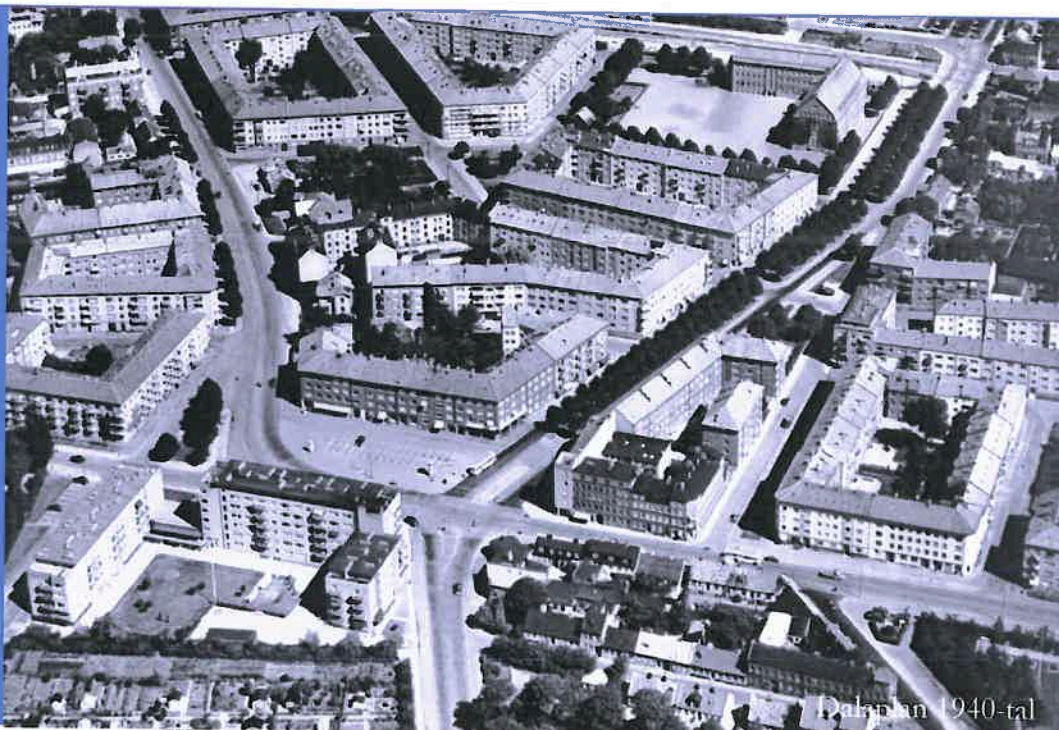


FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Projektdirektiv



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

Datum för upprättande: 2021-06-14

Kategori: Storstadspaketet

Upprättad av: Conny Ragnarp (projektledare) & Christoffer Hernestig (bitr projektledare)

Innehållsförteckning

1. Bakgrund, syfte och mål	3
1.1 Bakgrund och syfte	3
1.2 Stadens mål	4
1.3 Leveransmål	4
1.4 Uppdragsgivare	5
1.5 Information om projektstart i tekniska nämndens arbetsutskott/trafikutskott	5
1.6 Beslut om objektsgodkännande	5
2. Projektets omfattning	5
2.1 Förutsättningar	6
2.2 Angränsande projekt	8
2.3 Genomförande och tidplan	8
2.4 Resurser	9
2.5 Risker	9
2.6 Kalkyl	10

1. Bakgrund, syfte och mål

1.1 Bakgrund och syfte

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 utveckla centrum- och platsbildningar 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

Storstadsavtalets satsningar förväntas bidra till åtta 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
- Ökad resandekapacitet genom fler MalmöExpressbussar (MEX)
- 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

