

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: 2.7 Södervärn, 2.8 Dalaplan, 8.3 Södervärn-Stadiongatan och 8.9 Dalaplan

Projektnummer: 3311, 3300, 3355, 3412, 3429

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2023-10-26

Kategori: Storstadspaketet infrastruktur

Projektledare: Conny Ragnarp

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.....	8
3.1 Geografisk avgränsning.....	8
3.2 Detaljplan.....	9
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	9
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	10
3.5 Genomförande.....	10
3.6 Potentiella föroreningar.....	17
3.7 Osäkerhet och risker.....	19
4. Tidplan.....	19
5. Ekonomi.....	20
5.1 Projektkalkyl.....	20
5.1.1 <i>Utgifter</i>	20
5.1.2 <i>Inkomster</i>	20
5.2 Likviditet.....	21
5.3 Driftkonsekvenser.....	21
5.4 Budgetavstämning.....	21

1. Sammanfattning

SSP (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.

Syftet med projektet är att skapa en hög framkomlighet för kollektivtrafiken på och kring Södervärn och Dalaplan i en stadsmiljö som är attraktiv, trafiksäker och trygg. Projektet anpassar Södervärn, Södra Förstadsgatan och Dalaplan för stadens nya MEX-bussar samt planerade förändringar i stadens linjenät.

Åtgärderna främjar framkomligheten för såväl MEX-linje 2 och MEX-linje 8 som alla övriga stads- och regionbussar som trafikerar Södervärn. Komfort, tillgänglighet och trygghet förbättras.

Södervärn byggs om till en modern och trygg terminal med reserverade hållplatslägen för regionbussar, nya vistelseytor, mer grönska och fler cykelparkeringar. Bussutfarten från terminalytan till Södra Förstadsgatan stängs och cykelbanan över terminalen omlokaliseras söderut för att undvika konflikter mellan cyklister och fotgängare. Ett parkstråk anläggs i terminalens södra kant.

I kommande projekteringsskede ska förutsättningarna för en uppvärmd vänthall på Södervärn utredas. Möjligheten att vid bussbyten vistas i inomhusklimat skulle kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet. Aspekter som behöver beaktas är trygghet, säkerhet och driftsmöjligheter. Platspecifika förutsättningar, finansiering, drift och utformning behöver hanteras i samarbete med Skånetrafiken. Om förutsättningar finns kommer projektering och entreprenad av en vänthall att hanteras inom ett separat projekt, och omfattas således inte ekonomiskt av detta objektsgodkännande.

Platsbildningen i korsningen Bergsgatan/Spårvägsgatan, på Ahlmansgatan, utvecklas med gröna inslag och regleras om till gågata. Claesgatan, mellan Ahlmansgatan och Spårvägsgatan stängs för motorfordon och blir en förlängning av Claesgatans redan etablerade gångfartsgata och en viktig koppling mellan Södervärn och Möllevångstorget för gående.

På Dalaplan ersätts gångtunneln med ett nytt övergångsställe. Ett bilkörfält i östgående riktning tas bort och Dalaplan rustas upp med nya träd, växtbäddar och bullerreducerande låga murar. Cykelfältet i blandtrafik från Södra Förstadsgatan till Dalaplan tas bort.

Södra Förstadsgatans cykelbana och gångbanor breddas med fortsatt god framkomlighet för motortrafik. Gatan får fler träd och nya planteringar. Sidoförlagda busskörfält anläggs på delar av sträckan. Möjligheten till vänstersväng för motortrafiken från Södra Förstadsgatan mot Carl Gustafs väg, Fritz Bauers gata och Upplandsgatan tas bort för biltrafik vilket ökar framkomligheten. Med detta blir Inga Marie Nilssons gata huvudinfarten till sjukhusområdet för trafikanter söderifrån, och infarten till parkeringshuset Södervärn nås via Inga Marie Nilssons gata.

Sammantaget innebär projektet ett välbehövligt lyft för en central del av staden vad gäller stadsmiljö, trafik och stadsmässiga kvaliteter.

Information och avstämning har hållits i Tekniska nämndens trafikutskott 2020-03-10 för Södervärn samt 2021-08-19 och 2023-10-09 för Södervärn och Dalaplan. Information och avstämning av Södervärn skedde i Tekniska nämnden 2022-02-17.

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till 400 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik och cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen uppgår till 199,3 mnkr, vilket ger ett netto om 200,7 mnkr. Driftskonsekvenserna beräknas till 23 mnkr brutto och 11 mnkr netto.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

SSP (Storstadspaketet¹) 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.

I Storstadspaketet ingår sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt av vilka MEX-linje 2, MEX-linje 8, linje 3 och linje 6 trafikerar utredningsområdet.

Utöver kollektivtrafikobjekten i Storstadspaketet trafikeras området av flera övriga stads- och regionbusslinjer.

De utformningsförslag som tagits fram i förstudien för Södervärn och Dalaplan presenteras i sin helhet i detta objektsgodkännande. Utformningsförslagen är framtagna i enlighet med Linjenätsjustering inför 2025 samt Linjenätsutredningen 2030.

Syftet med projektet är att skapa en hög framkomlighet för kollektivtrafiken på och kring Södervärn och Dalaplan med anslutande gator i en stadsmiljö som är attraktiv, trafiksäker och trygg. Projektet anpassar Södervärn, Södra Förstadsgatan och Dalaplan för stadens nya MEX-bussar samt planerade förändringar i stadens linjenät.

Projektet syftar också till att minska otrygghet genom att omgestalta, rusta upp och bygga om stadsmiljön inom stora delar av projektområdet. Idag är området nedgången och visar stora brister. Otryggheten är hög, inte minst på Södervärn som är en av stadens mest brottsbelastade platser och den av stadens terminaler som har lägst betyg i den behovsanalys avseende terminaler som gjordes 2021.

På Dalaplan behöver trafiken ha fortsatt god framkomlighet då detta är en viktig nod för trafiken till, från och inom staden. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska öka, och stadsmiljön stärks med trygghetsskapande åtgärder, fler vistelsezoner, ny belysning och mer grönska.

Föreslagna åtgärder ser till helheten för stadsrummets funktion genom att alla trafikslag och funktioner fungerar i samspel i en väl gestaltad miljö.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt 8 § i tekniska nämndens reglemente. Föreslagna åtgärder gör kollektivtrafiken mer attraktiv och bidrar till ett mer 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.

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

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 säkerhet 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 Södervärn.
- Ökad resandekapacitet såväl lokalt som regionalt genom en attraktiv, trygg och effektiv bussterminal på Södervärn.
- Optimerad framkomlighet för motorfordon och ökad tillgänglighet för kollektivtrafik på Dalaplan.
- Tillskapande av vistelseytor på Södervärn och Dalaplan med fler planteringsytor och fler träd.

