

# Slutrappport för projektfasen

Fram för buss

Projektnummer: 9253

Datum för upprättande: 2026-05-05

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Pia Eriksdotter



## Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	3
2	Bakgrund, syfte och stadens mål .....	4
3	Utfall i förhållande till leveransmål och ramar .....	5
3.1	Utfall i förhållande till leveransmål .....	5
3.2	Genomförande och tidplan .....	5
3.3	Avsteg från Teknisk handbok .....	9
3.4	Ekonomisk uppföljning .....	9

# 1 Sammanfattning

De genomförda åtgärderna under 3-årsperioden har prioriterat kollektivtrafikens tillgänglighet och framkomlighet och därigenom skapat mervärden även för övriga trafikslag.

Exempel på åtgärder är borttagande av halvfickor vid några busshållplatser vilket innebär att bussar efter stopp på hållplatsen kan återinträda i trafikflödet i samma körfält. Åtgärden minskar behovet av filbyten, reducerar köbildning och bidrar därmed till förbättrad framkomlighet även för övriga trafikslag. Projektet har i samband med ny- och ombyggnationer av hållplatser även genomfört en översyn av möjligheten utöka eller ersätta befintliga cykelställ med cykelbågar.

Under projektets 3-årsperiod har många åtgärder genomförts, nedan följer årsvis några av de större investeringsåtgärderna:

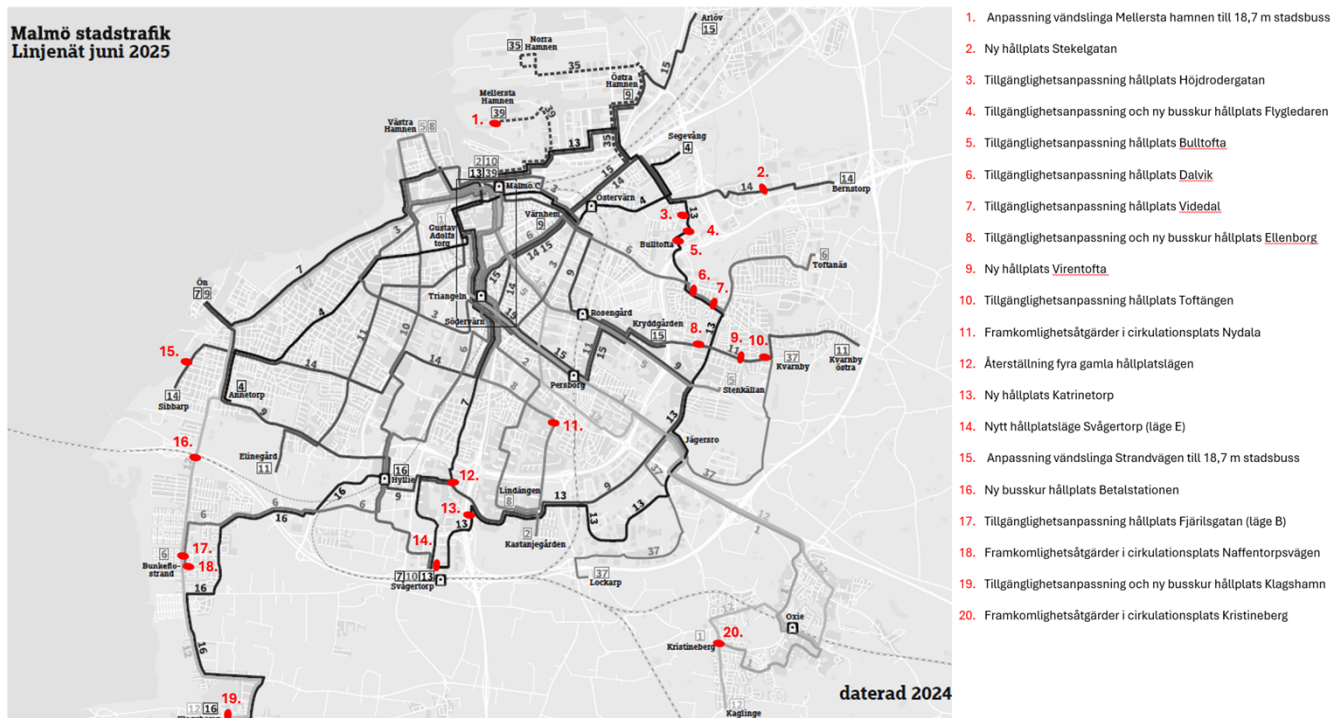
Under 2023 genomfördes flera åtgärder med anledning av en ny, längre bussmodell (18,75 meter) med sämre svängradie som skall trafikera olika busslinjer i stadstrafiken.

