut om detta objektsgodkännande är taget, avsättningen innebär en negativ resultatpåverkan.

Utgifterna är bedömda i prisläge november 2022.

5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 35,8 mnkr, där inkomsterna för cykel utgör 530 tkr och inkomsterna för kollektivtrafikåtgärder är beräknade till 35,3 mnkr.

Inkomsterna är beräknade på 50% på statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder och 25 % statlig medfinansiering för cykelåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2021	1 300	-2 700	-1 400
2022	1 000	-2 000	-1 000
2023	3 000	-6 000	-3 000
2024	12 000	-30 000	-18 000
2025	18 525	-33 300	-14 775
			0
Summa	35 825	-74 000	-38 175

5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

År	<i>Allmän platsmark</i>		<i>Kvartersmark</i>		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2026	2 090	-6 300			-4 210
					0
					0
					0
					0
					0
Summa	2 090	-6 300	0	0	-4 210

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 6,3 mnkr brutto och 4,2 mnkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 2,5% använts, avskrivningstiden är beräknad på 30 år. Drift och underhåll beräknas med schablon om 2,75%.

5.4 Budgetavstämning

Projektets bedömda utgifter finns med i den av fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.