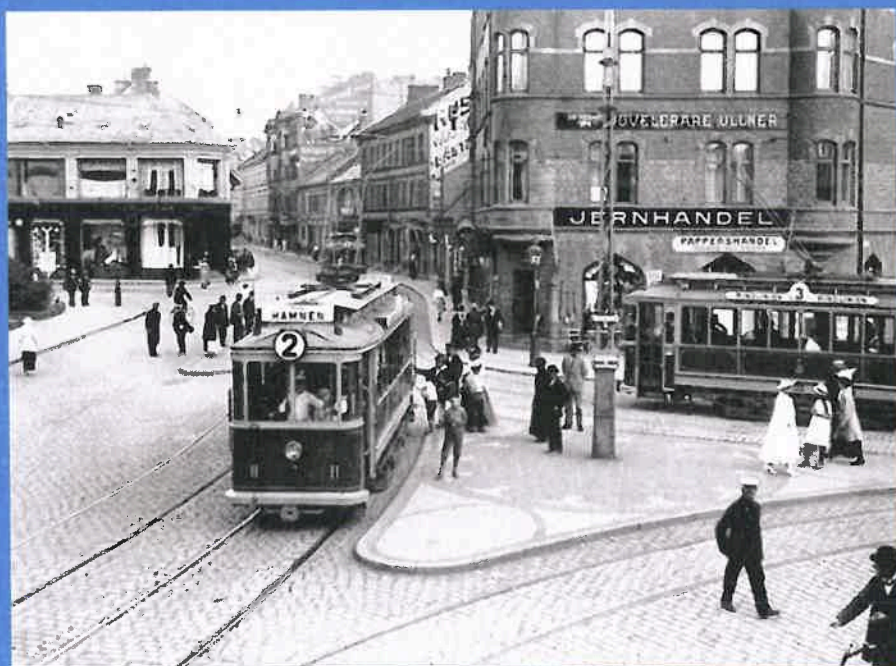


FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Projektdirektiv



Projektnamn: Projekt 8.8 Södra Förstadsgatan inom MEX linje 8

Datum för upprättande: 2021-06-23

Kategori: Storstadspaketet

Upprättad av: Pella Ström

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 trafikutskott.....	5
1.6 Beslut om objektsgodkännande	5
2. Projektets omfattning.....	5
2.1 Förutsättningar	5
2.2 Angränsande projekt.....	7
2.3 Genomförande och tidplan	7
2.4 Resurser	7
2.5 Risker	8
2.6 Kalkyl.....	8

1. Bakgrund, syfte och mål

1.1 Bakgrund och syfte

Storstadspaketet är hållbar stadsutveckling i en starkt växande stad. En stad som förtätas och som i en inte alltför avlägsen framtid kommer bebos av 500 000 människor.

En stad som behöver gator som har och är mer.

Gator som tillvaratar, inspirerar, inkluderar och möjliggör för fler.

Kollektivtrafiksatsningarna i Storstadspaketet skapar 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 åtta effektmål som har formulerats under förhandlingen och i besluten av satsningarna. Av dessa effektmål bidrar projekt Södra Förstadsgatan till de tre som är markerade:

- 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***

Södra Förstadsgatan från Triangeln till Södra Fisktorget är del av en gammal stadsgata, tillika ett huvudstråk som sedan långt innan bussen flyttades och idén om spårvagn övergavs har legat i träda. Det är i nutid en gata som till stor del är anpassad för biltrafik och människor som rör sig till eller från. Som passerar. En hårt sliten gata med lämningar från busstrafik i allt från kantsten till reglering. Utan skugga, sittplatser, grönska, mötesplatser och gestaltning. Med bredd på trottoarer och cykelparkeringar som knappt möjliggör upplåtelse. Nedskräpning, klotter, fortkörning och trygghetsmätningar med några av stadens sämsta resultat.