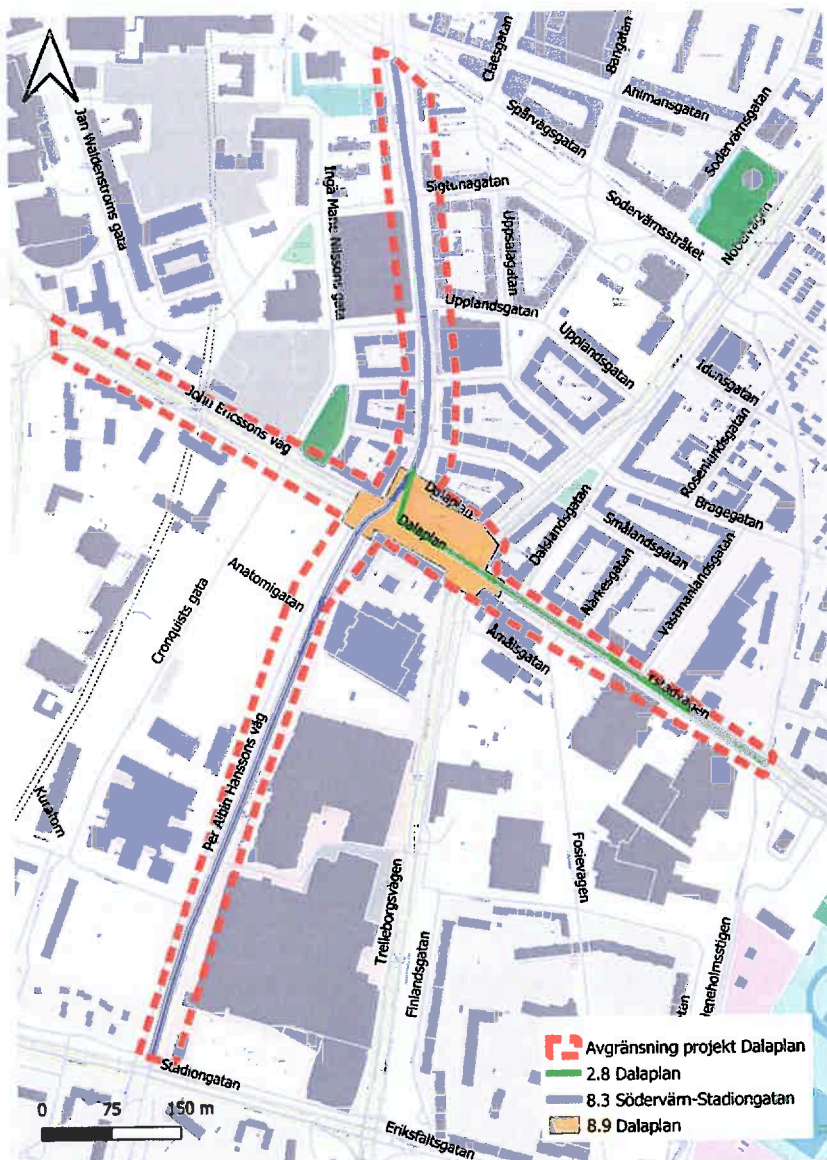
Storstadspaketet för Malmö Stad omfattar sammanlagt nio kollektivtrafikobjekt (inräknat trafikering av Kontinentalbanan med tåg). Förutom att förbättra kollektivtrafiken på dessa linjer ska sträckorna samtidigt kompletteras med cykelbanor där detta är möjligt.

För att hantera Dalaplan med hela dessa komplexitet finns behov av att studera även delar av de anslutande gator som ska trafikeras av kommande MEX linje 2 och MEX linje 8. Detta projektdirektiv omfattar de tre projekt som kommer att ingå i förstudien. I senare skeden kan projekten komma att hanteras separat, beroende på vilken fysisk utformning förstudien pekar på och hur entreprenader bäst planeras för åtgärderna.

De inom Storstadspaketet administrativa projekt som ingår i projektdirektivet är:

- 2.8 Dalaplan
- 8.9 Dalaplan (bidrar till finansiering av Dalaplan)
- 8.3 Södervärn-Stadiongatan

I det som i efterföljande text benämns som ”projektet” ingår samtliga tre projekt.



Figur 1 Projektets avgränsning. Karta: Christoffer Hernestig.

Syftet med projektet är att säkerställa MEX-bussarnas framkomlighet, ge bättre förutsättningar för resor med cykel och till fots samt utveckla stadsmiljön. Vilka åtgärder som bäst lämpar sig till att uppnå detta ska utredas i förstudien.

1.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllande av tekniska nämndens mål "Tekniska nämnden ska erbjuda trafiksystem med låg miljöpåverkan som bidrar till en attraktiv stadsmiljö", kommunfullmäktiges målområde 8.

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur (jfr med reglementet § 8.).

