

Slutrapport för projektfasen

Bussinfrastruktur inför T25

Projektnummer: 9107

Datum för upprättande: 2026-05-05

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Pia Eriksdotter



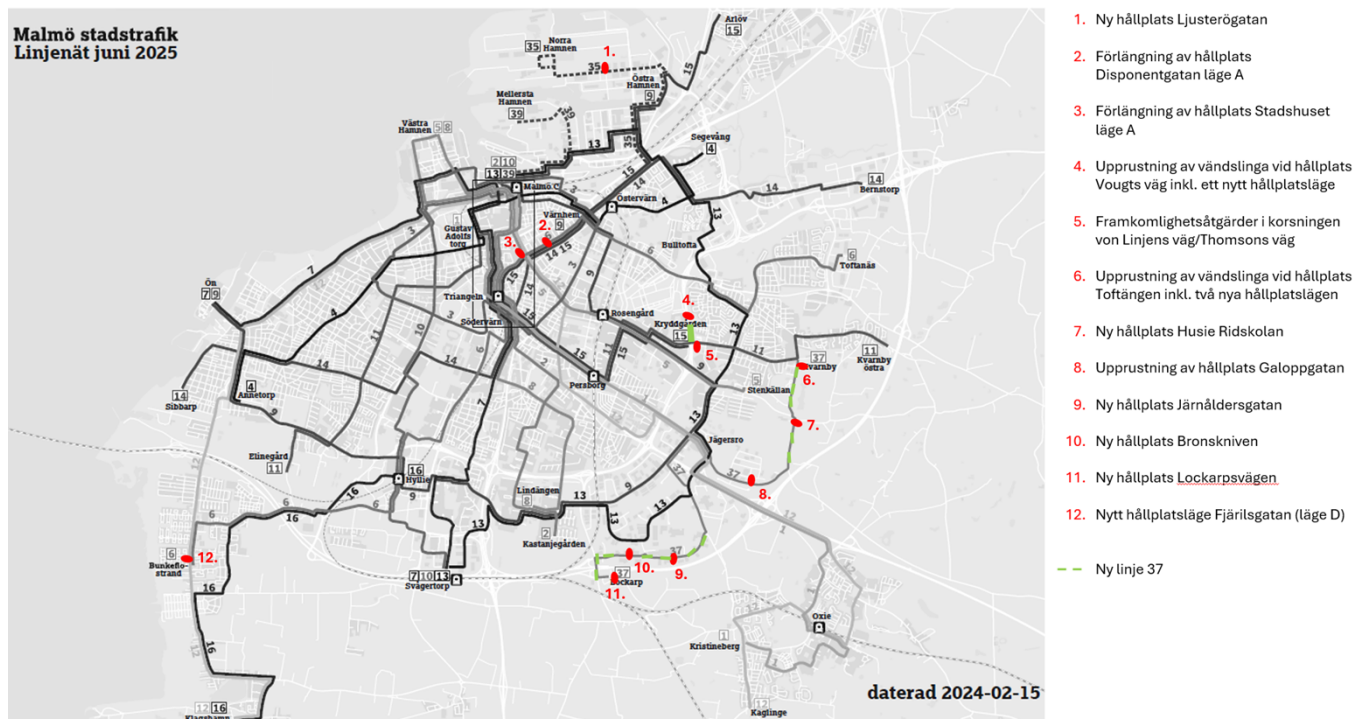
Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund, syfte och stadens mål	3
3	Utfall i förhållande till leveransmål och ramar	4
3.1	Utfall i förhållande till leveransmål	4
3.2	Genomförande och tidplan	4
3.3	Avsteg från Teknisk handbok	6
3.4	Ekonomisk uppföljning	6

1 Sammanfattning

Projektets syfte har varit att anpassa bussinfrastrukturen utifrån de linjeförändringar som har varit planerade i Malmö inför införandet av det nya busslinjenätet som infördes 15 juni 2025 (T25) och som har varit utöver det som genomförs inom Storstadspaketet. Det justerade linjenätet omfattar en del nya linjer och linjesträckningar som har medfört ett behov av nya hållplatser, men även anpassningar av befintliga hållplatser. Projektet har även hanterat anpassningar av infrastruktur och till viss del utrustning som krävs vid tillfälliga linjeomläggningar i samband med införandet av det nya busslinjenätet. Åtgärderna har haft varierande omfattning och karaktär.

Några exempel på åtgärder som har varit kopplade till det nya busslinjenätet är nya hållplatser och framkomlighetsåtgärder längs linje 37, som är en helt ny linje mellan Lockarp och Toftängen. Enklare åtgärder är också gjorda längs den nya linjesträckningen för linje 15 på Ellenborgsvägen mellan Videdalsvägen och Husie kyrkoväg och ett nytt hållplatsläge vid hållplats Stadshuset för regionbuss på Amiralsgatan har skapats.



Samtliga investeringar har följt satta tidplaner och varit utan avvikelser.

Projektets utfall uppgår till 12,2 mnkr, vilket ger en avvikelse om 300 tkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet. Projektets inkomster uppgår till 5,9 mnkr och består av investeringsbidrag från Skånetrafiken.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 1,1 mnkr brutto och 605 tkr netto för projektet.

2 Bakgrund, syfte och stadens mål

Projektet har bidragit till uppfyllandet av kommunfullmäktigemålet "En ekologiskt hållbar stad", kommunfullmäktiges målområde 8. Denna bedömning grundas på att projektet förväntas bidra till ett ökat kollektivtrafikåkande.

Projektet har även bidragit 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 tekniska nämnden ska "ansvara för kommunens trafiksystem och trafikinfrastruktur, förvalta och utveckla dessas funktion samt hantera trafikmiljö och trafiksäkerhet".

