



Tjänsteskrivelse

Datum

2025-05-15

Vår referens

Christian Resebo

Sektionschef

Christian.Resebo@malmo.se

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

TN-2024-2795

Sammanfattning

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

Motionens förslag bemöts i yttrandet och förvaltningen anser med det motionen besvarad.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt

att föreslå kommunfullmäktige besluta att anse motionen besvarad.

Beslutsunderlag

- Motion Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD) om att redovisa kostnaderna och nyttan med Monsterbussarna
- G-Tjänsteskrivelse TN 250527 - Remiss motion från SD avseende kostnader och nytta med Monsterbussarna
- Förslag till yttrande TN 250527 - Remiss avseende motion från SD om nyttan med Monsterbussarna

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2025-03-25

Tekniska nämnden 2025-05-27



Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet

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:

Storstadspaketet (SSP) 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 MalmöExpress bussar
- 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

Redovisning av kostnad och utfall i förhållande till budgeten för MEX-objekten

Storstadspaketets/Ramavtalets summa är 3.783 mnkr i 2016 års prisnivå där Malmö Stad finansierar 2.035 mnkr. Finansieringen av storstadspaketet ryms inom tekniska nämndens investeringsbudget och den senaste prognosen visar att kostnaderna inte kommer överstiga avtalets summa

Storstadspaketets/Ramavtalets åtta bussobjekt (busslinjer/-stråk) är uppdelade i investeringsprojekt, där varje bussobjekt/stråk kan innehålla cirka 10-20 investeringsprojekt. Dessa investeringsprojekt följer den interna kommunala ekonomistyrningens process och rutiner.

Tekniska nämnden redovisar inte kostnader och prognoser i relation till Ramavtalets objekt i den ordinarie budget- eller uppföljningsrapporteringen. Helheten för Storstadspaketet/Ramavtalet följs upp genom instruktioner från staten via den så kallade ramavtalsstyrelsen. Fyra gånger per år rapporteras status på Ramavtalsstyrelsemöten samt genom Storstadsavtalsårsredovisningen.

Kommunstyrelsen, kommunstyrelseberedningen, tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden får en återsrapportering om Storstadspaketets/Ramavtalets



status två gånger per år. Vid dessa tillfällen rapporteras ekonomin på bussobjektsnivå/stråknivå. Budget samt upparbetning kan utläsas i årsrapporten samt återges i den muntliga rapporteringen.

Sammanfattningsvis sker uppföljning och rapportering av Storstadsavtalets investeringar på två sätt med olika perspektiv och formalia:

- Det första följer den kommunala budget- och uppföljningsprocessen, som har ett årsvist budgetfokus och ett fokus på ”delarna” dvs. de enskilda investeringsprojekten.
- Det andra följer upp Ramavtalets objekt, med fokus på totalkostnad snarare än budget/år, där upparbetningen hela tiden ställs mot helheten, dvs. avtalet/bussobjektet.

Samhällsnyttor och samhällskostnader

Kommunstyrelsen godkände rapporten ”Kommunalekonomiska konsekvenser av långsiktig stadsutveckling” 2023 med ärendenr STK-2023-1004 och KSA§550. I rapporten presenteras en begreppsmodell med ekonomiska effekter av stadens utbyggnad. Modellen gör det möjligt att genomföra en ekonomisk analys av stadens utbyggnad som en helhet. Modellen har använts som utgångspunkt för att bedöma helheten av effekterna av storstadspaketet och de bostäder som ska byggas i anslutning till satsningens influensområde.

I rapporten som presenterades i kommunstyrelsen nyttjades Sorgenfri som exempel och därmed fanns ett flertal kända faktorer kring vad stadsutvecklingen förde med sig vad gäller befolkningsutveckling, antal lägenheter, bostads- och verksamhetsinvesteringar, skatteintäkter, skolinvesteringar, konsumtion etc. I denna rapport kring storstadspaketets effekter har Sorgenfriorportens ingångsvärden använts som utgångspunkt. Sorgenfri hade 2 500 bostäder och kopplat till SSP ska 26 750 bostäder byggas. Därmed kan vi också göra antaganden om antalet kvm bostadsyta som i Sorgenfri uppgick till 280 000 kvm och för SSP till 1 658 500 kvm. I Sorgenfri var lägenheterna 112 kvm i snitt medan man numera planerar och bygger avsevärt mindre lägenheter, 62 kvm. Det finns uppskattade antaganden om bland annat antalet boende per lägenhet, skatteintäkter per boende, värdet på byggda bostäder, driftskostnader, konsumtion men också skatteintäkter på kommunala och privata investeringar. Det finns osäkerhet i framtagna nyckeltal och beräkningar beroende på att det inte finns planer för alla framtida områden kopplade till SSP.