2.3 Leveransmål

Åtgärderna främjar framkomligheten för såväl MEX-linje 2 och MEX-linje 8 som för övriga stads- och regionbussar som trafikerar Södervärn med närområde. Komfort, tillgänglighet och trygghet kommer att förbättras och hållplatser anpassas för MEX-bussar på Södra Förstadsgatan, Ystadvägen och Per Albin Hanssons väg. Befintligt hållplatsläge på Carl Gustafs väg ersätts av ett nytt hållplatsläge på Södra Förstadsgatan i anslutning till Södervärn för enklare byten mellan bussar.

På Södervärns ges regionbusslinjer med högt resande reserverade hållplatslägen. För effektivt nyttjande av mark ges de relativt få regionbusslinjer med färre antal avgångar gemensamt hållplatsläge. Bussutfarten från terminalytan till Södra Förstadsgatan stängs. Befintliga skärmtak på Södervärn kommer att demonteras och stommen återbrukas till andra konstruktioner inom området.

Framkomligheten för cyklister på Södervärns terminaltorg ökar genom att cykelbanan flyttas till terminaltorgets södra del vilket tar bort befintliga konfliktpunkter mellan gående och cyklister på terminalstorget. Cykelöverfarten på Södra Förstadsgatan flyttas och anpassas till cykelbanans nya sträckning och korsar Södra Förstadsgatan i ett nytt läge. Åtgärden skapar mer plats för gående, resenärer och vistelse på Södervärn.

På Södervärns södra del anläggs ett kvalitativt parkstråk och en mobilitetshubb med delningstjänster och cykelparkering föreslås. Förutsättningar och finansiering av en mobilitetshubb kommer utredas separat då ytan kan bli aktuell för exploatering.

Platsbildningen på Ahlmansgatan, i korsningen Bergsgatan/Spårvägsgatan, utvecklas med fler gröna inslag och regleras om till gågata för en mer torglik karaktär. Leverans- och

renhållningsfordon hanteras via en infart från Spårvägsgatan vilket gör att nuvarande backande fordonsrörelser på Ahlmansgatan kan undvikas.

Claesgatan, mellan Ahlmansgatan och Spårvägsgatan, stängs för motorfordon och utvecklas med gröna inslag, mer plats för uteservering och ny belysning och blir därmed en naturlig förlängning av Claesgatans redan etablerade gångfartsgata och ett viktigt gångstråk mellan Möllevångstorget och Södervärn.

Södra Förstadsgatan rustas upp och ger gående och cyklister bättre förutsättningar genom mer yta för trottoarer och bredare cykelbana. Cykelbanan längs Södra Förstadsgatan går fortsatt längs gatans västra sida. Södra Förstadsgatan blir även framkomlighetsmässigt bättre för motortrafiken med delvis ny linjeföring och borttagning av vänstersvängar mot Fritz Bauers gata och Upplandsgatan.

På Dalaplan skapas bättre förutsättningar för vistelse, grönska, trygghet och framkomlighet. Dalaplanstunneln kommer att rivas och ersätts med ett nytt övergångsställe och ett bilkörfält i östgående riktning tas bort. Dalaplan rustas upp med nya träd och växtbäddar. Med bullerreducerande åtgärder skapas en bättre miljö för boende och vistelse. Cykelfältet i blandtrafik från Södra Förstadsgatan till Dalaplan utgår.

Hållplatslägena Dalslandsgatan och Mobilia anpassas för trafikering av MEX-bussar.

Samtliga stråk för gående ses över och tillgänglighetsanpassas.

Trygghetsskapande åtgärder som exempelvis bättre belysning, upprustning av stadsmiljön och borttagande av otrygga element genomförs inom projektområdet, framför allt på Södervärn.

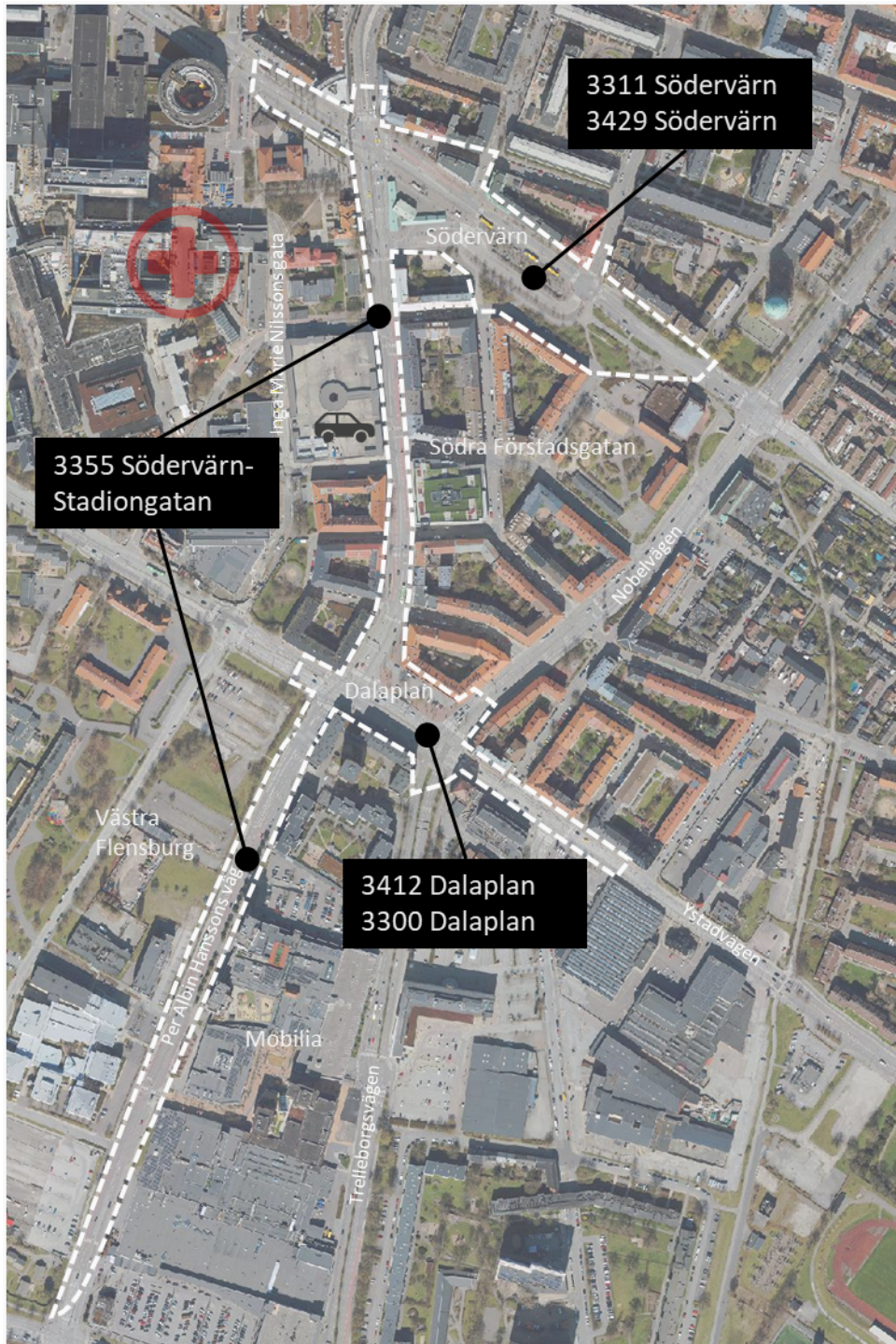
Inom stora delar av projektområdet utökas ytor för plantering och vistelse. Befintliga träd kommer till största del bevaras, men behöver i några fall flyttas eller ersättas med nya för att inrymma nya funktioner. Nya träd kommer att planteras och flera platser ges en mer tilltalande gestaltning med kompletterande grönska och nya sittplatser.