1.3 Leveransmål

Projektet ska resultera i en utformning som säkerställer MEX-bussarnas framkomlighet och bidrar till ett robust kollektivtrafiksystem. Hållplatser ska utvecklas och anpassas till MEX-bussar. Projektet ska också leverera cykelfrämjande åtgärder och en utvecklad stadsmiljö som upplevs

som trygg, tillgänglig, tilltalande och säker att vistas i oavsett färdssätt under dygnets alla timmar. Projektets leverans ska ge biltrafik, gods- och leveranstrafik samt inte minst uttryckningstrafik den framkomlighet som behövs.

Mål Dalaplan

Gestaltning och ombyggnation av hela Dalaplan fasad till fasad som ger MEX-bussarna god framkomlighet och bidrar till ett robust kollektivtrafiksystem. Trafiksäkra miljöer för oskyddade trafikanter och mer inslag av grönska. Stärkta vistelsemiljöer och bättre förutsättningar att hantera skyfall. Om möjligt med bättre luftkvalité och mindre buller.

Mål Södra Förstadsgatan

Ny gestaltning med ombyggd gata mellan Södervärn och Dalaplan med främjande åtgärder för kollektivtrafik och cykeltrafik. Mer gröna inslag och kvalitéer längs en trafiksäker och upprustad stadsgata. Det finns goda möjligheter att utveckla gatan till ett grönare och mer stadsmässigt stråk. Fortsatt god tillgänglighet till parkeringshus och målpunkter.

Mål Ystadvägen

Kollektivtrafikfrämjande åtgärder som säkerställer framkomlighet för busstrafiken alternativt andra kollektivtrafikfrämjande åtgärder. Hög trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter, särskilt i korsningspunkter och passager.

Mål Per Albin Hansson väg

Utreda förutsättningar för att kunna anlägga ny cykelbana längs hela eller delar av gatans östra sida som kopplar an till Mobilia- och Medeonrådets målpunkter. Busskörväg längs hela eller delar av sträckan.

Övergripande mål för projektet

Projektet ska utreda hur de utformningsförslag som tas fram påverkar övriga delar av stadens transportsystem, för att på så sätt säkerställa en väl fungerande helhetslösning för hela staden.

1.4 Uppdragsgivare

Projekt 2.8 Dalaplan, 8.9 Dalaplan och 8.3 Södervärn-Stadiongatan tillhör kategorin Storstadspaketet och uppdragsgivare är Tobias Nilsson, chef för Stadsutvecklingsavdelningen. Projektägare är Emilie Wieslander, sektionschef på mobilitetsenheten.

1.5 Information om projektstart i tekniska nämndens arbetsutskott/trafikutskott

Information om projektstart kommer att ske i tekniska nämndens trafikutskott.

1.6 Beslut om objektsgodkännande

Förslag till objektsgodkännande kommer preliminärt att behandlas under första kvartalet 2024 i tekniska nämnden. Beslut kan utöver tekniska nämnden behöva fattas i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige, då utgifterna i kommande objektsgodkännanden kan komma att överstiga 50 miljoner kr.

2. Projektets omfattning

Projektets geografiska avgränsning är Dalaplan, Per Albin Hanssons väg fram till norr om korsningen vid Stadiongatan, Södra Förstadsgatan till Södervärn samt Ystadvägen till öster om Heleneholmsstigen.

Även anpassningar av närliggande gator kan bli aktuella för att möjliggöra projektet. John Erikssons väg mellan Dalaplan och Pildamsrondellen samt korsningar med anslutande gator, så

som Trelleborgsvägen, Nobelvägen och Fosievägen, bedöms i detta tidiga skede kunna bli aktuella att hantera inom projektet.

2.1 Förutsättningar

Trafik och stadsmiljö

Miljön på och kring Dalaplan upplevs som otrygg, trafikintensiv och svår att överblicka. Här finns höga trafikflöden och några av Malmös mest olycksdrabbade platser för cyklister och fotgängare. Särskilt olycksdrabbade korsningar Södra Förstadsgatan/Carl Gustavs väg, John Ericssons väg/Södra Förstadsgatan, Ystadvägen/Nobelvägen, Ystadvägen/Heleneholmsstigen och Per Albin Hanssons väg/Stadiongatan. Särskilt olycksdrabbade är de signalreglerade korsningarna. Dalaplan hanterar stora trafikflöden men är dåligt anpassat för oskyddade trafikanter och en levande stadsmiljö, med. höga bullernivåer och höga halter av luftföroreningar.

