

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Projektdirektiv

Projekt 2.7 Södervärn inom MEX 2

Storstadspaketet

Projektnamn: Projekt 2.7 Södervärn inom MEX 2

Datum för upprättande: 2020-02-26

Kategori: Storstadspaketet

Upprättad av: Andreas Nordström



Innehållsförteckning

1. Bakgrund, syfte och mål.....	3
1.1 Bakgrund, syfte och stadens mål.....	3
1.2 Leveransmål.....	5
1.3 Uppdragsgivare.....	5
1.4 Information i tekniska nämndens arbetsutskott och/eller trafikutskottet	6
2. Projektets omfattning.....	6
2.1 Förutsättningar	6
2.2 Genomförande och tidplan	6
2.3 Resurser	7
2.4 Kalkyl.....	8

1. Bakgrund, syfte och mål

1.1 Bakgrund, syfte och stadens mål

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.

Kollektivtrafiksatsningarna skapar även förutsättningar för att kunna hålla en hög takt på bostadsbyggandet under kommande år. Genom att förtäta och bygga om runt stationer och hållplatser ges möjlighet att stärka befintliga noder och centrumbildningar med mer folkliv och handel. Med ökade färdmedelsandelar för gång, cykel och kollektivtrafik minskar trängselproblematiken i trafiken samtidigt som miljövinster uppnås. Övergången till eldriven kollektivtrafik förstärker miljövinsterna ytterligare.

Satsningar på en attraktivare stadsmiljö runt stationer, hållplatser och längs huvudgatorna i kombination med bostadsutbyggnaden skapar möjligheter för ett tryggare, mer jämställt och socialt hållbart Malmö. Både de sociala och de fysiska investeringarna som staden gör är viktiga komponenter för att bygga Malmö helt och hållbart.

Storstadsavtalens satsningar förväntas att bidra till följande effektmål som har formulerats under förhandlingen och i besluten av 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 MalmöExpressbussar
- 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

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur 8 § både vad gäller planeringen inom kollektivtrafikområdet och inriktningen mot en god och säker tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper och med utformning av ett miljöanpassat trafiksystem.

Malmöexpressbuss linje 2 (MEX linje 2) 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.

Projekt 2.7 Södervärn ingår i MEX linje 2 men kommer också att trafikeras av MEX linje 8, linje 3 och linje 6 – samtliga kollektivtrafikobjekt som ingår i Storstadspaketet för Malmö stad. Utöver dessa linjer trafikeras Södervärn även av flera andra stadsbuss- och regionbusslinjer.

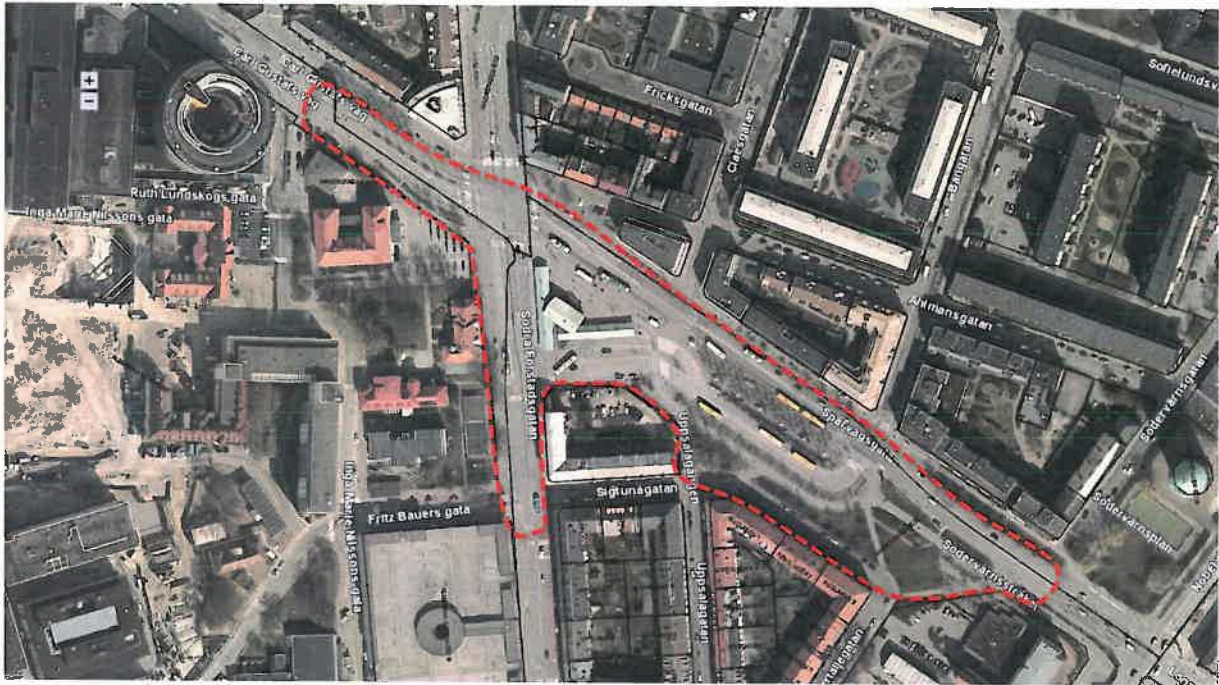
MalmöExpressen linje 2 sträcker sig från Lindängen i söder via Dalaplan, Södervärn, Gustav Adolfs torg och Malmö C till Nyhamnen i norr. Linjen ska trafikeras av eldrivna 24-meters bussar med en design som överensstämmer med övriga MEX-linjer. I peak ska turtätheten vara 5 min mellan avgångarna.



