

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande

Infrastruktur kollektivtrafik 2026-2028



Projektnamn: Infrastruktur kollektivtrafik 2026–2028

Projektnummer: 9918

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 16 juni 2025

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Pia Eriksdotter



Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	3
2.1 Bakgrund och syfte.....	3
2.2 Stadens mål.....	3
2.3 Leveransmål.....	4
3. Projektets omfattning.....	4
3.1 Geografisk avgränsning.....	4
3.2 Detaljplan.....	4
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	4
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	4
3.5 Genomförande.....	4
3.6 Potentiella föroreningar.....	4
3.7 Osäkerhet och risker.....	5
4. Tidplan.....	5
5. Ekonomi.....	5
5.1 Projektkalkyl.....	5
5.1.1 <i>Utgifter</i>	7
5.1.2 <i>Inkomster</i>	7
5.1.3 <i>Resultatpåverkande poster i totalkalkylen (endast för exploatering, övriga kategorier tar bort rubrik)</i>	8
5.2 Likviditet.....	8
5.3 Driftkonsekvenser.....	8
5.4 Budgetavstämning.....	9

1. Sammanfattning

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.

Projektet syftar till att bidra till stadens mål om ökat kollektivtrafikresande och till ett attraktivare, effektivare, säkrare, tillgängligare och miljövänligare trafiksystem. Detta genom att genomföra åtgärder för att:

- åtgärda framkomlighetsproblem
- skapa bättre trygghet- och tillgänglighet på hållplatsområdet samt på sträckan till och från hållplatsen
- komplettera med nya hållplatser för förändrat linjenät i sträckningar som ej omfattas av storstadspaketets linjer

En stor del av åtgärderna planeras genomföras i samarbete med beläggningsprogrammet, skogatuprojekt och exploatering. Vilka platser som kommer att åtgärdas under perioden 2026–2028 är ännu inte beslutat då utredningar och prioriteringar görs från år till år.

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 17 mnkr medan de bedömda inkomsterna för hållplatsåtgärder genom medfinansiering från Region Skåne samt Trafikverket, uppgår till ca 8,5 mnkr, vilket ger ett netto om 8,5 mnkr. Driftkonsekvenserna beräknas till 1,36 mnkr brutto och 725 tkr netto. Utgifterna är bedömda i prisläge mars 2025. Projektets bedömda utgifter finns med i fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

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 även i framtiden är en attraktiv, miljövänlig och kapacitetsstark kollektivtrafik nödvändig. Malmö stad har ansvar för infrastrukturen och Skånetrafiken för trafikutbud och fordonen.

Den 1/1–2020 fördes det övergripande ansvaret för färdtjänsten över från kommunstyrelsen till tekniska nämnden. Uppdraget innebär att vara beställande nämnd för färdtjänsten som är en del av kollektivtrafiken, vilket ligger väl i linje med tekniska nämndens nuvarande ansvar. Planering av kollektivtrafiken är en strategisk fråga och med god planering kan det leda till mindre behov av färdtjänst, beroende på hur tillgänglighetskrav och förutsättningar beaktas i planeringen. Detta gör det extra viktigt att hållplatser är anpassade efter dagens tillgänglighetskrav. Malmö ska vara en öppen, jämställd och inkluderande stad, fri från diskriminering, där alla ges lika rättigheter och möjligheter och där mångfalden är en tillgång.

I Malmö kommun finns ungefär 800 hållplatsområden. Kvalitén är av skiftande slag och en del hållplatser har kantstöd som är 12 cm, vilket gör det svårt för rullstolsburna eller de som använder rullator/barnvagn att använda hållplatserna. Ungefär 65% av Malmös hållplatser är idag tillgänglighetsanpassade enligt gällande tillgänglighetskrav, med 17 cm kantstöd, taktilt stråk och kontrastmarkering. Även korta hållplatser kan skapa en barriär då de medför en risk för att man som resenär hamnar utanför hållplatsområdet vid avstigning. Att behöva stiga av i ett område med gräs eller annan ojämn beläggning, eller att mötas av ett hinder så som ett cykelställ påverkar tillgängligheten negativt.

Projektet har 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 är 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/justering av vändlingor 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.