Åtgärderna rustar Södervärn, Södra Förstadsgatan och Dalaplan för ett ökat resande som drivs av stadens utveckling, inte minst inom Västra Flensburg och Sjukhusområdet. Projektet bedöms innebära ett lyft för en central del av staden vad gäller trafik, stadsmiljö och stadsmässiga kvaliteter.

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen för objektsgodkännandet visas i Figur 1. Området gränsar till Region Skånes sjukhusområde i väst, köpcentrumet Mobilia samt Västra Flensburg som är under utveckling.



Figur 1 Objektsgodkännandets geografiska avgränsning och projektindelning.

Projektet består av ett flertal projekt inom Storstadspaketet. Två projekt inom MEX-linje 2 (3311 och 3300), två inom MEX-linje 8 (3355 och 3412) samt ett inom linje 3 (3429).

3.2 Detaljplan

En ändring av gällande detaljplan för Södervärns bussterminal [DP4375](#) krävs för ett nytt östligt läge för infarten från Spårvägsгатan till terminalen. Flytten av infarten möjliggör en längre terminalyta för regionbussarna. Se lokalisering av nuvarande in- och utfart i Figur 2.



Figur 2 Befintlig in- och utfart till terminal Södervärn i höjd med Bangatan.

Ändring av detaljplan beräknas ta 2,5 år att genomföra och är inräknat i projektets fortsatta tidplan. Beställning av detaljplan görs omgående efter beslutat objektsgodkännande

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Parallellt med projekt 2.7 Södervärn utreds möjligheten att utveckla Södervärn med ny bebyggelse av stadens exploateringsenhet.

En förutsättning för en eventuell exploatering är klarläggande av vilka ytor på Södervärn som behövs för att lösa kollektivtrafikens funktioner. Därefter kan eventuella ytor för exploatering utredas. Detta objektsgodkännande ger dessa nödvändiga förutsättningar för fortsatt utredning.

Detta objektsgodkännande angränsar till följande projekt inom Storstadspaketet:

- Projekt 8.4 Stadiogatan-Nydalavägen (3357)
- Projekt 8.8 Södra förstadsgatan (3411)
- Projekt 2.10 Ystadvägen etapp 2 (3310)
- Projekt 2.16 Carl Gustafs väg (3421)

Objektsgodkännandet angränsar även till följande projekt/utvecklingsområden:

- Väster om området finns Skånes universitetssjukhus där det pågår byggnation.
- I anslutning till Södervärn ligger fastigheten Virket 8 som ägs av Hemsö som avser att bygga en gymnasieskola och ett patienthotell på fastigheten.
- I projektområdets sydvästra del finns Västra Flensburg där arbete med planprogram och detaljplaner pågår.

- Ett arbete med en fördjupad översiktsplan för Metron pågår. Att inte försvåra eller begränsa lokalisering av en framtida station på Södervärn har varit en förutsättning för projekt Södervärn och Dalaplan.
- Inom projektområdet planerar VA Syd åtgärder i samband med projektets entreprenader. Exakt vad VA Syd ska göra utreds av VA Syd.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Projektdirektiv beslutades av avdelningschef:

- 2020-02-27 för Södervärn (3311)
- 2021-06-30 för Dalaplan (3300 och 3412) och Södervärn-Stadiongatan (3355)

Skriftlig information om projektdirektiv i tekniska nämndens trafikutskott:

- 2020-03-10 för Södervärn (3311)
- 2021-08-19 för Dalaplan (3300 och 3412) och Södervärn-Stadiongatan (3355)

Information och avstämning har hållits i tekniska nämndens trafikutskott:

- 2021-11-11
- 2022-11-08
- 2023-10-09

Information har hållits i tekniska nämnden:

- 2022-02-17

3.5 Genomförande

Förstudiens åtgärdsförslag presenteras nedan i följande geografiska uppdelningar: Västra Södervärn, Östra Södervärn, Södra Förstadsgatan, Dalaplan samt Per Albin Hanssons väg och Ystadvägen.

Västra Södervärn

Utformningen illustreras i Figur 3

Hållplatserna på Södra Förstadsgatan, i anslutning till Södervärn, byggs om och förlängs för trafikering av stadsbussar. Med ett nytt längre hållplatsläge på Södra Förstadsgatan kan hållplatsläget på norra sidan av Carl Gustafs väg utgå, vilket bättre samlar busstrafiken till terminalen och underlättar byten mellan olika busslinjer. Linje 34 i norrgående riktning angör ett nytt hållplatsläge strax norr om korsningen då denna linje trafikerar Bergsgatan.

Antalet cykelparkeringar ökar i anslutning till terminalen.

Biltrafiken på Södra Förstadsgatan går fortsatt i båda riktningarna.