Vistelsemiljön på Dalaplan, Södra Förstadsgatan, Per Albin Hanssons väg och Ystadvägen är bristfällig med brister på bänkar, träd och grönska.

Utredning, projektering och ombyggnation av Dalaplan, Södervärn och angränsande gator måste samordnas för att det är två närliggande trafikknutpunkter där trafikflödena på de två platserna i hög utsträckning påverkar varandra. Inom Storstadspaketets projektet 2.7 Södervärn ingår ombyggnation och eventuellt ett exploateringsprojekt på terminal Södervärn. Samordning mellan projekt Dalaplan och Södervärn kommer att bli nödvändigt för att få till ett väl fungerande trafiksystem.

I utredningen ska privatbiltrafikens och nyttotrafikens framkomlighetsanspråk beaktas, speciellt till och från Skånes universitetssjukhus (SUS) som är en viktig målpunkt. I detta ingår också tillgängligheten till akutmottagningen på Carl Gustavs väg.

I området finns i nuläget stor problematik kopplat till skyfall. Förstudien ska utreda i vilken omfattning det är möjligt att åtgärda dessa problem inom ramen för föreslagna ombyggnader.

Dalaplan

Dalaplan är en gammal spårvägsstation som lades ner 1936. Det är än idag en av trafiksystemets viktigaste och största trafikskorsningar där Nobelvägen, Södra Förstadsgatan, Ystadvägen, Trelleborgsvägen, Per Albin Hanssons väg och John Ericssons väg möts. Under Dalaplan finns en 33 meter lång gångtunnel som upplevas som otrygg även om den har rustats upp med ny belysning. De hästkastanjer som tidigare fanns på Dalaplan ersattes under 2020 av pagodträd, men platsen lider av brist på grönska och saknar ytor för vistelse och möten. Trafikens funktioner dominerar och platsen har dålig luftkvalité och höga bullernivåer. Högsta trafikflöden hanteras under eftermiddagen på vardagar när biltrafiken går i riktning ut från Malmö. Befolkningstätheten kring Dalaplan är hög.

Södra Förstadsgatan

Längs Södra Förstadsgatan finns restauranger, handel, service, sjukhusområdets största parkeringshus och ett parkeringshus bakom Lidl. Cykelbana finns längs västra sidan, men det finns potential att med cykelfrämjande åtgärder ytterligare stärka stråket. Busskörfält finns idag på delar av sträckan. Projektet måste förhålla sig till, och samordnas med, utvecklingen av sjukhusområdet. En viktig förutsättning är att staden inte äger Inga Maria Nilssons gata, Region Skåne är väghållare. Eventuella förändringar i trafikflöden på Inga Maria Nilssons gata till följd av ändrad utformning på Södra Förstadsgatan måste hanteras i dialog med Region Skåne. SBK arbetar med två planändringar som ska möjliggöra vindslägenheter på Södra Förstadsgatan, vilket kan aggregera byggtrafik inom projektområdet.

Ystadvägen

Ystadvägen är en viktig länk i trafiksystemet, både för biltrafiken och för gods- och leveranstrafik till och från Malmö. Sträckan har höga trafikflöden och bussar delar utrymme med övrig trafik. Det är även höga cykelflöden på Heleneholmsstigen som korsar Ystadvägen, och korsningspunkten är en av stadens mest olycksdrabbade. Trafikflödena innebär att bullernivåerna längs Ystadvägen är höga. Cykelbana finns längs hela gatans södra sida, längs norra sidan finns inom projektområdet inte cykelbana (finns dock öster om Heleneholmsstigen). Vid fastighet Fredriksborg behöver samordning ske så att MEX-intressen inte påverkas av ny detaljplan för fastigheten.

Per Albin Hanssons väg

Per Albin Hanssons väg innehar en mer öppen karaktär än innerstadens gator. På den västra sidan pågår utveckling av Medeonområdet, som är i startfasen att sätta igång ett planprogram för området, samordning mellan SBK och FGK kommer att behövas för att förankra förvaltningarnas respektive aktiviteter på platsen. I framtiden kommer utvecklingen av Medeon att bidra till fler målpunkter, mer rörelse och tillkommande trafik. På den östra sidan finns Mobilia som utgör en viktig målpunkt. Busskörfält finns idag på delar av sträckan. Cykelbana finns längs gatans västra sida.