Runt omkring har områden utvecklats och byggts upp och om. Näringar och fastighetsägare har etablerat sig, bostäder byggts och flöden förändrats. Ca 30 000 människor åker numera till och från Triangelns station på vardagar. 6000 går av och på bussen på Rådmansgatan. Triangelns köpcentrum har årligen mer än 7 miljoner besökare. Sjukhusområdet är under kraftig expansion och Massive Entertainment är på väg in i närområdet.

Projektet syftar till att utreda, projektera och bygga om Södra Förstadsgatans sträckning mellan Triangeln och Södra Fisktorget så att gatan blir den sammanfogande länken mitt i detta expanderade område. Projektet är ett samverkansprojekt mellan Avdelningen för offentlig miljö

och Stadsutvecklingsavdelning och därmed är dom gemensamma mål som finns för projektet också baserade på respektive avdelnings uppdrag.

Projektet är en del av det största av Storstadspaketets 14 cykelobjekt med sträckning mellan västra hamnen och Lindängen med en investering på totalt 206 miljoner kronor, varav staten delfinansierar 51,5 miljoner kronor (25%). Syftet med cykelobjekten - vid sidan av att man enkelt ska kunna ta sig till och från kollektivtrafikobjekten - är ökad framkomlighet och trafiksäkerhet samtidigt som en mer attraktiv stadsmiljö skapas.

Projektet är också en satsning på offentlig miljö med syfte att skapa en gata som ska utgöra den sammanfogande länken mitt i ett kraftigt expanderat område mellan stadens nuvarande centrum och Möllevången.

Med utgångspunkt i ökad framkomlighet och säkerhet för cyklister bygger vi en stadsgata full av liv, rörelse och vistelsekvalité med inkludering, trygghet, jämställdhet och social hållbarhet som ledord. En gata som på grund av dess placering och komplexitet ska kunna tillvarata intressen från såväl företag, fastighetsägare, boende, studenter, föreningar, anställda, näringsliv, cyklister, fotgängare, bilister och inte minst barn. Alla representerade – alla i samverkan. En gata för alla dygnets 24 timmar.

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.).

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för förvaltning, utveckling och upplåtelse av kommunens mark, byggnader, anläggningar och vattenområden (jfr med reglementet § 7.):

1.3 Leveransmål

En **cykelfrämjande gata** som möjliggör motortrafik med en trafiksäker uppbyggnad som också tillåter allt ifrån ett myller av människor till stillsam avkoppling i skugga.

Med inslag av **grönska, konst, och gestaltning** skapas ett rum med möjlighet att signalera stadens händelser och våra högtider.

En **ombyggnad fasad till fasad** som skapar ett **modernt och framtida nav** mellan en stillsam gågata och Möllans pulserande superkvarter, samtidigt som den **förlänger stadens centrum** – från Centralen till Södervärn.

En gata som i **24timmars-staden** binder samman och relaterar till korsande och parallella stråk samt närheten till kollektivtrafikens knutpunkter för att säkerställa **trygghet, jämställdhet, tillgänglighet, vistelsemiljö och upplevelse** för hela närområdet vid alla dygnets timmar.

En ombyggnad som också säkerställer förbättrade möjligheter att ta hand om **skyfall** och i förlängningen bättre **luftkvalité**

En gata skapad i samverkan med dagens och framtidens Malmöbor och besökare och med Agenda 2030 som utgångspunkt och integrerat i projektet både internt och med externa aktörer.



1.4 Uppdragsgivare

Tobias Nilsson avdelningschef för Stadsutvecklingsavdelningen; kategori Storstadspaketet.

1.5 Information om projektstart i tekniska nämndens trafikutskott

Information om projektstart kommer att ske i tekniska nämndens trafikutskott.

1.6 Beslut om objektsgodkännande

Förslag till objektsgodkännande kommer preliminärt att behandlas i juni 2022 i tekniska nämnden. Beslut kommer därefter behöva fattas i kommunstyrelsen, då utgifterna i projektet överstiger 15 miljoner.

