

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Projektdirektiv



Projektnamn: Amiralstaden och Station Persborg, 3022

Datum för upprättande: 2020-09-18

Kategori: Exploatering

Upprättad av: Nicole Roos

Innehållsförteckning

1. Bakgrund, syfte och mål	3
1.1 Bakgrund och syfte	3
1.2 Stadens mål	3
1.3 Leveransmål	3
1.4 Uppdragsgivare	3
1.5 Information i tekniska nämndens arbetsutskott/trafikutskott	4
2. Projektets omfattning	4
2.1 Förutsättningar	4
2.2 Genomförande och tidplan	5
2.3 Resurser	5
2.4 Risker	5
2.5 Kalkyl	6

1. Bakgrund, syfte och mål

1.1 Bakgrund och syfte

Initiativet till stadsutvecklingsprojektet Amiralstaden kommer från Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö 2013, som menar att det behövs projekt där den fysiska planeringen kan bidra till att förbättra ojämlika förutsättningar lokalt, men på längre sikt även för hela Malmö.

Den 8 dec 2018 invigdes den nya pendeltågsstationen Station Rosengård och samtidigt nyöppnade Persborg Station, vilket kan ses som ett stort steg i rätt riktning utefter Kommissionens rekommendationer. På ytterligare sikt kan det bli aktuellt med Öresundstågstrafik från fler av dessa stationer direkt till Lund och Köpenhamn. Öppnandet av stationerna kan i sig också fungera som en motor för stadsutvecklingen i området.

I och med Storstadspaket Malmö (del i Sverigeförhandlingen) har ytterligare investeringar beslutats om i området. Sverigeförhandlingen har med start hösten 2014 haft regeringens uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser med berörda kommuner i storstadsregionerna kring kollektivtrafikåtgärder, cykelsatsningar samt ökat bostadsbyggande. I juni 2017 landade förhandlingen i en överenskommelse om bland annat en utbyggnad och elektrifiering av Malmös stadsbusstrafik, nya cykelbanor samt utbyggnad av cirka 28 500 bostäder. På en delsträcka av Amiralsgatan (mellan Östra Farmvägen och Västra Kattarpsgatan) behöver en ombyggnad av gaturummet genomföras för att skapa tillgänglighet för kollektivtrafiken, öka säkerheten och tryggheten, tillskapa ny bebyggelse, tillföra cykelbanor längs Amiralsgatan i området samt en bättre koppling till nya Rosengårds station.

Till följd av ovan nämnda arbeten påbörjade stadsbyggnadskontoret framtagandet av ett planprogram för Amiralstaden och Station Persborg under hösten 2018. FGK tog i samband med detta fram ett Start-PM för ett utredningsprojekt för arbetet med planprogrammet. Detta projektdirektiv är en uppdatering av Start-PM:et samt en uppdaterad projektkalkyl.

1.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag kring Exploatering av mark inom kommunen och Förvaltning, utveckling och upplåtelse av kommunens mark (jfr med reglementet § 2.).

Projektet bedöms även bidra till uppfyllande av kommunfullmäktiges mål ”Malmö stad ska verka för att staden stärker sin position som regional tillväxtmotor” och ”Malmö stad ska genom planeringen av staden verka för minskad segregation”.

Denna bedömning grundas på att projektet utreder förutsättningarna för ca 2 800 nya bostäder, 500 grundskoleplatser, 450 förskoleplatser och cirka 1 500 arbetsplatser inom Rosengård och Storstadspaketets influensområde.

1.3 Leveransmål

Målet med projektet är att utreda förutsättningarna för stadsutvecklingen inom planprogramsområdet. I ett tidigt skede uppskattas att ca 2 800 nya bostäder, 500 grundskoleplatser, 450 förskoleplatser och cirka 1 500 arbetsplatser kan tillskapas inom planprogramsområdet. Stadsutvecklingen inkluderar också en större ombyggnation av infrastrukturen, tekniska lösningar samt nya gator, torg och parker m.m.

1.4 Uppdragsgivare

Uppdragsgivare är Håkan Thulin, projektet ingår i kategori exploatering.

1.5 Information i tekniska nämndens arbetsutskott/trafikutskott

Tekniska nämndens arbetsutskott (TNAU) ska informeras om detta projektdirektiv.