Kulturmiljö

Projektområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård (M:K 114). Riksintresset för kulturmiljövård är till för att bevara så kallade kulturhistoriska särskilt värdefulla miljöer. I samband med planering och lovbeslut som berör dessa områden ska kulturhistoriska värden särskilt beaktas så att de inte går förlorade. Riksintresset bedöms inte påverka projektet.

Markägande

Kommunen äger den mark som står till förfogande för att genomföra framtida åtgärder i projektet, med undantag av Inga Marie Nilssons gata.

Markmiljö

Dalaplan är en plats med lång historik med väg-, järnvägs-, spårvagns- och busstrafik, vilket kan medföra risk för markföroreningar från spill och läckage från drivmedelshandling. Det finns uppgifter om asfaltlager med förhöjda PAH-halter. Om asfalt eller obundna lager med stenkolstjära historiskt använts finns risk att underliggande lager förorenats av PAH:er. Viss markmätning har genomförts på Dalaplan och enligt Malmö stads Översiktsplan 2018 finns indikationer på markföroreningar vid två gamla bensinstationer på Dalaplan. En översiktlig inventering avseende markföroreningssituationen behövs för att indikera risk för förhöjda masshanteringskostnader. I anslutning till utredningsområdet finns förorenad mark som kan ha spridit föroreningar. Provtagning behöver göras tidigt till grund för kalkyl.

Ledningar och kablar

Ledningar och kablar finns inom hela projektområdet och kan komma att påverka projektets omfattning. Inga kända uppgifter finns i dagsläget om ledningsomläggningar, detta ska undersökas tidigt i förstudieskedet.

Översiktsplan

Enligt Översiktsplanen för Malmö stad 2018 ska Dalaplan och Södervärn inneha funktioner som bidrar till ett centrumområde med blandad bebyggelse med inslag handel i ett område där fotgängarnas framkomlighet särskilt ska beaktas. Framtida utformning ska i den mån det är möjligt beakta ytbehov och flöden kopplat till framtida metrostationer.

Detaljplan

Efter samtal med Plangruppen den 19 maj 2021 och den 17 juni 2021 bedöms planändring eller ny detaljplan **inte** att behövas för att genomföra projektet.

2.2 Angränsande projekt

Angränsade eller påverkande projekt inom Storstadspaketet med projektnummer i parentes:

- 2.16 Carl Gustafs väg (3421)
- 2.7 Södervärn (3311) – Godkänt projektdirektiv 2020-02-27
- 2.10 Ystadvägen etapp 2
- 8.4 Stadiongatan-Lindängen (3358) – inklusive korsningen Per Albin Hanssons väg och Stadiongatan.

Angränsade eller påverkande projekt med projektnummer i parentes:

- Ny detaljplan för Virket 8 – nytt patienthotell och gymnasium i Södervärns sydvästra del (8066).
- Ny detaljplan för kvarteret Fredriksborg (Ystadvägen) – tillskott av bostäder inom fastigheten (8962).
- Ändring av detaljplan för fastigheter Uppland 1 & 10 och fastigheter Assessorn 1, 2 & 3. (Södra förstadsgatan) – möjliggöra vindslägenheter.

Utöver stadens projekt behöver även följande externa projekt beaktas:

- Utvecklingen av Skånes universitetssjukhus med angöring till parkeringshus och funktioner för logistik.
- Utvecklingen av Medeon.

2.3 Genomförande och tidplan

Trafikstart för MEX-linje 8 december 2025 och MEX-linje 2 december 2027.

Projektet kommer att genomföras av tjänstepersoner på fastighets- och gatukontoret och upphandlade konsulter och entreprenörer med start i juni 2021.

Förstudien avser projekt Dalaplan. Beroende på val av utformning och tidplaner för andra projekt kommer tidplanen för projekterings- och genomförandeskedan med all sannolikhet att ändras, och ska därför ses som preliminär.

Tabell 1 Tidplan projekt Dalaplan.

Vad?	När?
BG1	Juni 2021
Förstudie/Förprojektering	Augusti 2021 – november 2023
BG2	December 2023
Detaljprojektering	Januari 2024 – september 2025
Entreprenad	Januari 2025 – april 2028
Trafikstart MEX 8	December 2025
Trafikstart MEX 2	December 2027
BG3	April 2028
Garantifas	April 2028 – april 2030
Avslut	Mars 2029

2.4 Resurser

Nedanstående tabell redovisar vilka av fastighets- och gatukontorets interna kompetenser som behövs i projektet. Behov av fler kompetenser kan tillkomma.