Analysen kring SSP:s genomförande presenteras i tre nivåer:



- Exploateringsnetto som visar effekterna av de offentliga satsningar som sker kopplat till SSP
- Befolkningsutvecklingen som visar effekterna av de privata byggnader och områden som utvecklas och byggs
- Framtida långsiktiga samhällseffekter

Exploateringsnettot som visar den offentliga sektorns byggnation av allmän platsmark, förskola och grundskola till ett totalt värde av 14,3 miljarder genererar 5,9 miljarder i olika intäkstyper.

Aktivitet	Norra Sorgenfri	SSP	Linje 2	Linje 3	Linje 4	Linje 5	Linje 6	Linje 8	Linje 9	Linje 10
Exploateringsintäkter	0	2 000	330	137	349	118	174	349	193	349
Statligt investeringsbidrag SSP	0	1 748	289	120	305	103	152	305	169	305
Skatteintäkter från byggnation av allmän platsmark och förskola, grundskola	120	1 713	283	117	299	101	149	299	165	299
Sålda tomter - reavinster	0	400	66	27	70	24	35	70	39	70
Investering allmän platsmark	200	2 000	330	137	349	118	174	349	193	349
Investering förskola	450	4 500	743	308	785	266	392	785	435	785
Investering grundskola	350	3 500	578	240	611	207	305	611	338	611
Investeringar SSP		4 272	705	293	745	253	373	745	413	745

Tabell 1: Offentliga sektorns byggnation kring Norra Sorgenfri och SSP totalt och per linje

SSP:s effekter på befolkningsutvecklingen ger byggnation inom privata sektorn av bostäder, kontor och mobilitetshus till ett totalt värde på 76 miljarder och de genererar 9 miljarder i skatteintäkter.

Aktivitet	Norra Sorgenfri	SSP totalt	Linje 2	Linje 3	Linje 4	Linje 5	Linje 6	Linje 8	Linje 9	Linje 10
Skatteintäkter från byggnation av bostäder, kontor och mobilitetshus	1 320	9 143	1 510	627	1 595	541	797	1 595	883	1 595
Bostäder	11 000	71 014	11 726	4 866	12 390	4 202	6 193	12 390	6 857	12 390
Kontorsbyggnader	0	500	83	34	87	30	44	87	48	87
Mobilitetshus	0	4 681	773	321	817	277	408	817	452	817

Tabell 2: Privata sektorns byggnation kring Norra Sorgenfri och SSP totalt och per linje

Framtida långsiktiga samhällseffekter ger 26 750 boende och ett antal arbetsplatser, vilket innebär långsiktiga skatteintäkter, ökad lokal samhällskonsumtion men också kostnader för samhällsservice.

Aktivitet	Norra Sorgenfri	SSP	Linje 2	Linje 3	Linje 4	Linje 5	Linje 6	Linje 8	Linje 9	Linje 10
Konsumtion av berörda boende	7	73	12	5	13	4	6	13	7	13
Skatteintäkter från berörda boende	203	2 177	360	149	380	129	190	380	210	380
Skatteintäkter sysselsatta i nybyggda områden	81	814	134	56	142	48	71	142	79	142



Tomträtter	0	80	13	5	14	5	7	14	8	14
Drift allmän plats	20	300	50	21	52	18	26	52	29	52
Drift förskolor	65	650	107	45	113	38	57	113	63	113
Drift grundskola	85	850	140	58	148	50	74	148	82	148

Tabell 3: Långsiktig framtida effekter

Totala privata och offentliga satsningar och byggnation ger ett ökat byggnads- och fastighetsvärde på 92 miljarder med inkomster under byggtiden på 15 miljarder. De årliga framtida driftsintäkterna uppgår till 3,1 miljarder samtidigt som driftskostnaderna uppgår till knappt 1,8 miljarder. Kapitalkostnader ingår inte i rapporten då kapitalkostnader är fördelade investeringsutgifter under avskrivningsperioden.