Projektet syftar också till att skapa bättre trygghet och tillgänglighet på hållplatsområdet, samt på sträckan till och från hållplatsen. Hållplatser behöver byggas om utifrån nya tillgänglighetskrav från Skånetrafiken, vilket idag 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. Ungefär 35% av Malmös hållplatser har brister kopplat till tillgänglighet då de har fel kantstenshöjd, saknar taktila stråk och/eller inte har några kontrastplattor. Även komplettering av belysning och byte av väderskydd från plåt till glas kan vara aktuella åtgärder för att skapa bättre trygghet och tillgänglighet på hållplatsområdet, samt på sträckan till och från hållplatsen.

Projektet syftar även till att bygga ut nya hållplatser som behövs för utveckling av linjenätet och kollektivtrafikutbudet i sträckningar som ej omfattas av storstadspaketets linjer. Vilka hållplatser som kommer att byggas är ännu inte beslutat då utredningar och beslut görs från år till år i samband med Skånetrafikens tidtabellsplanering.

2.2 Stadens mål

De åtgärder som genomförs kommer att leda till förbättringar för bussars framkomlighet och göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv. Detta syftar till att öka kollektivtrafikresandet och till att skapa ett effektivare, säkrare, tillgängligare och miljövänligare trafiksystem.

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 4.0% per år.

Projektet bidrar 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.

2.3 Leveransmål

Målet med projektet är att:

- Skapa bättre framkomlighet för bussen.
- Skapa bättre trygghet- och tillgänglighet på och i anslutning till hållplatsområdet.
- Komplettera med nya hållplatser för att anpassa staden till förändrat linjenät och kollektivtrafikutbud i sträckningar som ej omfattas av storstadspaketets linjer.

3. Projektets omfattning

Projekt ”Infrastruktur kollektivtrafik” 2026–2028 ämnar ta vid efter den förra projektperioden 2023-2025 där projektet benämndes ”Fram för buss” och fortsätta arbetet med att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken.

3.1 Geografisk avgränsning

Åtgärder inom projektet kommer att ha stor spridning i stadens geografi.

3.2 Detaljplan

Projektet utförs inom gällande detaljplaner.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

De planer som finns i storstadspaketet länkas samman med projektet. Förändringarna av linjenätet inom storstadspaketet påverkar övriga linjer i staden och det kommer finnas behov av förändringar av dessa linjer.

En stor del av åtgärderna genomförs i samarbete med beläggningsprogrammet, skolgatuprojekt och exploatering.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Inte aktuellt i detta projekt.

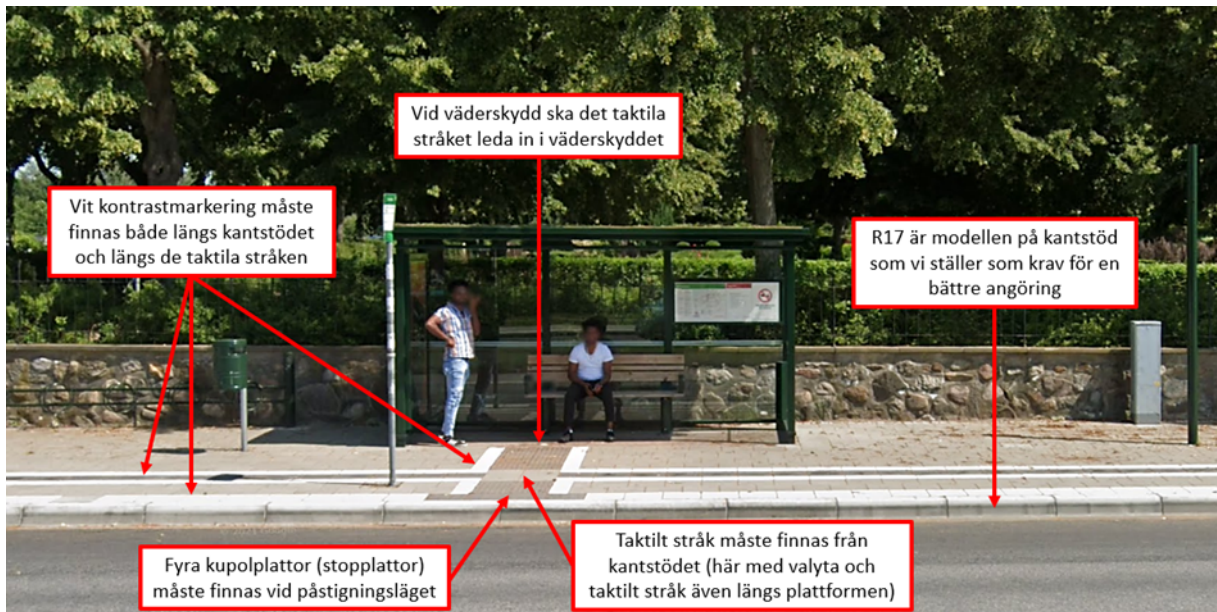
3.5 Genomförande

Samordning sker med beläggningsprogrammets remiss samt med aktuella skolgatuprojekt och exploatering. Platser som skulle komma vara aktuella för ombyggnation i detta projekt baseras på sträckor som beläggningsarbete har planerat.

