



## Tjänsteskrivelse

**Datum**

2025-07-31

**Vår referens**

Jessica Pettersson  
Utvecklingssamordnare  
jessica.pettersson@malmo.se

### **Motion Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD) om att redovisa kostnaderna och nyttan med Monsterbussarna STK-2024-1698**

#### **Sammanfattning**

Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD) har inkommit med motion där de föreslår att tekniska nämnden får i uppdrag att:

- redovisa för fullmäktige Malmö stads kostnader och utfall i förhållande till budgeten för MEX-objekten.
- tillsammans med berörda aktörer redogöra för fullmäktige samhällskostnaderna för ingreppen som MEX-objekten har inneburit för Malmö.
- 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 nämnden har inkommit med yttrande i ärendet. Tekniska nämnden anser att motionen ska anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i ärendet.

#### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. Kommunfullmäktige anser motion från Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD), om att redovisa kostnader och nytta med Monsterbussarna, besvarad med hänvisning till vad som redovisas i ärendet.

#### **Beslutsunderlag**

- Motion Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD) om att redovisa kostnaderna och nyttan med Monsterbussarna
- Tekniska nämnden beslut 250527 § 129 Särskilt yttrande (SD)
- Remissvar tekniska nämnden



- G-Tjänsteskrivelse KSAU 250811 Motion Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD) om att redovisa kostnaderna och nyttan med Monsterbussarna

## Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-08-11

Kommunstyrelsen 2025-08-20

Kommunfullmäktige 2025-09-11

## Beslutet skickas till

Magnus Olsson (SD)

Anders Pripp (SD)

Tekniska nämnden

Stadskontorets handläggare

## Ärendet

Magnus Olsson (SD) och Anders Pripp (SD) har inkommit med motion där de framhåller att Sverigedemokraterna är negativa till införandet av MEX-bussar (MalmöExpressen-bussar) i Malmö. De beskriver att såväl näringslivet som Malmöborna har varit hårt ansatta med anledning av de projekt som har dragit ut på tiden och orsakat både förseningar och högre tryck på alternativa leder för bil- och kollektivtrafik. Motionärerna föreslår att kommunfullmäktige beslutar att tekniska nämnden får i uppdrag att:

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

Motionen har remitterats till tekniska nämnden för yttrande.

## Kort om Storstadspaketet

Malmö stad ingick hösten 2017, efter beslut i kommunfullmäktige, ett avtal med staten och Region Skåne om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av kollektivtrafik, cykelbanor och bostadsutbyggnad, inom ramen för Sverigeförhandlingen (STK-2017-946). Regeringen fastställde avtalet i juni 2018. Avtalet heter Ramavtal 8 Storstad Malmö och omfattar utbyggnad och elektrifiering av Malmös stadsbusstrafik, utvecklad trafik på Lommabanan in i Malmö (den s.k. Malmöpendeln), nya cykelbanor samt utbyggnad av omkring 28 500 bostäder. Investeringarna ska ses som ett paket av åtgärder och kallas inom Malmö stad för Storstadspaketet. Kommunfullmäktige



fastställde den 25 oktober 2018 Malmö stads ”Plan för genomförande för Storstadspaketet Malmö” (STK-2018-66) som syftar till att utgöra ett övergripande styrdokument för genomförandet av kommunens åtaganden i avtalet med staten och Region Skåne, inklusive organisering och samordning med externa parter.

### **Tekniska nämndens yttrande**

Tekniska nämnden (särskilt yttrande (SD)) har inkommit med yttrande som återges nedan och biläggs i sin helhet. Mot bakgrund av yttrandet föreslår tekniska nämnden att motionen ska anses besvarad.

### **Redovisning av kostnader och utfall i förhållande till budgeten för MEX-objekten**

Tekniska nämnden beskriver att Storstadspaketets/Ramavtalets budget är 3 783 miljoner kr i 2016 års prisnivå där Malmö stad finansierar 2 035 miljoner kr. Finansieringen av Storstadspaketet ryms inom tekniska nämndens investeringsbudget. 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 omkring 10–20 investeringsprojekt. Dessa investeringsprojekt följer rutinerna för Malmö stads ordinarie ekonomistyrning.