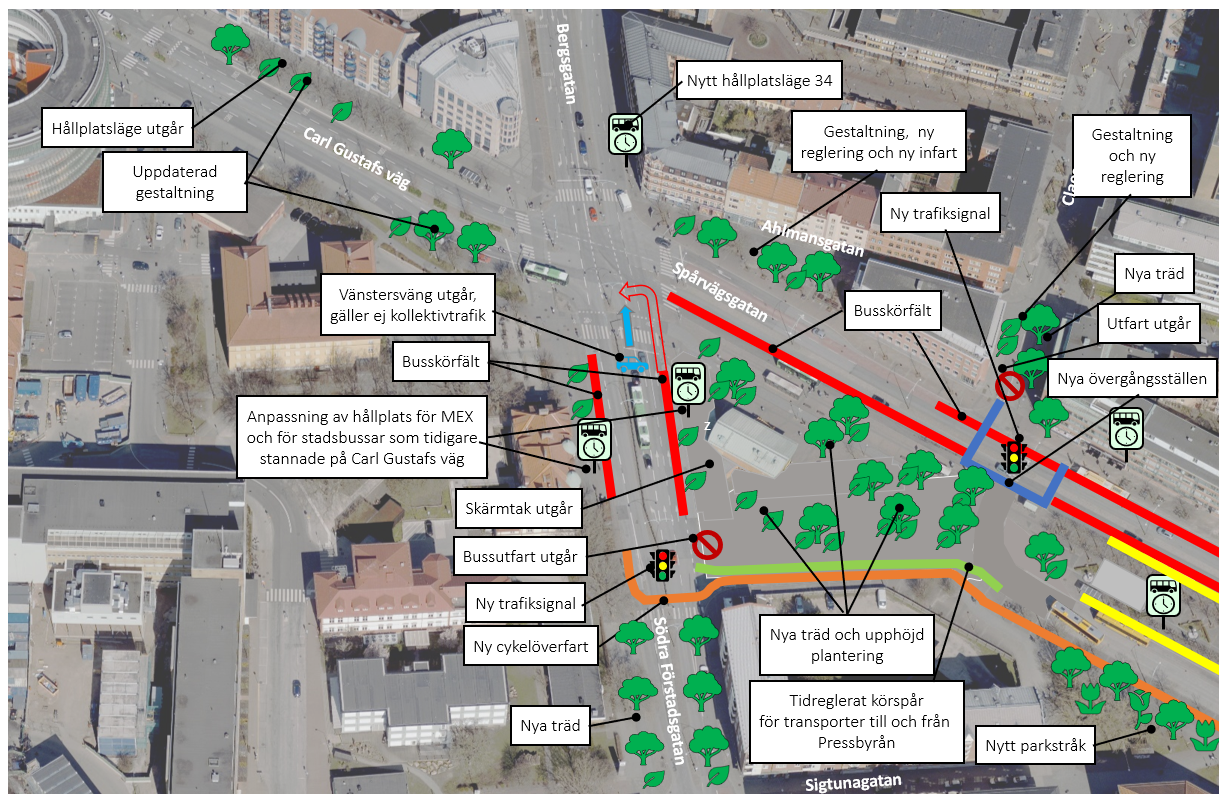
För norrgående trafik på Södra Förstadsgatan utgår möjligheten att svänga vänster mot Carl Gustafs väg. För kollektivtrafik och utryckningsfordon är det dock fortsatt möjligt att svänga vänster mot Carl Gustafs väg. Begränsningen görs både av utrymmesbrist och av kapacitetsskäl. Den nya hållplatsen tar yta i anspråk som innebär att det inte finns plats kvar för vänstersvängkörfält för biltrafik. Trafikanalysen visar också att den kapacitetsökning som erhålls utan vänstersvängande biltrafik behövs för att hantera prognosticerade trafikflöden. Antalet vänstersvängande fordon är lågt.

Bussutfarten ut på Södra Förstadsgatan stängs och all regionbusstrafik har utfart mot Spårvägsgatan.

Claesgatans sträckning mellan Spårvägsgatan och Ahlmansgatan stängs för motortrafik, regleras om till ”gångata” och blir en fortsättning på Claesgatans redan etablerade gångfartsgata. Detta skapar ett tydligt stråk mellan Möllevångstorget och Södervärn.

För att den upplevda tryggheten på Södervärn ska förbättras får platsen bättre belysning och otrygga element, så som skärmtaken kring terminalbyggnaden (Pressbyrån), tas bort. Under detaljprojekteringen kommer möjligheten att återanvända skärmtakens stomme till konstruktion av nya väderskydd inom projektområdet utredas. Nya träd och växtbäddar runt terminalbyggnaden skapar rum för vistelse och platser för resenärer att vänta på bussen.

För att lösa transporter (med leveranser och avfall) till Pressbyrån anläggs en körväg över terminalstorget för mindre transportfordon. Fordonen kör in österifrån och ut på Södra Förstadsgatan.



Figur 3 Västra delen av Södervärn bussterminal.

Ett parkstråk med träd, gångar, dekorativ växtlighet och sittmöjligheter anläggs i Södervärns sydöstra del. Stråket kan användas för rekreation för boende kring Södervärn eller som en vilsam plats att vänta på bussen.

I kommande projekteringskedje ska förutsättningarna för uppvärmd vänthall på Södervärn utredas. Möjligheten att vid bussbyten vistas i inomhusklimat skulle kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet. Aspekter som behöver beaktas är trygghet, säkerhet och driftmöjligheter.

Platsspecifika förutsättningar, finansiering, drift och utformning behöver hanteras i samarbete med Skånetrafiken. Om förutsättningar finns kommer projektering och entreprenad av en

vänthall att hanteras inom ett separat projekt, och omfattas således inte ekonomiskt av detta objektsgodkännande.