Baserat på beläggningsprogrammets planering kan det under 2026-2028 vara aktuellt att se över hållplatserna på Toftanäsvägen, hållplats Flansbjer och hållplats Syster Astrids gata, Galebacksvägen, hållplats Kristineberg, V Kattarpsvägen hållplats Örtagården och hållplats Bennetsväg, Hanaögatan hållplats Kosterögatan, Thomsons väg, vänslingan och hållplats Von Lingens väg samt hållplats Kryddgården.

Beslut är fattat att det kommer byggas en ny hållplats på Lindängelundsvägen vid Katrinetorp. Under 2026 är det även inplanerat bygga nya hållplats Vårbo för linje 35 (11) som framöver ska trafikera ut till Fortuna Hemgården.

Varje hållplats projekteras och anpassas i enlighet med stadens Tekniska handbok och Skånetrafikens varumärkesmanual. Bilden nedan visar exempel på en tillgänglighetsanpassad hållplats.



3.6 Potentiella föroreningar

Eventuellt kan förorenade asfaltmassor förekomma. Risken för föroreningar bedöms dock som låg, vilket baseras på erfarenheter från tidigare år som projektet har genomförts och från tidigare liknande projekt.

3.7 Osäkerhet och risker

En viss osäkerhet kan finnas, framför allt kopplat till vädret. Om det blir kallt eller om kylan inte släpper kan beläggningsprogrammet inte påbörjas, vilket gör att hållplatsanpassningar blir förskjutna.

4. Tidplan

Projektets övergripande tidplan presenteras nedan.

Händelse	Tidpunkt
BG1 Projektstart (beslut av avdelningschef på delegation av TN)	Maj 2025
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	Maj 2025
Beslut om Objektsgodkännande i TN	Juni 2025
Planering och beslutshandling	Januari-December 2026-2028
Projektering	Januari-December 2026-2028
Entreprenad färdigställande	Januari-December 2026-2028
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Februari 2029
Garantifas	2026-2033

Beläggningsprogrammet insatser pågår mellan april och oktober. Första april varje år måste projektet ha klart underlag för de hållplatser som skall byggas/byggas om samma år. Skånetrafiken har tidtabellskiften varje år som projektet behöver förhålla sig till.

5. Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 17 mnkr medan de bedömda inkomsterna för hållplatsåtgärder genom medfinansiering från Region Skåne samt Trafikverket, uppgår till ca 8,5 mnkr, vilket ger ett netto om 8,5 mnkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till 1,36 mnkr brutto och 725 tkr netto.

Projektkalkyl Investering - allmän plats	Tkr
Investeringsbidrag	8 500
Summa inkomster	8 500
Entreprenad	-14 000
Hantering av massor över MKM	0
Projektering	-1 400
Förprojektering	
Byggleddning	-800
Utredningar	
Intern tid	
Oförutsett	-800
Summa utgifter	-17 000
Projektnetto	-8 500

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 17 mnkr. Största utgiften är entreprenad som är beräknad till 14 mnkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge mars 2025.

5.1.2 Inkomster

Ärligen söks medfinansiering från Region Skåne samt Trafikverket för åtgärder vid hållplatser. Medfinansieringen bedöms till minst 50 %, vilket innebär en medfinansiering om ca 8,5 mnkr.

5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2026	2 500	-5 000	-2 500
2027	3 000	-6 000	-3 000
2028	3 000	-6 000	-3 000
Summa	8 500	-17 000	-8 500

5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

År	Allmän platsmark		Kvartersmark		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2027	240	-450			-210
2028	240	-450			-210
2029	245	-460			-215
Summa	725	-1 360	0	0	-635

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 1,36 mnkr brutto och 725tkr 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%.

5.4 Budgetavstämning

Projektets bedömda utgifter ryms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för kategori Mobilitet.