

Underlag objektsgodkännande

9.2.1 Förlängning Ön, etapp 1 - 3435

Projektnummer: 3435

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2026-XX-XX

Kategori: Mobilitet/SSP

Projektledare: Anton Jörlöv



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund, syfte och mål	3
2.1	Bakgrund och syfte	3
2.2	Stadens mål	4
2.3	Leveransmål.....	5
3	Projektets omfattning.....	5
3.1	Geografisk avgränsning.....	5
3.2	Detaljplan.....	6
3.3	Kopplingar till andra projekt / linjen.....	6
3.4	Tidigare och eventuellt kommande beslut	6
3.5	Genomförande.....	6
3.6	Potentiella föroreningar	6
3.7	Osäkerhet och risker	7
4	Tidplan.....	7
5	Ekonomi.....	7
5.1	Projektkalkyl	7
5.2	Driftkonsekvenser.....	8
5.3	Budgetavstämning	8

1 Sammanfattning

Enligt gällande översiktsplan ska norra delen av Ön utvecklas med framtida blandad stad inklusive en förlängd stomlinje för kollektivtrafik.

Projekt 9.2.1 Förlängning Ön, etapp 1 är ett av projekten inom kollektivtrafikobjekt Elbuss linje 9 i storstadsavtalet. Projektet utgör en första etapp av en tänkt förlängning av kollektivtrafiken till norra delen av Ön. Denna första etapp behöver genomföras i närtid på grund av att linje 9 inte kommer att rymmas vid nuvarande vändplats på Ön i samband med den utökning av busstrafiken med längre fordon på linje 9 och 7 som planeras ske under 2027.

Projektets syfte är att avlasta befintlig vändplats på Ön genom att förlänga linje 9 till en ny vändplats vid Mästerlotsgatan.

Projektet omfattar anläggning av en ny vändplats med av- och påstigningshållplats på Mästerlotsgatan, Två nya hållplatslägen och ett hastighetssäkrat övergångsställe på Sundholmsgatan samt anpassning av den befintliga ändhållplatsen på Ön.

Detaljprojektering inleds hösten 2026. Entreprenadfasen kommer delas in i olika byggetapper där den första utförs våren 2027 (innan utökningen av busstrafiken) och den sista genomförs under 2028.

Den totala investeringen för projektet beräknas till 20 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering om 50 % enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 10 mnkr, vilket ger ett projekt netto om 10 mnkr.

Driftskonsekvenserna är beräknade till 1,56 mnkr brutto och netto 810 tkr.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre Känslig Markanvändning) bedöms uppgå till 500 tkr och är en direkt resultatpåverkande kostnad.

Utgifterna är bedömda i prisläge april 2026.

Projektets bedömda utgifter finns med i fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.

2 Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Enligt gällande översiktsplan ska norra delen av Ön utvecklas med framtida blandad stad inklusive en förlängd stomlinje för kollektivtrafik.

Projekt 9.2.1 Förlängning Ön, etapp 1 är ett av projekten inom kollektivtrafikobjekt Elbuss linje 9 i storstadsavtalet. Projektet utgör en första etapp av en förlängning av kollektivtrafiken till norra delen av Ön. Denna första etapp behöver genomföras i närtid på grund av att linje 9 inte kommer att rymmas vid nuvarande vändplats på Ön i samband med den utökning av busstrafiken med längre fordon på linje 9 och 7 som planeras ske under 2027.

Projektets syfte är att förlänga linje 9 till en ny vändplats vid Mästerlotsgatan. Därmed löses den utrymmesbrist som råder vid nuvarande vändplats på Ön där även linje 7 vänder, en utrymmesbrist som kommer att förvärras från 2027 när linje 7 får nya längre fordon.



En bild som visar dragningen av busslinjerna på Ön efter att projektet är genomfört

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till att nå Trafik- och Mobilitetsplanens (TROMP) mål om förändrade färdmedelsandelar. Projektet bidrar vidare till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt 8 § i tekniska nämndens reglemente, både vad gäller planering inom kollektivtrafikområdet samt inriktning mot en god och säker tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper och utformning av ett miljöanpassat trafiksystem.

Kopplat specifikt till Storstadspaketet har Fastighets- och gatukontoret tagit fram ett åtagande som lyder: "Fastighets- och gatukontoret åtar sig att planera och genomföra infrastrukturåtgärder och bostadsåtaganden i Storstadspaketet". Projekt 9.2.1 bidrar till att uppfylla detta åtagande.

I Plan för genomförande har även följande effektmål formulerats som projektet bidrar till att nå:

- 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 MalmöExpressen-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

2.3 Leveransmål

Projektets leveransmål utgörs av en ny vändplats med av- och påstigningshållplats på Mästerlotsgatan, två nya hållplatslägen och ett hastighetssäkrat övergångsställe på Sundholmogatan samt anpassning av den befintliga ändhållplatsen på Ön.