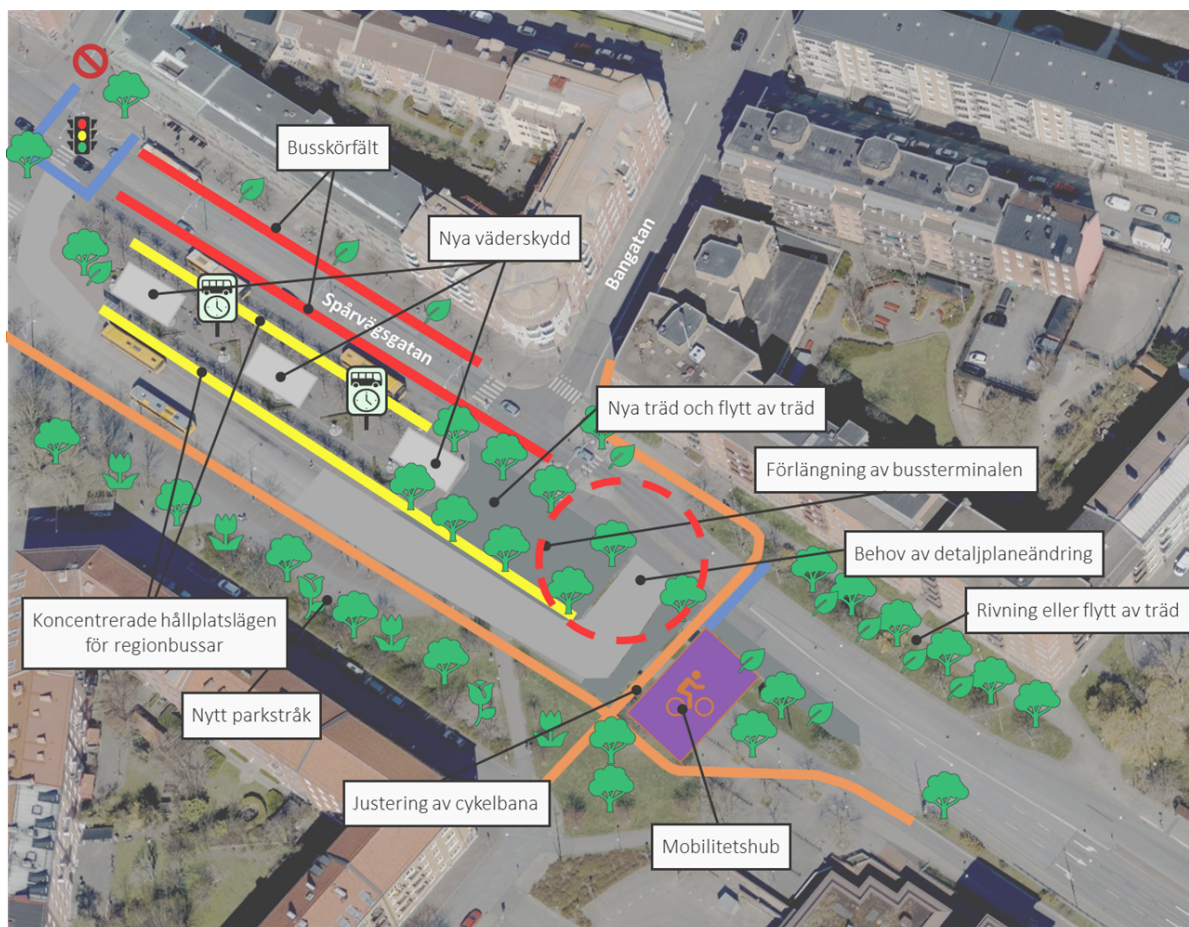
Östra Södervärn

Utformningen illustreras i Figur 4

För att möjliggöra en sammanhållen yta för regionbusstrafiken på Södervärn behöver terminalytan förlängas österut och befintlig infart på Spårväggsgatan flyttas österut. En utökad terminalyta möjliggör att merparten av busslinjerna ges egna hållplatsläge, undantaget är busslinjer med relativt få avgångar som trafikerar gemensamma hållplatslägen. Att busslinjer får ett eget hållplatsläge underlättar regleringen av bussarna på Södervärn, ger smidigare byten mellan olika busslinjer samt ökar orienterbarheten när det blir enklare för resenärer att hitta rätt hållplatsläge. Då terminalytan vidgas österut utgår en del befintliga grönytor. Detta kompenseras med mer yta för träd och växtplanteringar på terminalytorna och den etablerade trädallén förlängs österut.

För att stärka framkomligheten för kollektivtrafik och motorfordon på Spårväggsgatan behöver gatans linjeföring rätas ut. Detta medför att ett antal träd längs gatans norra sida behöver rivras eller flyttas.

En mobilitetshubb föreslås i terminalens östra del. Mobilitetshubben ingår ej i projektet och kostnaderna är således inte inkluderade i detta objektsgodkännande. Anläggandet av mobilitetshubben påverkas av om ytan kan vara aktuell för exploatering, och om en eventuell exploatering kan innefatta även en denna funktion. Förutsättningar och finansiering kommer att utredas separat i nära samarbete med projektet.



Figur 4 Östra delen av Södervärn bussterminal.

Södra Förstadsgatan

Utformningen illustreras i Figur 5

Södra Förstadsgatan rustas upp och moderniseras. Längs gatans östra sida breddas trottoaren för att skapa mer plats för uteserveringar, träd och växtbäddar, samt ökad komfort för fotgängare.

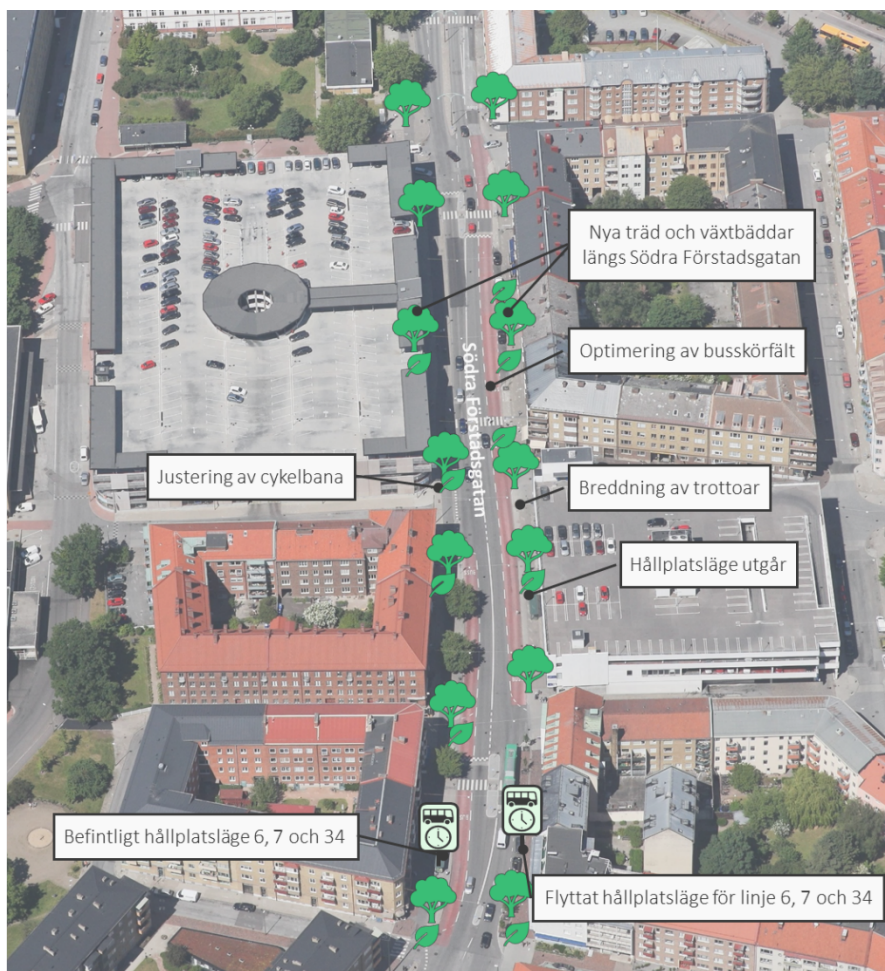
Gatan föreslås även fortsättningsvis ha cykelbana längs västra sidan för att möta kopplingarna till övrigt cykelnät på ett fungerande sätt. Cykelbanan breddas för att öka trafiksäkerheten, ge bättre samspel mellan gående och cyklister samt säkerhetsställa kapacitet för ökat cyklade.

Busstrafiken leds även fortsättningsvis i sidoförlagda busskörvägar på delar av sträckan.

Hållplats Dalaplan i norrgående riktning flyttas ett kvarter söderut och placeras mittemot befintligt hållplatsläge för södergående bussar. Hållplats Dalaplan trafikeras av stadsbuss 6, 7 och 34. När hållplatsläget på Carl Gustafs väg utgår och ersätts av hållplatsläget på Södervärn minskar avståndet mellan hållplatserna Dalaplan och Södervärn varför det inte är motiverat att trafikera hållplats Dalaplan med MEX-bussar. En viktig del i konceptet med MEX-bussar är att göra noga avvägningar kring hållplatslokalisering med något glesare avstånd mellan hållplatser som ger korta restider. Utredning har också visat att det inte är möjligt att anlägga hållplatser anpassade för MEX på hållplats Dalaplan då längden som krävs begränsas av korta kvarter.