Figur 1 Planerad linjedragning för MEX linje 2 med Södervärn markerat. Alternativa körvägar kan komma att utredas.

Detta projektdirektiv omfattar Södervärns utformning och funktion.

Projektet syftar till att utreda, projektera och bygga om Södervärn så att kollektivtrafikens framkomlighet säkerställs med goda förutsättningar för effektiva resor och bytesmöjligheter. Södervärn ska bli en attraktiv och stadsmässig plats som upplevs trygg och säker att vistas på samt ta sig till och från.



Figur 2 Projekt Södervärn

1.2 Leveransmål

Ombyggnaden av Södervärn ska resultera i en modern och attraktiv terminal med hög standard på tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet för resenärerna. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv och smidig att använda. Projektet ska även resultera i att framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister förbättras – till, från och förbi Södervärn.

Ombyggnaden ska ge platsen en god stadsmiljö utformad med avseende på trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet, gestaltning, vistelse, cykelparkering, grönska, skyfallsåtgärder, luftkvalitet, buller med mera.

Framtida utformning ska tillgodose behovet av framkomlighet för utryckningsfordon till och från Skånes Universitetssjukhus, SUS, som finns i direkt anslutning till Södervärn. Utvecklingen av sjukhusområdet ska beaktas genom hela projektet.

Förstudien ska också översiktligt utreda Södervärns förutsättningar för exploatering med bostäder och/eller verksamheter. Inget detaljplanearbete pågår eller är planerat kring exploatering inom utredningsområdet.

Projektet ska förutom ovan nämnda mål resultera i att $1+1=3$, dvs projektet i sig ska resultera i att mervärden skapas. Det kan vara allt ifrån att det görs extra skyfallsåtgärder, mer grönska i gaturummet till att olika sociala nyttor uppnås genom projektet.

1.3 Uppdragsgivare

Projekt Södervärn MEX linje 2 tillhör kategorin Storstadspaketet och uppdragsgivare är Håkan Thulin, avdelningschef för Stadsutvecklingsavdelningen. Projektägare är Martin Warmark, enhetschef för Mobilitetsenheten.

1.4 Information i tekniska nämndens arbetsutskott och/eller trafikutskottet

Projektet är av stor ekonomisk och principiell vikt samt av politiskt intresse därför bedöms att tekniska nämndens arbetsutskott och/eller trafikutskottet behöver informeras om uppstart av projektet.

2. Projektets omfattning

2.1 Förutsättningar

Projektet omfattar utredning, utformning och ombyggnation av hela Södervärn inklusive parkområdet som finns i östra delen av utredningsområdet (se Figur 2).

Södervärn ska utvecklas för att hantera busstrafik enligt den pågående fördjupande Linjenätsutredningen som förväntas färdigställas senast i maj 2020, samtidigt som framtida förändringar av kollektivtrafiken eller behov av funktioner på platsen (exempelvis cykelparkering) inte ska omöjliggöras.

Södervärn är en av stadens största hållplatser sett till antalet påstigande och är en viktig bytespunkt mellan regional och lokal busstrafik. Viktiga målpunkter i nära anslutning till Södervärn är akutmottagningen och kvälls- och helgmottagningen, samt arbetsplatserna inom sjukhusområdet. Boendetätheten är hög norr och söder om Spårväggsgatan.

Södra Förstadsgatan, Carl Gustavs väg och Spårväggsgatan är mycket tungt trafikerade. I korsningspunkterna sker många olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade. Platsen kan upplevas som intensiv, otrygg och svår att överblicka.

Inom hela utredningsområdet finns skyfallsproblematik.

Ny detaljplan är under framtagande för kvarter Virket som angränsar till Södervärn. Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att förtäta kvarteret Virket med blandad stadsbebyggelse genom att möjliggöra ny användning för befintliga byggnader och en bred användning för ny bebyggelse. Detaljplanen planeras antas i juni 2020.

Kommunen äger marken som berörs. Planändringar bedöms behövas om exploatering inom befintligt terminalområde blir aktuellt.