Cirkulationsplatser justerades vid Nydala och i Kristineberg, cykelbanan på Thomsons väg smalnades av och buskage röjdes.

Vidare åtgärder som genomfördes under 2023 är att vändslingan vid Strandvägen byggdes ut och ytorna vid fyra sedan länge nedlagda hållplatser på Axel Danielssons väg återställdes med gräs och trädplantering. En ny hållplatsstolpe sattes upp på Amiralsgatan och hållplatserna Dalvik och Videdal på Hohögsgatan tillgänglighetsanpassades.

Under 2024 byggdes hållplats Stekelgatan i Valdemarsro. Hållplatserna på Ellenborgsvägen slogs delvis samman och en ny hållplats, Virentoftagatan, byggdes. Vändslingan vid Toftängen kunde inte byggas om på grund av markäggande, så två nya hållplatslägen anlades istället på Husie Kyrkoväg för att busstrafiken skulle kunna trafikera på ett bra sätt i väntan på att markägandefrågan i vändslingan löses med Fortifikationsverket. Den nedlagda hållplatsen Mellanbäck i Kroksbäck återställdes och flera äldre hållplatspelare ersattes med vanliga hållplatsstolpar.

Under 2025 utökades vändslingan vid Mellersta hamnen för ledbussar och hållplats Naffentorpsvägen tillgänglighetsanpassades och fick en ny busskur. Kristineberg Syd tillgänglighetsanpassades och hållplats Katrinetorp byggdes. Hållplatserna Broddastigen och Bågångsvägen togs bort då de låg för tätt och en skriftlig information lämnades till TRU.



Projektets utfall uppgår till 6,5 mnkr, vilket ger en avvikelse om 5,5 mnkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet. Projektets inkomster uppgår till 2,5 mnkr och består av investeringsbidrag från Skånetrafiken.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 815 tkr brutto och 510 tkr netto för projektet.

## 2 Bakgrund, syfte och stadens mål

Malmö växer och fler väljer att bosätta sig i staden vilket ställer krav på lösningar för att skapa en hållbar stad. I utvecklingen av Malmö som en attraktiv och hållbar stad spelar kollektivtrafiken en avgörande roll. För att klara den befolkningsökning som Malmö har idag och förmodas ha i framtiden är en attraktiv, miljövänlig och kapacitetsstark kollektivtrafik nödvändig. Malmö stad har ansvar för infrastrukturen och Skånetrafiken för trafikutbud och fordon.

Projektet har haft flera olika syften som tillsammans bidrar till målet om fler kollektivtrafikresenärer och i förlängningen ett attraktivare, effektivare, säkrare, tillgängligare och miljövänligare trafiksystem.

Ett av projektets syften har även varit att identifiera var och varför busstrafiken har framkomlighetsproblem och sedan finna lösningar för att minska dessa problem. Åtgärder kan t.ex. vara indragning av hållplatser, sammanslagning av hållplatser och justering av hållplatslägen som idag är för korta eller mindre trafiksäkra. Även införande eller justering av vändslingor och förbättrad reglering och utformning av gaturummet är exempel på

framkomlighetsåtgärder. De åtgärder som genomförs syftar till att leda till förbättringar för bussars framkomlighet och göra kollektivtrafiken attraktivare.