Framkomlighet och tillgänglighet för motorfordon är fortsatt god. Effekterna av åtgärder för fotgängare och cyklister tillsammans med åtgärder i trafiksignalsystemet ger trafikdämpande effekter med jämnare flöden för motorfordon. En åtgärd som också ökar framkomligheten för motortrafiken är att möjligheten att svänga vänster från Södra Förstadsgatan mot Fritz Bauers gata och Upplandsgatan tas bort. Med detta blir Inga Marie Nilssons gata huvudinfarten till södra sjukhusområdet och det är via denna gata som infarten till parkeringshuset Södervärn nås.

Ambitionen är att plantera så många träd som möjligt längs Södra Förstadsgatans båda sidor. I gatan finns ett stort antal ledningar som begränsar antalet nya träd. Under detaljprojekteringsfasen kommer detta att detaljstuderas, och där träd inte planteras kan andra åtgärder som bidrar till gröna värden bli aktuella.



Figur 5 Södra Förstadsgatan.

Dalaplan

Utformningen illustreras i Figur 6

Dalaplan är en av Malmös mest trafikerade platser med höga nivåer av både buller och partiklar. Platsen i sig och i synnerhet Dalaplanstunneln upplevs som otrygg. Platsen saknar idag förutsättningar för vistelse.

Dalaplanstunneln tas bort och ersätts med ett övergångsställe för tryggare passage över Dalaplan för gående. Cykelfältet i blandtrafik över Dalaplan tas bort och vänstersvängande cyklister från Södra Förstadsgatan hänvisas till att korsa John Erikssons väg och sedan vidare österut längs cykelbanan på Dalaplans södra sida.

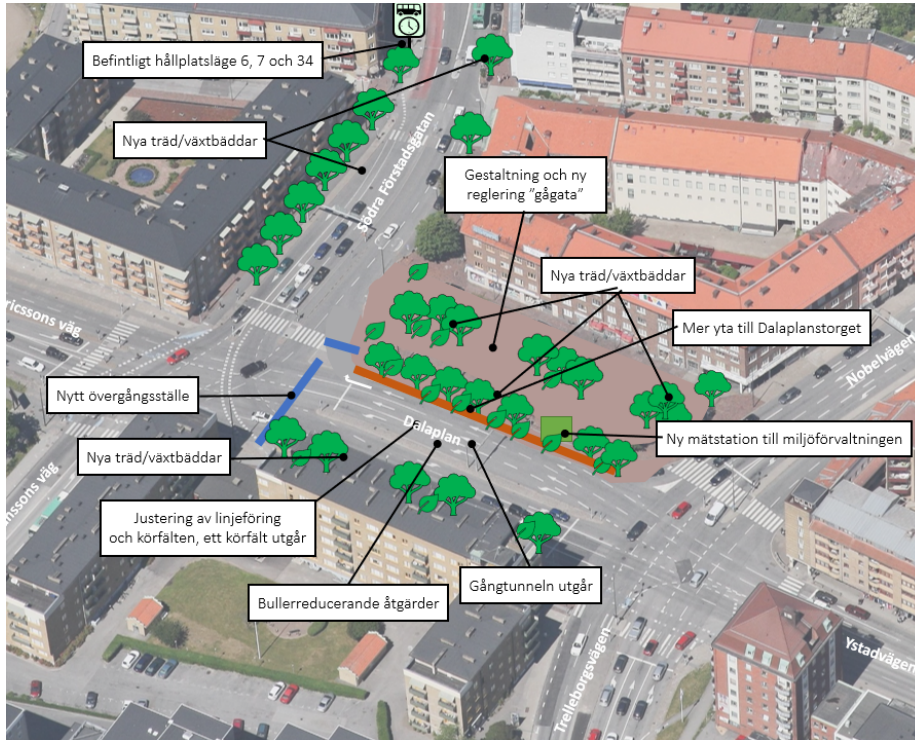
Miljöförvaltningens mätstation, som idag inhyses i lokaler under Dalaplan, flyttas upp till markplan till en egen mindre byggnad. Mätstationen behöver flyttas som en konsekvens av att den inryms i utrymmen som nås via Dalaplanstunneln.

Ett körfält österut utgår och linjeföringen rätas ut, vilket frigör yta till torget som utvidgas och förses med nya träd och växtbäddar.

Bullerreducerade åtgärder i form av låga bullermurar på Dalaplan mellan körbanor och torgyta kommer att utredas vidare i projekteringskedet.

Torget rustas upp, regleras om till ”gågata” och anpassas för att möjliggöra vistelse. Parkeringsplatser tas bort men angöring för bilar, renhållningsfordon och leveranser till fastigheter kommer kvarstå.

Även på Dalaplan och den södra delen av Södra Förstadsgatan är ambitionen att plantera så många träd som är möjligt. Men likt andra platser inom projektområdet finns även här mycket underjordisk infrastruktur i form av ledningar, rör och kablar varför förutsättningarna för exakt antal och placering ska detaljstuderas under detaljprojekteringsfasen.

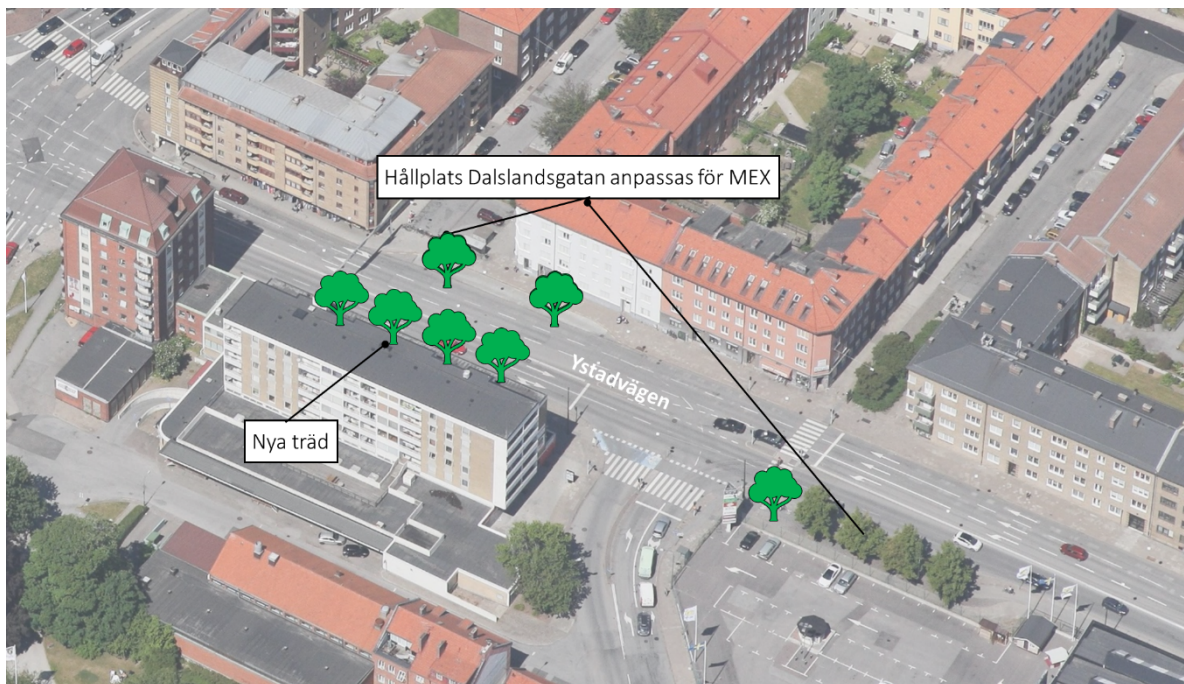


Figur 6 Dalaplan med anslutande gator.