3 Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Projektets fysiska avgränsning utgörs av nuvarande vändplats, Sundholmogatan samt Mästerlotsgatan.



En bild som visar projektområdet utmed Övägen, Sundholmogatan och Mästerlotsgatan

3.2 Detaljplan

Projektet kan genomföras inom gällande detaljplan

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Projektets entreprenadfas kommer tidsmässigt behöva etappindelas och samordnas med andra vägombyggnader i närområdet.

Befintlig laddstation för nuvarande elbussar på linje 7 behöver inte användas av de nya längre bussarna som levereras under 2027. Planering för och rivning av laddstationen ska samordnas med detta projekt.

3.4 Tidigare och eventuellt kommande beslut

Projektledningsplan beslutades i mars 2025.

3.5 Genomförande

En ny vändplats med av- och påstigningshållplats planeras byggas på Mästerlotsgatan. Två nya hållplatslägen och ett hastighetssäkrat övergångsställe planeras byggas på Sundholmsgatan. Befintlig ändhållplats på Ön anpassas för att möta den förändrade trafiksituationen som kommer att gälla från 2027.

De åtgärder som föreslås innebär att 5-6 parkeringsplatser utmed Sundholmsgatan kommer att tas bort.

Entreprenadfasen kommer att behöva delas in i olika byggetapper där den första planeras utföras under våren 2027. Samtliga byggetapper förväntas vara färdigställda under 2028.

Under delar av entreprenaden kommer busstrafik att behöva ledas om till Strandgatan och tillfälligt få ändhållplats vid hållplats Stranden. Det betyder att resenärer mellan Ön och Hyllie eller Centralen (beroende på om det är linje 7 eller linje 9 som berörs) behöver byta buss på hållplats Valborgsgatan under delar av entreprenadfasen.

3.6 Potentiella föroreningar

Den tidigare verksamheten på Ön har främst utgjorts av oljedepåverksamhet som bedrevs i omkring 80 år på platsen. Av historiska flygfoton framgår att flera stora oljecisterner varit placerade direkt norr om projektområdet. Den tidigare depåverksamheten bedöms medföra risk för förhöjda masshanteringskostnader.

Flera tidigare markundersökningar har utförts norr om projektområdet. De föroreningar som påträffats är främst petroleumkolväten, och föroreningarna förekommer främst i nivå med eller under uppmätt grundvattenyta. Grundvattenytan generellt i området är ca 2,4-2,8 meter under markytan.

Utifrån en förenklad historisk inventering bedöms risken för förhöjda masshanteringskostnader i projektet utifrån projekterat schaktdjup sannolikt som klass 2 ("Mellan"), definierat som att överskottsmassor kan antas utgöras av: 25% MKM-, 50% IFA- (icke farligt avfall), 25% FA-massor (farligt avfall) med en bedömd kostnad under entreprenaden till 1,5 mnkr.

3.7 Osäkerhet och risker

Projektområdets läge på Ön som endast nås via Övägen ställer krav på indelning av byggetapper och tillhörande avstängningar så att tillgängligheten till Ön för resor och transporter upprätthålls kontinuerligt under byggtiden.

Markföroreningar från tidigare oljedepåverksamhet kan medföra risk för ökade kostnader och eventuell hantering av tillståndsgivning kopplat till naturvärden kan leda till ökad tidsåtgång.

De åtgärder som föreslås riskerar att påverka befintlig trädallé längs Sundholmsgatan vilket kan påverka tidplanen för den sista etappen.

4 Tidplan

Händelse	Tidpunkt/period
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	juni 2026
Projektering	hösten 2026
Entreprenad	2027-2028
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	dec 2028
Garantifas	2029–2031

5 Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 20 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 10 mnkr, vilket ger ett netto om 10 mnkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till 1,56 mnkr brutto och 810 tkr netto.

Projektkalkyl Investering – allmän plats	Summa (Tkr)
Offentligt bidrag (investering)	10 000
Summa inkomster	11 000
Entreprenad	-10 500
Projektering	-1 100
Förprojektering	-300
Byggledning	-600
Hantering av massor över MKM	-500
Hantering av massor under MKM	-1 000
Intern tid	-1 500
Oförutsett	-4 500
Summa utgifter	20 000
Projektnetto	-10 000

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 20 mnkr. Största utgiften är entreprenad som är beräknad till 10,5 mnkr.

De upparbetade investeringsutgifterna till och med april 2026 är 238 tkr och består i huvudsak av interntid.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM bedöms uppgå till 500 tkr och är en direkt resultatpåverkande kostnad.

Utgifterna är bedömda i prisläge april 2026.

5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 10 mnkr. Inkomsterna är beräknade på 50 % statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

5.2 Driftkonsekvenser

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 1,56 mnkr brutto och 810 tkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 2,5 % använts, avskrivningstiden är beräknad på 20 år. Drift och underhåll beräknas med en schablon om 0,5%.

5.3 Budgetavstämning

Projektets bedömda utgifter, intäkter och kostnader finns med i den av fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.