De åtgärder som genomförts har bidragit till förbättringar för bussars framkomlighet samt en mer tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik. Detta syftar till att öka kollektivtrafikresandet och till att skapa ett effektivare, säkrare, tillgängligare och miljövänligare trafiksystem. Hållplatser kan behöva byggas om utifrån gällande tillgänglighetskrav från Boverket, som vi måste följa för att kunna söka medfinansiering via Regionen. Tillgänglighetsanpassning innebär höjning av kantstöd till 17 cm och komplettering/justering av taktilt stråk och kontrastmarkering. Även komplettering av belysning, bänk alternativt ståbänk och byte av väderskydd från plåt till glas kan vara aktuella åtgärder.

Projektet bedöms bidra till uppfyllandet av kommunfullmäktigemålet "En grönare stad som leder klimatomställningen". Denna bedömning grundas på att projektet förväntas bidra till ett ökat kollektivåkande med 3 procent per år.

Projektet bidrar också till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur. Detta genom att ligga i linje med innehållet i §19 i Tekniska nämndens reglemente där det beskrivs att "ansvara för kommunens trafiksystem och trafikinfrastruktur, förvalta och utveckla dessas funktion samt hantera trafikmiljö och trafiksäkerhet".

Projektet bidrar vidare till att de målsättningar som finns i stadens Trafik- och mobilitetsplan gällande att förändrade färdmedelsandelar nås.

### **3 Utfall i förhållande till leveransmål och ramar**

#### **3.1 Utfall i förhållande till leveransmål**

Målet med projektet har varit nedan punkter och vår bedömning är att målen har uppfyllts.

- Skapa bättre framkomlighet för bussen, vilket vi tillsammans med Skånetrafiken och trafikföretagen har tillgodosett när problem uppstått.
- Skapa bättre trygghet och tillgänglighet på och i anslutning till hållplatsområdet.
- Projektet har kompletterat med nya hållplatser för att anpassa staden till ett förändrat linjenät och kollektivtrafikutbud i sträckningar som ej omfattas av Storstadspaketets linjer.

## 3.2 Genomförande och tidplan

Projektet har bedrivits i nära samarbete med beläggningsprogrammets remissprocess, inom vilken en fördjupad genomgång har gjorts av de avsnitt där hållplatser ingått. Fokus har därefter riktats mot de hållplatser som inte uppfyller dagens tillgänglighetskrav och som inte ingår i Storstadspaketet. Parallellt har ett nära samarbete etablerats med Skånetrafiken och berörda trafikföretag, vilka har haft möjlighet att lämna synpunkter på identifierade framkomlighetsproblem. Genom detta samarbete har gemensamma lösningar tagits fram som tillgodoser samtliga parter behov.

Under projektets 3-årsperioden har många åtgärder genomförts, nedan följer årsvis några av de större investeringsåtgärderna:

Under 2023 genomfördes flera åtgärder med anledning av en ny, längre bussmodell (18,75 meter) med sämre svängradie som skall trafikera olika busslinjer i stadstrafiken.

Cirkulationsplatser justerades vid Nydala och i Kristineberg, cykelbanan på Thomsons väg smalnades av och buskage röjdes.

Vidare åtgärder som genomfördes under 2023 är att vändslingan vid Strandvägen byggdes ut, hållplats Disponentgatan förlängdes och ytorna vid fyra sedan länge nedlagda hållplatser på Axel Danielssons väg återställdes med gräs och trädplantering. En ny hållplatsstolpe sattes upp på Amiralsgatan och hållplatserna Dalvik och Videdal på Hohögsgatan tillgänglighetsanpassades.

Under 2024 byggdes hållplats Stekelgatan i Valdemarsro. Hållplatserna på Ellenborgsvägen slogs delvis samman och en ny hållplats, Virentoftagatan, byggdes. Vändslingan vid Toftängen kunde inte byggas om på grund av markäggande, så två nya hållplatslägen anlades på Husie Kyrkoväg. Den nedlagda hållplatsen Mellanbäck i Kroksbäck återställdes och flera äldre hållplatspelare ersattes med vanliga hållplatsstolpar.