Under Sverigeförhandlingen identifierades ett antal linjespecifika åtgärder enligt som är aktuella för Södervärn:

- Eldrift och 24 meter långa MalmöExpressbussar
- Framkomlighetsåtgärder för buss
- Nya busshållplatser anpassade för MalmöExpressen
- Punktvisa förbättringar i stadsmiljön
- Skyfallshantering

Gällande förorenad mark, arkeologi, vägteknik/beläggning samt ledningsomläggning finns det i dagsläget inga uppgifter på omfattning, vilket kan påverka både tid och kostnad.

2.2 Genomförande och tidplan

Projektet kommer att genomföras av tjänstepersoner på Fastighets- och gatukontoret och upphandlade konsulter och entreprenörer med start i maj 2020.

Förstudien avser Södervärn, men beroende på val av utformning, lokala förutsättningar, gatustruktur mm kommer projektet att delas upp i genomförandefasen på lämpligt sätt för detaljprojektering och entreprenad.

Hållpunkterna är enligt följande. Vissa delar kommer förmodligen att kunna överlappa varandra också enligt ovan.

Förstudie: maj 2020 – maj 2022 (inkl. upphandling av konsult och politisk förankring)

Detaljprojektering: maj 2022 – oktober 2023 (inkl. upphandling av konsult och politisk förankring)

Entreprenad: oktober 2023 – april 2025 (inkl. upphandling av entreprenör)

2.3 Resurser

Nedanstående tabell redovisar grovt en uppskattad tidsförbrukning (h) för interna resurser.

Roll/kompetens	Förstudie/Förprojektering	Detaljprojektering	Entreprenad
Projektledning			
Projektledare	170	200	140
Förstudieledare	400	28	0
Projekteringsledare	120	350	120
Beställarombud	50	100	350
Projektgrupp med specialister			
Kollektivtrafik	80	20	10
Cykel	76	15	10
Trafiksäkerhet	77	15	10
Trafikutformning (samordnare)	110	13	6
Trafikreglering	26	35	15
Tillfällig trafikreglering	6	6	56
Samordning tillfällig trafikreglering	16	20	75
Trafiksignaler projektering	40	215	40
Trafiksignaler DoU	0	0	0
Trafikanalys	150	41	10
Skyfall	18	31	10
Buller och vibrationer	10	10	30
Beläggning	26	26	0
Bro	0	0	0
Gestaltning	250	100	24

Jämlikhet och jämställdhet	35	5	0
Tillgänglighet	29	38	6
Barn i trafiken (skolskjutsgruppen) och barnperspektivet	30	0	0
Belysning	15	46	15
Markmiljö	80	20	22
Upplåtelse, belamring	8	8	36
Entreprenadsakkunnig och kalkyl	60	16	5
Koordinering av drift- och underhåll	38	38	0
Upphandlingsstöd	40	38	0
Dialog och trygghet	70	0	80
Kommunikation (internt och externt)	40	16	90
Summa:	2070	1450	1160
Totalsumma: 4 680 timmar			

2.4 Kalkyl

Den totala kostnaden för MEX linje 2 är enligt Ramavtal 8 530 miljoner kr för kollektivtrafikåtgärder och 56 miljoner kr för cykelåtgärder (2016-års kostnadsläge). Inom projektet finns inga cykelobjekt som är del av Ramavtal 8.

Projektet 2.7 Södervärn är kostnadsberäknat till ca 70 miljoner kr i 2016 års kostnadsläge. I förstudien utreds vilken utformning Södervärn ska ha i framtiden, så när förstudien är klar kan en mer rättvisande kalkyl göras.

Kostnader avseende arkeologi och ledningsomläggning ingår i kostnadsposten för oförutsett (cirka 20 % av totalkostnaden). Saneringskostnaden är uppskattad till ca 3% av entreprenadsumman.

För projekten i Storstadspaketet ges ett statligt investeringsbidrag på 50 % för kollektivtrafikfrämjande åtgärder. Dessa bidrag finns dock ej inlagda i kalkylen nedan.

Driftskonsekvenserna för detta projekt är beräknat till 6 200 tkr.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Entreprenad	-48 000
Förstudie/förprojektering (konsult)	-1 400
Detaljprojektering (konsult)	-2 000
Tjänster övr (byggledning, olika typer av konsulttjänster)	-1 400
Intern tid (ca 4680h x 750 kr/h)	-3 500
Sanering under MKM	-650
Sanering över MKM	-650
Kreditivränta	-400
Oförutsett (20 %)	-12 000
Summa utgifter	-70 000

Underskrift avdelningschef, datum

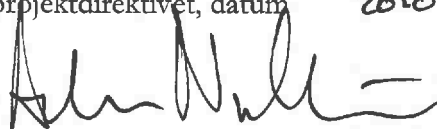
2020-02-27



Håkan Thulin

Underskrift av den som upprättat
projekt direktivet, datum

2020-02-27



Andreas Nordström

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

Underskrift avdelningschef, datum
