



Datum

2025-03-18

Adress

Diarienummer

TN-2024-2795

Yttrande

Till

Kommunfullmäktige

Remiss angående Motion Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD) om att redovisa kostnaderna och nyttan med Monsterbussarna

STK-2024-1698

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Motionens förslag bottnar i frågeställningar avseende investeringar i stadens infrastruktur. Frågeställningarna avser information om och uppföljning av Storstadsavtalets/Ramavtalets projekt respektive objekt.

Med nedan yttrande anses motionen besvarad.

Yttrande

Sverigedemokraterna har inkommit med en motion till kommunfullmäktige avseende redovisning av kostnaderna och nyttan med monsterbussarna, det vill säga MEX-bussarna (MalmöExpressen). Sverigedemokraternas motion tar avstamp i en insändare i Sydsvenskan från den 13 november 2024 där skribenten enligt motionen ställde tre vitala frågor;

- 1) Vad är projektets budgeterade totala kostnader och vad väntas utfallet bli efter de förseningar och konkurser som kantat och försenat projektet?
- 2) Motsvarar den enorma satsningen på tredelade dragspelsbussar verkligen framtida behov?
- 3) Hade det inte räckt med de befintliga tvådelade bussar som rullar genom Limhamn idag? Eller kanske rent av mindre bussar med tätare avgångar?



Utifrån dessa frågor föreslår motionen att kommunfullmäktige beslutar att tekniska nämnden får tre uppdrag:

- Att redovisa för fullmäktige Malmö stads kostnader och utfall i förhållande till budgeten för MEX-objekten.
- Att tillsammans med berörda aktörer redogöra för fullmäktige samhällskostnaderna för ingreppen som MEX-objekten har inneburit för Malmö.
- Att redogöra för fullmäktige huruvida alternativ till MEX-objekten (till exempel 18 meters buss istället för 24 meters buss) hade varit mer fördelaktiga för staden.

Tekniska nämndens remissvar:

Redovisning av kostnad och utfall för MEX-objekten

Storstadspaketets/Ramavtalets summa är 3.783 nmkr i 2016 års prisnivå där Malmö Stad finansierar 2.035 nmkr. Tekniska nämnden budgeterar för detta. Enligt senaste rapporteringen så prognosticeras att kostnaderna ryms inom avtalets summa.

Storstadspaketets/Ramavtalets åtta bussobjekt är uppdelade i projekt, där varje objekt/stråk kan innehålla cirka 10-20 projekt. Storstadspaketets projekt hanteras och följer den interna kommunala ekonomistyrningens process och rutiner, precis som alla andra investeringsprojekt inom staden, avseende beslut om objektsgodkännande och uppföljning etcetera.

Tekniska nämnden redovisar inte kostnader och prognoser i relation till Ramavtalets objekt i den ordinarie budget- eller uppföljningsrapporteringen.

Helheten för Storstadspaketet/Ramavtalet och dess objekt följs upp genom instruktioner från staten via sekretariatet/ramavtalsstyrelsen. Fyra gånger per år rapporteras status på Ramavtalsstyrelsemöten samt genom Storstadsavtalsårsredovisningen.

Kommunstyrelsen/kommunstyrelseberedningen, tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden får en återrapportering om Storstadspaketets/Ramavtalets status två gånger per år. På våren när Ramavtalsstyrelsen och sedan Regeringen har beslutat om alla Storstadsavtalens årsrapporter lämnas Ramavtal 8:s årsrapport som skriftlig information till kommunstyrelsen som sedan skickar den till tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden som information. På hösten genomförs en muntlig information avseende statusen gällande Storstadspaketet/Ramavtalet för kommunstyrelseberedningen, tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden. Vid



dess båda tillfällen rapporteras ekonomin på objektsnivå/stråknivå. Budget samt upparbetning kan utläsas i årsrapporten samt återges i den muntliga rapporteringen.

Uppföljning och rapportering av Storstadsavtalets investeringar sker alltså i två olika perspektiv med olika formalia.

- Det ena perspektivet följer den kommunala budget- och uppföljningsprocessen, som har ett årsvist budgetfokus och ett fokus på "delarna" dvs. projekten
- Det andra perspektivet följer upp Ramavtalets objekt, med fokus på totalkostnad snarare än budget/år, där upparbetningen hela tiden ställs mot helheten (dvs avtalet/objektet)

Det senare bedöms motsvara den efterfrågade informationen i motionens första förslag till att-sats. Om fullmäktige önskar ta del av denna redovisning skulle denna kunna lämnas exempelvis i samband med den kommunala årsredovisningen.

Samhällsnyttor och samhällskostnader

Det gjordes en nyttober beskrivning 2017 i samband med slutförhandlingen av Ramavtalet där restidsnyttans samhällsekonomiska värde redovisades för linje 2 där denna nytta kvantifierades. Övriga nyttor såsom arbetsmarknadsnytta, näringslivsnytta, miljönytta och social nytta samt bostadsnytta beskrevs kvalitativt.