Under 2025 utökades vändslingan vid Mellersta hamnen för ledbussar, och hållplats Naffentorpsvägen tillgänglighetsanpassades och fick en ny busskur. Kristineberg Syd tillgänglighetsanpassades och hållplats Katrinetorp byggdes. I samband med att det nya busslinjenätet infördes i juni 2025 visade det sig att ett antal hållplatslägen var för korta. Ett tydligt exempel var hållplats Stadshuset, läge D på Föreningsgatan, där endast linje 6 stannade tidigare. När även linje 15 började trafikera läget blev det omöjligt att hantera två 18,7 meter långa bussar på en hållplats som då var 13 meter lång. Detta åtgärdades akut genom att förlänga hållplatsen till 38 meter och den blev samtidigt tillgänglighetsanpassad. Hållplatserna Broddastigen och Bågängsvägen togs bort då de låg för tätt och en skriftlig information lämnades till TRU.



Figur 1. Hållplats Naffentorpsvägen läge B före och efter ombyggnad.

#### NAFFENTORP LÄGE B Klagshamnsvägen



#### VÄXTFÖRTECKNING

- T1 Pinus nigra, solitär, 5xompl, th 350-400, br 250-300, airpot. 4 st.
- T2 Prunus cerasifera f. Cecilia E, solitär flerstamig, 4xompl, th 300-350, br 200, airpot. 3 st.
- T3 Quercus petraea f. Agder, högstam, 5xompl, 35-40, th 500-600, br 250, airpot. 1 st.

#### Generell beskrivning

Trädplantering i gräsyta enligt typritning A3-TYP 101.

Etableringsbevattnings vid plantering ingår.  
Trädstöd och bevattningspås ingår.  
Entreprenören ska säkerställa att inga torkskador uppstår på träden under vinterhalvåret.  
Vattning ska alltså vid behov ske även under vintern.

TX  
Nytt träd

Figur 2. Växtlighet som har planterats i samband med ombyggnaden av hållplats Naffentorpsvägen läge B.





Figur 3. Förlängning av hållplats Fjärilsgatan i Bunkeflostrand.



Figur 4. Ny hållplats Virentoftagatan på Ellenborgsvägen byggdes efter hopslagning av hållplatserna Stenkällvägen och Husiegård.





Figur 5. Ny hållplats Katrinetorp inklusive cykelbågar.

### 3.3 Avsteg från Teknisk handbok

Inga avsteg från Teknisk handbok har gjorts.

### 3.4 Ekonomisk uppföljning

#### 3.4.1 Projektkalkyl

Tekniska nämnden beslutade i maj 2022 att godkänna investeringsutgift om 12 mnkr brutto och 6 mnkr netto samt driftskonsekvenser om 1,08 mnkr brutto och 705 tkr netto för objektsgodkännande Fram för buss 2023–2025.

Projektets utfall slutar på 6,5 mnkr, vilket ger en avvikelse om 5,5 mnkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet. Avvikelsen om 5,5 mnkr beror främst på arbetet har utförts via Kommunteknik i stället för mindre ombyggnad samt att några åtgärder har belastat beläggningsprogrammets budget i stället.

Projektets inkomster uppgår till 2,5 mnkr och består av investeringsbidrag från Skånetrafiken.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 815 tkr brutto och 510 tkr netto för projektet. Vid tidigare beräkning av internränta användes en räntesats om 1,25 procent samt drift och underhåll beräknades med en schablon om 2,75 procent. Internräntesatsen inom Malmö Stad har sedan dess höjts till 2,5 procent samt att drift och underhåll nu beräknas med en schablon om 0,5 procent, vilket gör att driftskonsekvenserna blir något lägre än tidigare beräknat. Driftskonsekvenserna påverkas även av att projektets utfall blev lägre än tidigare beräknat.

## Projektkalkyl för allmän mark

Kostnad eller intäkt (Tkr)	Beslutad ram	Faktiskt utfall
Offentligt bidrag (investering)	6 000	2 500
Privat bidrag (resultat)	0	0
<b>Summa inkomster</b>	<b>6 000</b>	<b>2 500</b>
Entreprenad	-12 000	-6 469
Projektering	0	-37
Förprojektering	0	0
Byggledning	0	-12
<b>Summa utgifter</b>	<b>-12 000</b>	<b>-6 518</b>
<b>Projektnetto</b>	<b>-6 000</b>	<b>-4 018</b>