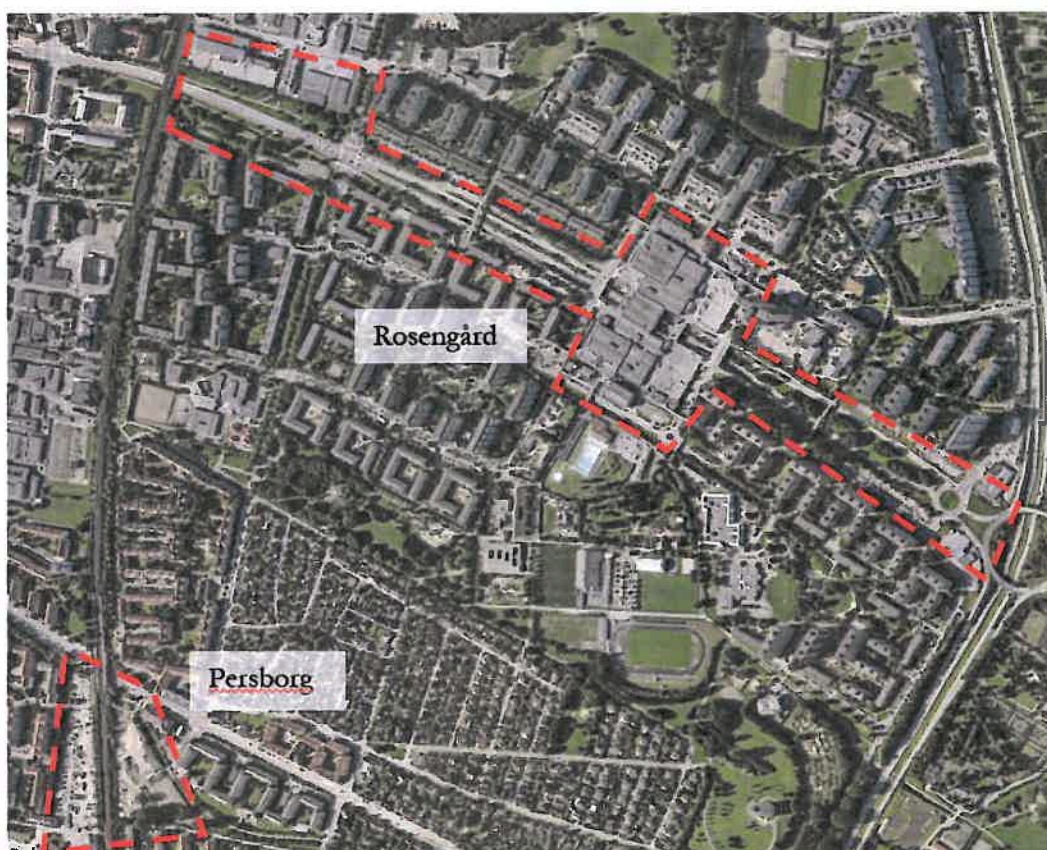
2. Projektets omfattning

2.1 Förutsättningar

Rosengård är ett så kallat miljonprogramsområde i östra Malmö varav huvuddelen av stadsdelens bebyggelse utgörs av flerbostadshus som uppfördes under perioden 1967–1972. Dessa omger köpcentrumet Rosengård Centrum som överbryggar Amiralsgatan vilken genomskär stadsdelen i öst-västlig riktning. Amiralsgatan upplevs idag som en genomfartsled och en kraftig barriär. Längs gatan finns idag större slänter, grönytor och av- och påfartsramper upp mot Rosengård centrum.

Persborg är ett delområde i stadsdelen Rosengård, byggt på 1950-talet. Längs med Kontinentalbanan finns idag ett upplagsområde och Kommuntekniks upplag och uppställningsplats för fordon.

Den 8 dec 2018 invigdes den nya pendeltågsstationen Station Rosengård och samtidigt nyöppnade Persborg Station.



Ungefärligt stadsutvecklingsområde/planprogramsområde markerat

I oktober 2018 godkändes FKGs Start-PM för utredningsprojektet Amiralstaden och Station Persborg. Utredningsarbetet har pågått för framtagandet av planprogrammet fram till samråd (våren 2020) och troligtvis kommer ytterligare utredningar behöva tas fram för att undersöka

förutsättningarna för planprogrammets genomförande innan dess godkännande. I stora drag innehåller planprogrammets samrådshandling nedan förslag:

Planprogrammets vision består av ett förslag till en fysisk utformning (strukturplan) för att utveckla stadsdelen med omkring 2 800 nya bostäder, 500 grundskoleplatser, 450 förskoleplatser och cirka 1 500 arbetsplatser.