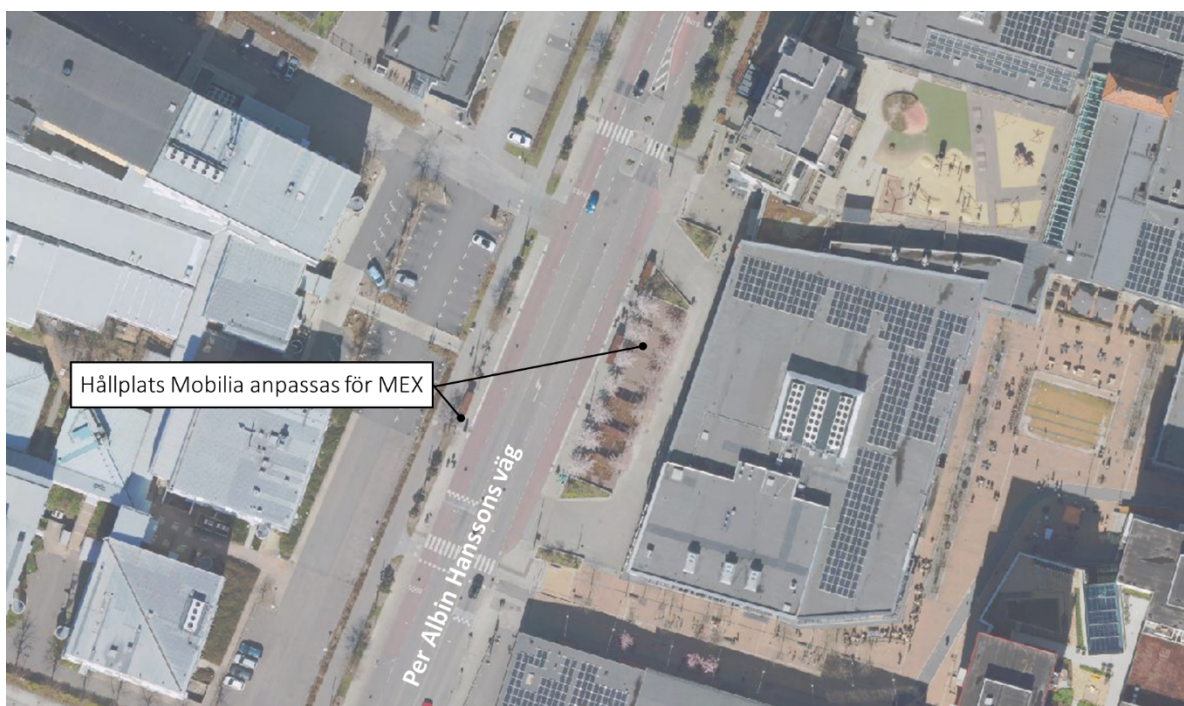
Ystadvägen och Per Albin Hanssons väg

Utformningen illustreras i Figur 7 respektive Figur 8

Längs Ystadvägen och Per Albin Hansson väg görs mindre åtgärder. De befintliga hållplatserna Mobilia och Dalslandsgatan byggs om med anpassning för trafikering av MEX-bussar. Längs Ystadvägen, i anslutning till hållplats Dalslandsgatan, planteras nya träd.



Figur 7 Ystadvägen strax öster om Dalaplän.



Figur 8 Per Albin Hanssons väg vid Mobilia.

3.6 Potentiella föroreningar

En historisk inventering har tagits fram över aktuell sträckning. Kartläggningen har inneburit att förekomst av potentiella markföroreningar har identifierats i syfte att uppskatta risk för höga masshanteringskostnader.

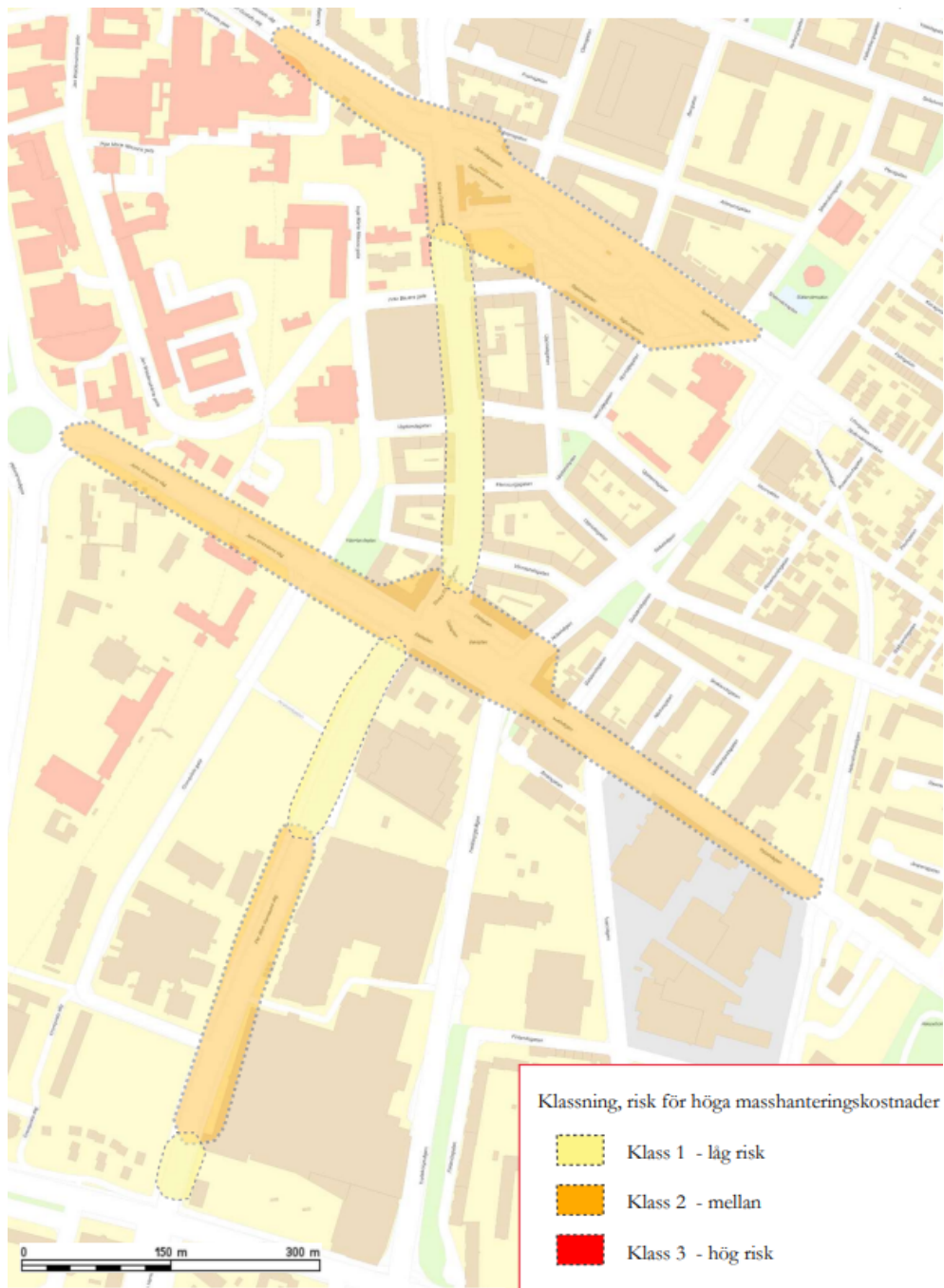
Vid Södervärn finns det en lång historik som järnvägs-, spårvagns- och busstation varför det finns risk att drivmedelshandling har förekommit på platsen och därmed risk för historiska spill och läckage av olja och drivmedel. Även Dalaplan och berörda gator har funnits länge. Både Per Albin Hanssons väg/Södra Förstadsgatan och Ystadvägen har historiskt även varit spårvagnssträckor.