Vidare har projektet bidragit till att de målsättningar som finns i stadens Trafik- och mobilitetsplan gällande att förändrade färdmedelsandelar nås.

Projektets syfte har varit att anpassa bussinfrastrukturen utifrån de linjeförändringar som har varit planerade i Malmö inför införandet av det nya busslinjenätet som infördes 15 juni 2025 (T25) och som har varit utöver det som utförs inom Storstadspaketet. Det justerade linjenätet omfattar en del nya linjer och linjesträckningar som har medfört ett behov av nya hållplatser, men även anpassningar som exempelvis förlängning av tio befintliga hållplatser längs med nya linjesträckningar. Dessa har kunnat anpassas relativt enkelt för att uppfylla dagens gällande tillgänglighetskrav.

Nya hållplatser och framkomlighetsåtgärder har även gjorts längs linje 37, som är en helt ny linje mellan Lockarp och Toftängen. Längs linjen har även en efterfrågad hållplats byggts i de östra delarna av Malmö, vid Husie ridskola. Enklare åtgärder är också gjorda längs den nya linjesträckningen för linje 15, på Ellenborgsvägen mellan Videdalsvägen och Husie kyrkoväg, och ett nytt hållplatsläge vid hållplats Stadshuset för regionbuss på Amiralsgatan har skapats. Vid åtta hållplatser har det funnits äldre väderskydd av plåt, vilka har ersatts med nya väderskydd i glas för att förbättra funktion, tillgänglighet och resenärsmiljö.

Projektet har även hanterat anpassningar av infrastruktur och till viss del utrustning som krävs vid tillfälliga linjeomläggningar i samband med införandet av det nya busslinjenätet. Några sådana exempel är framkomlighetsåtgärder som justering av två vändslingor och en cirkulation, men även förbättrad reglering och justering av refuger och pollare.

3 Utfall i förhållande till leveransmål och ramar

3.1 Utfall i förhållande till leveransmål

Projektet satte upp nedan leveransmål. De bedöms ha uppnåtts under projektets gång.

- Anpassat infrastrukturen till det nya busslinjenätet genom att se över hållplatser och komplettera med nya, anpassa befintliga hållplatser och även slå ihop hållplatser och återställa de som har lagts ner.
- Anpassat infrastrukturen till det nya busslinjenätet genom att skapa bättre framkomlighet för bussen längs de nya linjerna och linjestäckningarna.
- Anpassat infrastrukturen och utrustning utifrån behov i samband med tillfällig trafikomläggning vid införandet av det nya busslinjenätet.

3.2 Genomförande och tidplan

Den största hållplatsen som har anlagts inom ramen för detta projekt är Husie ridskola. Behovet av hållplatsen har varit efterfrågat sedan ridhusverksamheten flyttade från sina tidigare lokaler vid Jägersro. I samband med flytten förlorades närheten till kollektivtrafik.



Husievägen/Elisedalsvägen hållplats Husie ridskola före ombyggnad



Husievägen/Elisedalsvägen hållplats Husie ridskola efter ombyggnad



Husievägen före ombyggnad av hållplats Husie ridskola



Husievägen efter ombyggnad av hållplats Husie ridskola



Husievägen före ombyggnad av hållplats Husie ridskola österut



Husievägen efter ombyggnad av hållplats Husie ridskola österut

Figur 1. Foton på byggda åtgärder vid den nya hållplatsen Husie ridskola.

I den ursprungliga planeringen för linje 37 ingick trafikering av Kvarnby folkhögskola. Efter dialog med Skånetrafiken fattades det beslut om att i stället låta linje 37 trafikera Toftängen. Skälen till detta var att det vid Toftängen fanns goda vändmöjligheter samt möjligheten att anlägga en förartoalett på en lämplig plats.

Som kompensation för utebliven trafikering av Kvarnby folkhögskola och för de boende i området har det anlagts en gång- och cykelbana längs Husievägen. Gång- och cykelbanan utfördes initialt utan asfaltering i syfte att bättre anpassas till den omgivande, mer lantliga miljön. Det har dock visat sig att ridande ekipage inte har respekterat uppsatt skyltning, utan använt gång- och cykelbanan för ridning. Detta har medfört att gående upplevt otrygghet och avstått från att använda sträckan av rädsla för att snubbla och skada sig. Av dessa anledningar har gång- och cykelbanan asfalterats under 2026.

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 augusti 2022 att godkänna investeringsutgift om 12,5 mnkr brutto och 8 mnkr netto samt driftskonsekvenser om 1,3 mnkr tkr brutto och 950 tkr netto för objektsgodkännande Bussinfrastruktur T25.

Projektets utfall slutar på 12,2 mnkr, vilket ger en avvikelse om 300 tkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet.

Projektets inkomster slutar på 5,9 mnkr och består av investeringsbidrag från Skånetrafiken.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 1,1 mnkr brutto och 605 tkr netto för projektet. Vid tidigare beräkning av internränta användes en räntesats om 1,25% samt drift och underhåll

beräknades med en schablon om 2,75 %. Internräntesatsen inom Malmö Stad har sedan dess höjts till 2,5 % samt att drift och underhåll nu beräknas med en schablon om 0,5%, 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)	4 500	5 970
Privat bidrag (resultat)	0	0
Summa inkomster	4 500	5 970
Entreprenad	-9 000	-12 221
Projektering	-2 000	-18
Förprojektering	0	0
Byggledning	-600	0
Oförutsett	-700	0
Summa utgifter	-12 500	-12 239
Projektnetto	- 8 000	-6 269