Förslagets bärande del är att bygga om Amiralsgatan till en mer trygg miljö och införliva området i stadens övriga stadsstruktur med nya kvarter och fler tvärgående kopplingar i gatuplan. Förslaget omfattar även hur stationsområdet runt Station Persborg kan utvecklas och stärkas som en målpunkt. Intentionen är att den föreslagna stadsutvecklingen ska fungera som en motor för sociala förändringar genom att skapa nya attraktiva livsmiljöer och överbygga fysiska och mentala barriärer som i sin tur ska upplevas ge ökad trygghet, hälsa, integration och delaktighet för stadsdelens utveckling.

Staden ser utvecklingspotential inom det egna markinnehavet men även fastighetsägare och tomträttshavare har visat intresse av att utveckla sitt innehav tillsammans med staden, vilket är en bärande del i förslaget. Ambitionen är att arbetet med Amiralstaden och Station Persborg ska öka drivkrafterna för stadsutveckling på flera håll inom området.

2.2 Genomförande och tidplan

Detta projektdirektiv omfattar endast det tidiga utredningsarbetet för planprogramsområdet innan projektdirektiv tas fram för respektive etapp/exploateringsprojekt. Ett projektdirektiv har redan godkänts för Gulmäran (del av planprogramsområdet för Persborg) i juni 2020.

Planprogrammet förväntas kunna godkännas under 2021. Genomförandet av planprogrammet tar sin början nu i etapper, med en tidshorisont mot år 2040 för färdigställande av hela planprogramsförslaget.

2.3 Resurser

Roll/namn	Kompetens
Projektledare/Nicole Roos (Rosengård)	Exploateringsingenjör
Projektledare/Julia Berglund (Persborg)	Exploateringsingenjör
Karin Caesar	Trafikingenjör
Joakim Slotte	Trafikingenjör
Anne Richthoff	Landskapsarkitekt
Stefan Ölin Jacobson	Ingenjör
Maria Persson	Controller

2.4 Risker

Under arbetet med planprogrammet har risker för genomförandet identifierats. Nedan beskrivs de som bedöms kunna påverka ekonomin, tidplan och kvalitet i större omfattning.

Skyfall

Skyfallsfrågan är en stor utmaning i Amiralstaden och en separat skyfallsutredning har genomförts. Fördröjningar uppströms von Rosens- och von Lingens väg föreslås. Åtgärderna innebär skapandet av översvämningssytor på fotbollsplaner/parker samt styrd avledning på markytan via skyfallsleder m.fl. Samtliga föreslagna åtgärder behöver genomföras för att avsedd effekt ska uppnås. Det rekommenderas därför att i tidigt skede utreda (förprojektering) genomförbarheten, grov gestaltning inklusive kostnader.

Parkering

Planprogrammet föreslår bland annat att markparkeringar bebyggs och att dessa p-platser ersätts, tillsammans med p-platser för den nya bebyggelsen, i mobilitetshus. Parkering i p-hus är dock en dyr parkeringslösning om man jämför med markparkering. För byggaktörer av parkeringsanläggningar är det en viktig förutsättning att mobilitetshuset kan samnyttjas, både som boendeparkering och av närliggande arbetsplatser (ca 50%), för att hålla månadsavgifterna på en fungerande nivå. I planprogrammet bedöms det svårt att tillse en sådan hög andel arbetsplatser vid lokalisering av varje mobilitetshus.

Även för fastighetsägaren/byggaktören som vill utveckla området med bostäder kan parkeringslösningen vara problematisk. I ett område med låga marknadsvärden kan p-köp för parkeringsbehovet vara en stor utgift i projektkalkylen. Även för de som nyttjar markparkeringen idag får förslaget konsekvenser som kan innebära högre parkeringskostnader. Genomförbarheten för mobilitetshus i området behöver utredas vidare.

Byggaktörsintresse/etappindelning

Utifrån projektets genomförbarhet är en ombyggnad av hela Amiralsgatan inom planprogrammet i en etapp att förespråka. Det skapar förutsättningar för varje fastighetsägare att därefter utveckla sina fastigheter i den takt som fastighetsägarna önskar. Fastighetsägarna behöver heller inte invänta en viss etapp innan de kan utveckla sina fastigheter utan en utveckling kan ske utefter fastighetsägarnas intresse och möjligheter. I ett område med lägre byggaktörsintresse än i andra delar av staden är det viktigt att fånga upp de intressen som finns vid tillfället när det existerar.