Några potentiella punktkällor till markföroreningar har identifierats i den historiska inventeringen. Inom fastigheten Allmänna sjukhuset 7 och 8 finns ett flertal tillsynsärenden kopplade till markföroreningar. Norr om Södervärn finns ett par fastigheter (Blenda 8 och Gabril 9) som klassats med hög risk för markföroreningar. Söder om Södervärn (fastigheten Virket 8) har markföroreningar tidigare konstaterats.

Kring Dalaplan finns ett par nedlagda drivmedelsanläggningar (fastigheterna Södermanland 7 och Dal 6) och ett par konstaterat förorenade fastigheter (Forskaren 3 och Bohus 5). Förorening från dessa kan förekomma inom gatuområde.

Det finns även potentiella punktkällor för förorening längs Per Albin Hanssons (fastigheten Bohus 8) och Ystadvägen (inom fastigheterna Fredriksborg 10 och Västerbotten 10).

Från John Ericssons väg, Dalaplan, Ystadvägen och norrut är marken utfylld vilket kan medföra risk för förekomst av förorenade fyllnadsmassor. Vidare finns även alltid en risk för diffus förorening på grund av förhöjda bakgrundhalter orsakade av utsläpp från trafik och förbränning.



Figur 9 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). Se även Figur 9.

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. Dialog och informationstillfällen kommer att föras med berörda externa aktörer, boende och resenärer 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 framkomlighet- och tillgänglighetsproblem för gående och cyklister
- Risk för framkomlighetsproblem för utryckningstrafik
- Risk för negativ påverkan på näringsliv

Andra risker:

- Risk att ny detaljplan för Södervärn drar ut på tiden.
- Risker med rivning av gångtunneln under Dalaplan pga. riskfyllt och tungt arbete
- Risken att det kan finnas förorenad mark inom projektområdet
- Risk att entreprenaden på Virket 8 krockar med åtgärder på Södervärn
- Ledningsägares eventuella arbeten på sträckan kan påverka tidplanen och eventuella trädplanteringar

Projektet ser även risker kopplade till att åtgärder inom projektområdet ska utföras av VA-Syd. Under hösten 2023 har VA-Syd påbörjat arbetet med att ta fram underlag för vilka åtgärder de har för avsikt att genomföra inom projektområdet. Här behövs en tät dialog med VA-Syd för att samordna respektive aktörs planering och koppla ihop detta med projektets kontinuerliga riskhantering.

4. Tidplan

Hela projektområdet kommer inte kunna byggas i ett skede, utan kommer att delas upp i strategiska delar för att minimera störningar för boende och trafikanter i och utanför projektområdet. Men etappindelningar kan entreprenader påbörjas innan all detaljprojektering är slutförd.

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	Q4 2023
Detaljplan för Södervärn	Q1 2024 – Q2 2026
Projektering	Q1 2024 – Q3 2025
Entreprenad	Q1 2025 – Q4 2028
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Q4 2028
Garantifas	Q4 2028 – Q4 2030

5. Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till 400 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik och cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 199,3 mnkr vilket ger ett netto om 200,7 mnkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till 23 mnkr brutto och 11 mnkr netto.

Projektkalkyl Investering - allmän plats	Tkr
Investeringsbidrag	199 300
Summa inkomster	199 300
Entreprenad	-185 000
Hantering av massor över MKM	-15 000
Projektering	-20 500
Förprojektering	-7 000
Byggledning	-9 600
Utredningar	-2 000
Rivning av byggnad / konstruktion	-15 000
Intern tid	-39 000
Oförutsett	-106 900
Summa utgifter	-400 000
Projektnetto	-200 700

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 400 mnkr. Största utgiften i objektsgodkännandet är entreprenad som är beräknad till 185 mnkr. De upparbetade investeringsutgifterna till och med juni 2023 är 11,2 mnkr och består av utredningar och interntid.

Utgifterna är fördelade på kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Enligt gjord bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 99,3 % av den totala utgiften och cykelåtgärder 0,7 %.

Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed 397,2 mnkr och resterande 2,8 mnkr är cykelåtgärder.

Kostnader för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning) samt rivning av konstruktion/byggnad bedöms uppgå till 30 mnkr. Avsättning för dessa kostnader kommer att göras i samband med att beslut om detta objektsgodkännande är taget, avsättningen innebär en negativ resultatpåverkan.

Utgifterna är bedömda i prisläge augusti 2023.

5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 199,3 mnkr, där inkomsterna för cykel utgör 700 tkr och inkomsterna för kollektivtrafikåtgärder är beräknade till 198,6 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
2022	1 500	-8 700	-7 200
2023	19 000	-5 000	14 000
2024	8 000	-21 000	-13 000
2025	12 000	-36 000	-24 000
2026	19 000	-115 000	-96 000
2027	19 000	-115 000	-96 000
2028	42 000	-99 300	-57 300
2035	78 800		78 800
Summa	199 300	-400 000	-200 700

5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

År	<i>Allmän platsmark</i>		<i>Kvartersmark</i>		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2027	12	-23			-11
					0
					0
Summa	12	-23	0	0	-11

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 23 mnkr brutto och 11 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 0,5%.

5.4 Budgetavstämning

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