2. Projektets omfattning

Projektet omfattar Södra Förstadsgatans sträckning mellan Triangeln/Föreningsgatan och Södra Fisktorgets slut. Gatans sträckning är ca 730 m och arean beräknad till knappt 11 700 m².

Projektet omfattar ombyggnation fasad-fasad av hela sträckan.

2.1 Förutsättningar

Gatan är kantad av byggnader från olika epoker i stadens liv. Allt från sirliga sekelskifteshus med detaljrika fasader till bruna tegelblock till dagens moderna köpcentrum. Merparten av fastigheterna är bostadshus med restauranger, handel och publika lokaler av olika slag i bottenplan. Det finns inte mycket att säga om dagens vistelsekvalité, grönska, gestaltning, sittmöjligheter mm. Det existerar knappt alls längs gatan.

I anslutning till de identifierade problem staden har med trygghet samt kriminalitet både vid Triangeln/Johannesplan samt Möllevången skall de trygghetsskapande åtgärderna i form av till exempel belysning ha ett större influensområde än det faktiska stråket. Samma upplevelse av trygghet ska kunna erhållas i närområdet, vid områdets två knutpunkter för kollektivtrafik, på väg till och från och på själva gatan; vid alla tider på dygnet

Gatans beskaffenhet

Sträckan korsas av Spångatan, Friisgatan, Smedjegatan, Möllevångsgatan och Slöjdgatan.



Vid en inventering 2018 gjordes bedömningen att stora delar av körbanan hade en restlevnad på 0–4 år. Gatan ligger därmed sedan tidigare planerad för åtgärder i 2023 års beläggningsprogram och projektets tidsplan anpassas i förhållande till det.

Gatan är som bredast mellan Föreningsgatan och Friisgatan, 19 m från fasad till fasad och smalnar sedan av till 15 m; uppdelat på två körfält, gångbana på båda sidor samt parkeringsplatser växlande längs respektive körfält. Mellan Spångatan och Friisgatan där gatan är bredare finns parkeringsplatser längs båda sidor vilket innebär att gångbanan sällan överstiger 3 m (variationer från 2 upp till 5 m). I en del korsningar finns en mängd cykelställ uppställda på trottoar vilket ytterligare påverkar framkomlighet för gående.

Trafik

Cykel och motortrafik rör sig i blandtrafik. Enligt dom fyra senaste årens olycksstatistik har det skett en allvarlig olycka samt 14 måttliga olyckor av vilka majoriteten är singelolyckor fotgängare och cyklist. Trafikmängden är som störst (2019) mellan Föreningsgatan och Friisgatan med 4300 f/dag varav 5% tung trafik. Antalet fordon minskar sedan succesivt till 2100 f/d söder om Smedjegatan.

Ingen mätning av cykelflöden har gjorts sedan 2017 (2700 c/d) men mängden kontaktcenterärende kopplat till cykel indikerar ett stort behov av ett helhetsgrepp i allt från framkomlighet till cykelställ.

Inga mätningar har gjort avseende påverkan kopplat till Friisgatan som sommargata.

2.2 Angränsande projekt

Projekt Friisgatan 8957 (diarienummer TN-2021-257). En permanent ombyggnad av dagens sommargata. Byggstart för etapp 1 planerad till 2023.

Nyligen antagen detaljplan för byggnation av bostäder längs Smedjegatan (5538 kvarteret Vesslan).

Tidplanen är oberoende av andra projekt inom SSP. Tidigast genomförande i närområde inom SSP sent 2024.

2.3 Genomförande och tidplan

Händelse	Tidpunkt
BG1 Projektstart	Juli 2021
Förstudie	Sept 2021-Maj 2022 2022
BG2	Juni 2022
Detaljprojektering	Nov 2022-Maj 2023
Entreprenad	Juli 2023-Sept 2024
BG3	Sept 2024
Garantifas	Sept 2024-Sept 2026

2.4 Resurser

Projektet kommer att genomföras av tjänstepersoner på Fastighets- och gatukontoret i samverkan med upphandlade konsulter och entreprenörer. Konsulter gällande genomförande av behovsanalys, närvärldsanalys, samverkansanalys samt stöd i trafikplanering kommer avropas/upphandlas. Förstudien kommer ligga till grund för framtida äskningar och behov.