Den ekonomiska risken för staden är dock stor vid ett sådant förfarande. Staden genomför en stor investering i tidigt skede med risken att det tar lång tid innan fastighetsägarna är intresserade av att utveckla sina fastigheter. Det är först när det sker som staden får intäkter tillbaka för investeringen. I värsta fall kanske bara ett fåtal fastighetsägare väljer att utveckla sina fastigheter och projektet faller trots den stora investeringen från stadens sida. Det finns intresse från ett flertal idag, men en majoritet behövs för att kunna få till en stadshuvudgata.

Påverkan Rosengård centrum

Staden har gjort bedömningen att ombyggnationen av broarna Adlerfelts- och Frölichs väg kommer påverka Rosengård Centrums konstruktion samt skapar ett behov av en ombyggnation av den befintliga logistiklösningen till centrumets lastintag. Åtgärderna har inte kostnadsberäknats. Trianon har uttryckt att den nya logistiklösningen, som är dimensionerad för 12 meters lastbilar i stället för nuvarande 24 meters lastbilar, inte fungerar för verksamheten. För att bedöma konstruktionspåverkan krävs troligen en omfattande ”konstruktionsutredning”. Dessa två poster behöver därefter kostnadsberäknas för att få helhetsbilden ekonomiskt.

2.5 Kalkyl

Planprogramsområdet är omfattande och den befintliga miljön gör projektet komplicerat. Från politiskt håll har det tydligt uttryckts att man vill se ett planprogram som är genomförbart vilket har resulterat i att ett flertal större utredningar har genomförts och eventuellt kommer ytterligare utredningar behöva genomföras innan planprogrammet godkänns. Vid tidpunkten för upprättandet av Start-PMet för utredningarna uppskattades de initiala kostnaderna till 650 tkr, vilket har överskridits på grund av bland annat ovan. Det har också dykt upp nya frågor under planprogramsarbetets gång som behövs utredas externt som arbetsgruppen inte identifierat vid det tidiga skedet.

Arbetet med planprogrammet har pågått sedan 2018 och nedan utredningar har genomförts till en kostnad av 1 834 tkr inkl. interntid (tom. maj 2020):

- Trafikutredning
- Teknikutredning
- Riskutredning
- Skyfallsutredning
- Illustrationer
- Interntid

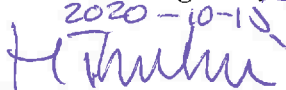
Ytterligare utredningar/kostnader kommer tillkomma fram till godkännandet av planprogrammet, exempelvis för förprojektering av skyfallshantering, analys av transporter, interntid m.m.

Kalkylen nedan innehåller redan nedlagda utgifter, kommande arbete samt eventuellt kommande arbete (oförutsett). Kommande kostnader är grovt uppskattade:


Projektkalkyl	Tkr
245 Utredningar	-2 220
256 Intern tid	-784
265 Oförutsett 10 %	-300
Summa utgifter	-3 304

Kalkylen för genomförandet av planprogrammet beräknas till cirka 850 miljoner kronor med iordningställande av byggklar mark och nya allmänna gator och torg m.m. Intäkter vid försäljning av stadens mark, upplåtelse av mark och gatukostnader beräknas till cirka 715 miljoner kronor vilket ger ett beräknat underskott på 135 miljoner kronor (enligt 2019 års prisnivå). Delar av detta underskott kan täckas inom ramen för finansieringen av storstadspaketet. Då projektet befinner sig i ett tidigt skede föreligger osäkerheter kring hur projektet kommer att utformas. Utgifterna är grovt uppskattade och inkomsterna är preliminära. Utförligare kalkyler kommer tas fram vid upprättandet av respektive exploateringsprojekts direktiv och objektsgodkännanden. Det kan bli aktuellt att fördela kostnaderna som omfattas av detta projektdirektiv på de kommande exploateringsprojekten.

Underskrift avdelningschef, datum

2020-10-15


Underskrift av den som upprättat projektdirektivet, datum 6 OKT 2020



Nicole Roos

Vid beslut av exploateringsprojekt samt andra större stadsutvecklingsprojekt ska även avdelningschef för fastighetsavdelningen skriva under

Underskrift avdelningschef, datum