Nivå	Norra Sorgenfri	SSP	Linje 2	Linje 3	Linje 4	Linje 5	Linje 6	Linje 8	Linje 9	Linje 10
Intäkter kopplade till offentlig byggnation	120	5 861	968	402	1 022	347	511	1 022	566	1 022
Offentliga intäkter från privata satsningar	1 320	9 143	1 510	627	1 595	541	797	1 595	883	1 595
Långsiktiga årliga intäkter	292	3 144	519	215	549	186	274	549	304	549
Offentlig byggnation	1 000	14 272	2 357	978	2 490	845	1 245	2 490	1 378	2 490
Privata satsningar	11 000	76 195	12 581	5 221	13 294	4 509	6 645	13 294	7 357	13 294
Långsiktiga årliga kostnader	170	1 800	297	123	314	107	157	314	174	314

Tabell 4: Totala effekter av SSP-satsningarna i form av privata och offentliga byggnader men också ökade intäkter och kostnader

Fler kollektivtrafikresor ökar behovet av en kollektivtrafik med stor kapacitet

Stadens Trafik- och Mobilitetsplan (TROMP) anger målbild och inriktning för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster. För att uppnå dessa mål är den 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, behövs både ökad kapacitet i gatunätet, på bytespunkter/terminaler och på fordonen.

Storstadsavtalet omsätter stadens ambitioner och intentioner, som bl.a. framgår i TROMP:en och stadens översiktsplanering, m. fl., genom att försöka öka användandet av kollektivtrafiken. Detta främst i relation till biltrafiken 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.



Utökad turtäthet i stället för utökad kapacitet riskerar påverka kollektivtrafiken negativt. En turtäthet under 5-6 minuter leder till s.k. kolonnkörning då bussarna kör ikapp varandra. Det i sin tur kan leda till att tidtabellerna inte kan hållas och det blir ojämn belastning i bussarna då den första bussen blir överfull och den sista tom. Vid hållplatserna kan bussarna få problem att få plats, om hållplatserna saknar kapacitet att ta emot flera bussar samtidigt. Sammantaget leder det till en mindre attraktiv kollektivtrafik.

Den senaste resvaneundersökningen (RVU) från 2023 för Malmö visar på ett kraftigt ökat resande med kollektivtrafik hos Malmöborna. För första gången är andelen kollektivtrafikresor större än andelen bilresor, 31 respektive 30 procent. Det är i första hand kollektivtrafik som tagit andelar från bilresorna. I förslaget till reviderad TROMP har målsättningarna för kollektivtrafikandelar för 2040 föreslagits till 35 procent. Stadens befolkning bedöms växa ytterligare under perioden vilket innebär ca 70 000 fler kollektivtrafikresor jämfört med de ca 220 000 resor som RVU 2023 visar. För att kunna nå dessa mål är kapaciteten och attraktiviteten i kollektivtrafiken mycket viktig.

Resandebehovet är idag stort på linje 5¹ och denna linje trafikeras tätt med 24-metersbussar. Linje 8² har också 24 m-bussar i drift, men här finns viss möjlighet att öka turtätheten.

Längs linje 4³ pågår planeringen av ett stadsutvecklingsområde i Kirseberg som kommer medföra en stor befolkningsökning och därmed ett ökat resandebehov. Den automatiska trafikräkningen från 2023 visar dock att den största andelen resande på linje 4 sker mellan Värnhem och Gustav Adolfs torg via Malmö C i båda riktningarna. Men biltrafikvägnätet är högt belastat till och från Limhamn och ett sätt att avlasta biltrafiksystemet är genom en attraktiv och effektiv kollektivtrafik samt att öka cykeltrafiken. De prognosticerade värdena visar på ett fortsatt ökat resandebehov både i 2040- och i 2050-perspektivet för Limhamn och övriga delar av busstråket.

Det ökande resandet och de nya föreslagna målen har förstärkt prognosen för linje 4. Som jämförelse har den idag hårt belastade linje 5 ca 650 resenärer per timme i den mest belastade timmen och linje 4 kommer troligen ha ca 700 resenärer per timme under nuvarande trafikavtal med Nobina (2027-2039). Men det kan bli fler än 700 resenärer om de busslinjer som är tänkta att avlasta linje 4 (linje 9, linje 12 och linje 14) inte får tillräckligt stort genomslag.

¹ Stenkällan–Rosengård–Västra Hamnen

² Lindängen–Hermosdal–Västra Hamnen

³ Planeras trafikera Limhamn-Segevångsbadet



Linje 2⁴ kommer så småningom att försörja Nyhamnen som också har höga hållbarhetsmål.

Förvaltningen utreder och planerar framtida behov för att uppfylla stadens mål. Längre bussar är ett alternativ som sätts in av Skånetrafiken när det krävs av kapacitetsskal. För övriga MEX-linjer och resterande linjenät utreder förvaltningen tillsammans med Skånetrafiken hur det ökande resandet bäst kan omhändertas. De senaste analyserna visar att resandevolymer överstiger dagens mest belastade linje på inte mindre än 9 av planerade 16 stombusslinjer, dvs. fler än 650 resenärer i timmer under maxtimmen.

Ansvariga

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör

⁴ Planeras trafikera Kastanjegården–Lindängen–Söderkulla–Nyhamnen