Stadskontoret och fastighets- och gatukontoret har gjort bedömningen att nyttorna inte kan följas upp löpande då ett helt MEX-objekt (stråket i sin helhet) behöver vara färdigställt för att nyttor ska kunna mätas. Undantaget är bostadsnyttan som följs och rapporteras kontinuerligt. Att härleda, avgränsa och kvantifiera nyttan (eller onyttan), i motionen beskriven som samhällskostnader, i ett generellt perspektiv kopplade till speciella projekt under vissa tidsperioder är lika svårt som att härleda och kvantifiera kommande nyttor, vinster och effektiviseringar efter det att infrastrukturen är ombyggd eller att göra sådana avgränsningar och härledningar kopplad till befintlig infrastruktur.

En bedömning av nyttor föreslås därför ej genomföras i dagsläget.

Bussarnas längd och dess fördelar

Stadens Trafik- och Mobilitetsplan (TROMP) anger målbild och inriktning för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster. För att uppnå dessa mål är utbyggnad av kollektivtrafikstråk och cykelstråk som görs inom Storstadspaketet viktiga delar. För att klara den kapacitet som krävs för omställningen



av transportsystemet, med en kraftig ökning av kollektivtrafikresandet, så behövs både ökad kapacitet i gatunätet, på bytespunkter/terminaler och på fordonen.

Region Skåne genom Skånetrafiken har i uppdrag att bedriva kollektivtrafik i, till och från Malmö. Inom Malmö stad körs stadsbusstrafik och det är till åtta av stadsbusslinjenätets alla busslinjer som Storstadspaketets infrastrukturåtgärder är kanaliserade. Malmö stads ambitioner vad gäller befolkningstillväxt och stadsutveckling ligger till grund för bland annat översiktsplan och trafik- och mobilitetsplan, vilka i sin tur har legat till grund för förhandlingen om storstadsavtalet. Planeringsperspektivet är en halv miljon invånare. I Ramavtalet har staden åtagit sig att bygga 26 750 bostäder inom Malmö kommun. Denna ambition om att utveckla staden innebär att nya stadsdelar utvecklas och att många fler människor ska bo och leva på en förhållandevis liten yta, befolkningsdensiteten är ökande. Det ställer stora krav på trafik- och transportsystemen varav kollektivtrafiken utgör en del.

Storstadsavtalet omsätter stadens planeringsförutsättningar (ÖP, Tromp mm) ambitioner och intentioner genom att skapa förutsättningar för ökat användande av kollektivtrafiken genom att på olika vis göra kollektivtrafiken attraktivare. MEX-linjerna är identifierade som stomlinjer med hög kapacitet för att kunna möta det ökade resandebehovet där bland annat större stadsutvecklingsområden växer fram.

Resandebehovet är redan stort på linje 5 och denna linje trafikeras redan tätt med 24-metersbussar. Linje 8 har också redan 24 m-bussar i drift och men här finns viss möjlighet att öka turtätheten.

Det är dock inte möjligt att köra hur tät trafik som helst. Erfarenheten visar att en turtäthet under 5-6 minuter leder till s.k. kolonnkörning då bussarna kör ikapp varandra. Det kan leda till att tidtabellerna inte kan hållas och det blir ojämn belastning i bussarna då den första bussen i en kolonn blir överfull och den sista tommare. Det blir också problem att få plats på hållplatserna för bussarna. Dessa faktorer gör kollektivtrafiken mindre attraktiv att välja.

Avseende linje 4 pågår planeringen av ett stadsutvecklingsområde i Kirseberg som kommer att medföra en stor befolkningsökning och därmed ett ökat resandebehov för linje 4. Genom den automatiska trafikräkningen från 2023 kan det konstateras att den största andelen resande på linje 4 sker mellan Värnhem och Gustav Adolfs torg via Malmö C i båda riktningarna. Och att ett något högre resande sker mellan Kirsebergs kyrka och Värnhem samt längs Regementsgatan än i de mer perifera delarna av stråket. Biltrafikvägnätet är högt belastat till och från Limhamn och ett sätt att avlasta biltrafiksystemet är genom en attraktiv och effektiv kollektivtrafik samt genom att öka cykeltrafiken. Målsättningen är att höja kollektivtrafikandelen och cykelandelen i Limhamn i hela staden. De prognosticerade värdena visar på ett fortsatt ökat



resandebehov både i 2040- och i 2050-perspektivet för Limhamn och övriga delar av busstråket.

Likaså kommer linje 2 så småningom att försörja Nyhamnen som har höga hållbarhetsmål. Förvaltningen planerar för de behov som ses framåt för att uppfylla stadens mål och längre bussar kommer att sättas in av Skånetrafiken när det krävs av kapacitetsskäl.

Skånetrafikens uppdrag handlar förenklat om att möta och realisera dagens och framtidens behov av kollektivtrafik. Det görs kontinuerligt justeringar i linjenätet, stora och små förändringar för att anpassa utbud till behov/efterfrågan. Skånetrafiken och Malmö stad samarbetar tätt i dessa frågor. Det är Skånetrafiken som beräknar och följer upp resandebehov, linjedragning, omloppstider, busskapacitet med mera för att skapa ett effektivt linjenät.

Om fullmäktige önskar en föredragning av förutsättningarna och planeringen av nya linjenätet som ska tas i drift i juni 2025 så kan tekniska nämnden tillsammans med Region Skåne/Skånetrafiken föredra detta.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]