Tabell 2 Tabell över behov av resurser till projektet.

Namn	Kompetens/roll
Conny Ragnarp	Projektledare
Christoffer Hemestig	Biträdande projektledare
Elin Engqvist	Primär trafikplanerare
Ska äskas	Projekteringsledare
Ska äskas	Trafikplanerare kollektivtrafik
Ska äskas	Trafikplanerare cykel
Ska äskas	Trafikplanerare trafiksäkerhet
Ska äskas	Trafikplanerare skola och barnperspektiv (skolskjutsgruppen)
Ska äskas	Trafikplanerare tillgänglighet
Ska äskas	Trafikplanerare signal
Ska äskas	Trafikplanerare buller och vibrationer
Ska äskas	Gestaltning
Ska äskas	Markmiljö
Ska äskas	Entreprenad sakkunnig kalkyl
Ska äskas	Beläggning
Ska äskas	Koordinering av drift och underhåll
Ska äskas	Trafiksignal DoU
Ska äskas	Bro
Ska äskas	Belysning
Ska äskas	Trafikplanering reglering
Ska äskas	Samordning tillfällig reglering
Ska äskas	Tillfällig reglering
Ska äskas	Upplåtelse / belamring
Ska äskas	Trafikanalys
Ska äskas	Skyfall
Ska äskas	Jämlikhet och jämställdhet
Ska äskas	Dialog och trygghet
Ska äskas	Upphandlingsstöd
Ida Offenbartl	Kommunikation (internt och externt)

2.5 Risker

Projektet har i ett tidigt skede identifierat ett antal övergripande risker som kan påverka tidplan, ekonomi, omfattning och kvalitet. Riskerna kan härledas till projektets storlek och komplexitet. Projektgruppen ska söka metoder och arbetssätt som kan effektivisera arbetet för att minimera påverkan.

- Att utredningsarbete med trafikanalys drar ut på tiden.
- Att konsult- och entreprenadmarknaden inte har resurser eller förmåga att lägga anbud på projektet.
- Att entreprenader inte hinner färdigställa åtgärder i sin helhet till trafikstarten av MEX-linje 2 i december 2027.
- Att svårighet uppstår vid planering och samordning av entreprenader och som påverkar möjligheten att genomföra önskade åtgärder.
- Att oförutsedda markföroreningar och masshantering uppdagas.
- Att samordna ledningsägarnas möjliga arbeten under entreprenadtiden.

2.6 Kalkyl

Total kostnad för projekt är beräknat till ca 172,9 mnkr i 2020 års kostnadsläge, 139,7 mnkr för kollektivtrafikåtgärder och 33,2 mnkr för cykeltrafikåtgärder. Kostnaden kommer till största del från en tidig uppskattning av löpmeterkostnad av förväntade åtgärder.

Tabell 3 Projektets budget.

Projekt Storstadspaketet	Typ	Budget KR
2.8 Dalaplan	Infra	30 800 000
8.3 Södervärn-Stadiongatan	Infra	93 000 000
	Cykel	33 200 000
8.9 Dalaplan	Infra	15 900 000
SUMMA		172 900 000

Årlig driftskostnad beräknas till 11 680 tkr brutto och 8 470 tkr netto.

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

Kalkyl ska löpande förfinas under förstudiens gång och inför objektsgodkännande.

För projekten i Storstadspaketet ges ett statligt investeringsbidrag på 50 % för kollektivtrafikfrämjande åtgärder och 25 % till cykelfrämjande åtgärder.

Tabell 4 Projektets projektkalkyl.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Investeringsbidrag infra	69 850
Investeringsbidrag cykel	8 300
Summa inkomster	78 150
Entreprenad	-109 000
Förstudie/ förprojektering	-5 500
Detaljprojektering	-5 500
Övriga tjänster (byggledning, konsulttjänster)	-3 600
Intern tid	-7 800
Sanering under MKM	-2 600
Sanering över MKM	-2 600
Oförutsett	-36 300
Summa utgifter	-172 900
Projektnetto	-94 750

Underskrift avdelningschef, datum


210630

TF avd chef

Underskrift av den som upprättat
projektdirektivet, datum


210629

ANDREAS HORNSTRÖM