Namn	Kompetens/roll
	Projektledning
Tillsatt	Projektledare
Tillsatt	Trafikplanerare
Ska äskas	Specialister
	Kommunikation (internt och externt)
	Beställarombud
	Cykel
	Trafiksäkerhet
	Trafikutformning (samordning)
	Trafikreglering
	Tillfällig trafikreglering
	Trafiksignaler projektering
	Skyfall
	Buller och vibrationer
	Beläggning
	Gestaltning
	Jämlikhet och jämställdhet
	Tillgänglighet
	Barn i trafiken (skolskjutsgruppen) och barnperspektivet
	Belysning
	Markmiljö
	Upplåtelse, belamring
	Entreprenadsakkunnig och kalkyl
	Koordinering av drift- och underhåll
	Upphandlingsstöd
	Dialog och trygghet

2.5 Risker

Tidplan och kostnader kan påverkas av konsult- och entreprenadmarknadens förmåga att lägga anbud och leverera på de stora volymer som upphandlas under Storstadspaketets genomförandetid.

En översiktlig bedömning avseende föroreningsituationen indikerar risk för förhöjda utrednings- och masshanteringskostnader i områden med rivningsmassor samt nära förorenande verksamheter. I utredningsområdet bedöms de översta två metrarna bestå av fyllnadsmassor med rivningsrester. Potentiellt förorenande verksamheter har historiskt funnits i flera av kvarteren och den största risken finns i rivningsmassor från dessa verksamheter samt i tillförda ämnen vid de renoveringar som gjordes på 1950-70-talet. Hela sträckan finns noterad ha asfaltslager med förhöjda PAH-halter. Markföroreningsituationen behöver utredas och undersökas under förstudie och detaljprojektering, för kostnadsuppskattningar, och för korrekt omhändertagande av förorenade överskottsmassor.

2.6 Kalkyl

Projektets totala utgifter uppgår till -49 000 t kr varav -10 000 tkr ryms inom kategori Offentlig miljö, -4 000 t kr inom Beläggningsprogrammet och -35 000 t kr inom kategori Storstadspaketet.

Utgifterna inom kategori Storstadspaketet uppgår till -35 000 tkr inom MEX linje 8.

Beläggningsprogrammet är redan beslutat.

För projekt i Storstadspaketet ges ett statligt investeringsbidrag på 25 % för cykelfrämjande åtgärder.

Kategori		Utgift (Tkr)	Inkomst (Tkr)
Offentlig miljö	Projekt Södra Förstadsgatan söder om Triangeln	-10 000	
Offentlig miljö	Beläggningsprogrammet	-4 000	
Storstadspaketet	Projekt 8.8 Södra Förstadsgatan	-35 000	8 750
		-49 000,00	8 750


Projektnetto för projekt 8.8 uppgår till -26 250 Tkr.

Förstudien utreder vilken utformning gatan ska ha i framtiden vilket kommer ge en mer rättvisande kalkyl.

Driftskonsekvenserna beräknas till 3 840 tkr brutto och 3 380 tkr netto.

Projektkalkyl Investering	Tkr
Investeringsbidrag	8 750
Summa inkomster	8 750
Förstudie	-850
Entreprenad	-33 550
Projektering	-1 000
Konsulttjänster övr (byggledning, trafik mm)	-800
Sanering under MKM	-1 000
Sanering över MKM	-1 000
Intern tid	-1 000
Oförutsett	-9 800
Summa utgifter	-49 000

Underskrift avdelningschef, datum

 210630
Tf avd chef

Underskrift av den som upprättat
projektdirektivet, datum

Jessica Persson, 210629
Stråkprojekt ledare MEX 8