Tekniska nämnden redovisar inte kostnader och prognoser i relation till ramavtalets objekt i den ordinarie budget- och uppföljningsrapporteringen. Helheten för Storstadspaketet/Ramavtalet följs upp fyra gånger per år på styrelsemöten för ramavtalet, enligt instruktioner från staten.

Kommunstyrelsen, kommunstyrelseberedningen, tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden får en återrapporering 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 Storstadspaketets 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” d.v.s. de enskilda investeringsprojekten.
- Det andra följer upp Ramavtalets objekt, med fokus på totalkostnad snarare än budget/år, där upparbetningen hela tiden ställs mot helheten, d.v.s. avtalet/bussobjektet.



## Samhällsnyttor och samhällskostnader

I rapporten "Kommunalekonomiska konsekvenser av långsiktig stadsutveckling" (STK-2023-1004) presenteras en begreppsmodell med ekonomiska effekter av stadens utbyggnad. Tekniska nämnden menar att 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 nämnda rapport utgjorde Sorgenfri exempel och omfattade ett flertal kända faktorer kring vad stadsutveckling för med sig vad gäller bland annat befolkningsutveckling, antal lägenheter, bostads- och verksamhetsinvesteringar, skatteintäkter, skolinvesteringar och konsumtion. Tekniska nämnden har utgått ifrån de ingångsvärden som användes i exemplet Sorgenfri och utifrån det gjort beräkningar på effekter av Storstadspaketet.

Analysen av Storstadspaketets genomförande presenteras i tre nivåer:

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

Beräkningarna visar att 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.

Vidare visar beräkningarna att Storstadspaketets effekter på befolkningsutvecklingen ger byggnation inom den privata sektorn av bostäder, kontor och mobilitetshus till ett totalt värde på 76 miljarder, vilket genererar 9 miljarder i skatteintäkter.

Slutligen visar beräkningarna på effekter gällande långsiktiga skatteintäkter, ökad lokal samhällskonsumtion men också kostnader för samhällsservice.

Totalt visar beräkningarna att 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. Se mer detaljerat underlag och siffror i tekniska nämndens yttrande.



## **Fler kollektivtrafikresor ökar behovet av en kollektivtrafik med stor kapacitet**

Tekniska nämnden beskriver att Malmö stads 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. MEX-linjerna är identifierade som stomlinjer med hög kapacitet för att kunna möta det ökade resandebehovet där bland annat större stadsutvecklingsområden växer fram.

Tekniska nämnden beskriver vidare att en utökad turtäthet i stället för utökad kapacitet riskerar att påverka kollektivtrafiken negativt. En turtäthet under 5–6 minuter riskerar att leda 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 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. Stadens befolkning bedöms växa ytterligare, vilket enligt tekniska nämndens beräkningar innebär omkring 70 000 fler kollektivtrafikresor 2040, jämfört med de omkring 220 000 resor som RVU 2023 visar. För att kunna nå dessa mål är kapaciteten och attraktiviteten i kollektivtrafiken mycket viktig.

Tekniska nämnden utreder och planerar framtida behov för att uppfylla stadens mål. Längre bussar är ett alternativ som sätts in av Skånetrafiken när det krävs av kapacitetsskäl. För övriga MEX-linjer och resterande linjenät utreder tekniska nämnden tillsammans med Skånetrafiken hur det ökande resandet bäst kan omhändertas.

## **Stadskontorets bedömning**

Stadskontoret bedömer att tekniska nämndens yttrande väl beskriver kostnader och intäkter inom ramen för den kraftfulla satsning på hållbar stadsutveckling som Storstadspaketet innebär. I yttrandet beskrivs också samhällsnyttor och samhällskostnader, liksom det ökade behovet av kollektivtrafik med stor kapacitet.

Stadskontoret vill i sammanhanget lyfta fram tekniska nämndens förstärkta kommunikationsarbete vid byggnation i staden ”Mer Malmö åt alla”, med syftet att



bland annat öka kunskapen hos Malmöbor och näringsidkare kring vad stadsutvecklingen syftar till och tydligare informera om tillgängligheten under byggtiden.

Mot bakgrund av vad som redovisas i ärendet är förslaget att kommunfullmäktige anser motionen besvarad.

### **Ansvariga**

Nicklas Löfström Nämndsekreterare

Micael Nord Näringslivsdirektör

Andreas Norbrant Stadsdirektör