

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: 5.1 Hpl-ombyggnader mm

Projektnummer: 3334

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2025-08-26

Kategori: Storstadspaketet - Infrastruktur

Projektledare: Therese Svensson



Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	3
2.1 Bakgrund och syfte.....	3
2.2 Stadens mål.....	4
2.3 Leveransmål.....	4
3. Projektets omfattning.....	4
3.1 Geografisk avgränsning.....	4
3.2 Detaljplan.....	5
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen.....	5
3.4 Tidigare och ev. kommande beslut.....	6
3.5 Genomförande.....	6
3.6 Potentiella föroreningar.....	8
3.7 Osäkerhet och risker.....	8
4. Tidplan.....	8
5. Ekonomi.....	9
5.1 Projektkalkyl.....	9
5.1.1 <i>Utgifter</i>	9
5.1.2 <i>Inkomster</i>	9
5.2 Likviditet.....	10
5.3 Driftkonsekvenser.....	10
5.4 Budgetavstämning.....	10

1. Sammanfattning

Syftet med projektet är att verka för att förbättra tillgängligheten, trafiksäkerheten och trafiktryggheten vid hållplatser. Projektet ska även säkerställa en fortsatt god framkomlighet, kapacitet och robusthet för kollektivtrafiken vid hållplatser och i korsningspunkter. Där så är möjligt ska även projektet sträva efter att förbättra stadsmiljön vid hållplatser. Hållplatserna som innefattas är Stenkällan, Buketten, Västra Skrävlinge, Ramels väg, Rosengård centrum, Rosengård, Kungsgatan, Stapelbäddsparken och Ubåtshallen – totalt 19 hållplatslägen.

Projektet ska resultera i:

- Upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt kopplingarna till/från hållplats för att uppnå dagens tillgänglighetskrav.
- Framkomlighetsåtgärder för bussen för att förbättra angöring vid hållplatser.
- Ny beläggning på bussarnas angöringsyta.
- Fler träd och mer grönska där det är möjligt.
- Upprustning av ett befintligt hastighetssäkrat övergångsställe på Amiralsgatan samt anläggning av ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe på Stenkällevägen.
- Sammanslagning av hållplatserna Ubåtshallen och Stapelbäddsparken.

Projektet planeras projekteras under 2025 och 2026, och byggas under 2026 och 2027.

Den totala investeringen för projektet beräknas till 30 mnkr, medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt Ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen uppgår till 15 mnkr, vilket ger ett projektnetto om 15 mnkr.

Driftskonsekvenserna för detta projekt är beräknat till 2,4 mnkr brutto och 1,3 mnkr netto.

Projektets kalkyl ryms inom Fastighets- och gatukontorets investeringsram och prioriteringar för kategori Storstadspaketet-infrastruktur. Utgifterna är bedömda i prisläge april 2025.

2. Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Malmö Stad och Region Skåne har tecknat ett genomförandeavtal i syfte att reglera förutsättningarna för genomförandet av kollektivtrafikobjektet MalmöExpressen linje 5 i enlighet med vad som beskrivs i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, Sverigeförhandlingen. För MalmöExpressen linje 5 finns även ett linjespecifikt genomförandeavtal som undertecknades under 2022. I genomförandeavtalet beskrivs att behov och möjlighet till förlängning av samt anpassning av hållplatser i enlighet med MEX-standarder ska utredas.

Projekt 5.1 Hpl-ombyggnader mm – 3334 är ett av projekten inom MalmöExpressen linje 5, vilken sedan 2014 trafikeras av 24 meter långa MalmöExpress-bussar. Den framtagna förstudien omfattar hållplatser och korsningar längs delar av linjesträckningen på MalmöExpressen linje 5. Hållplatserna som innefattas är Stenkällan, Buketten, Västra Skrävlinge, Ramels väg, Rosengård centrum, Rosengård, Kungsgatan, Stapelbäddsparken och Ubåtshallen. Totalt berörs 19 hållplatslägen.

Syftet med projektet är att verka för att förbättra tillgängligheten, trafiksäkerheten och trafiktryggheten vid hållplatser. Projektet ska även säkerställa en fortsatt god framkomlighet,

kapacitet och robusthet för kollektivtrafiken vid hållplatser och i korsningspunkter. Där så är möjligt ska även projektet sträva efter att förbättra stadsmiljön vid hållplatser.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt §19 i tekniska nämndens reglemente, både vad gäller att ”ansvara för kommunens trafiksystem och trafikinfrastruktur, förvalta och utveckla dessas funktion samt hantera trafikmiljö och trafiksäkerhet” och att ”ansvara för kommunens verksamhet inom kollektivtrafikområdet”.

Projektet bedöms även bidra till kommunfullmäktiges mål om att Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser. Bedömningen grundas på att projektet förväntas bidra till att fler väljer att använda hållbara färdmedel så som kollektivtrafik och således blir det ett mindre bilanvändande.

2.3 Leveransmål

Projektet ska resultera i:

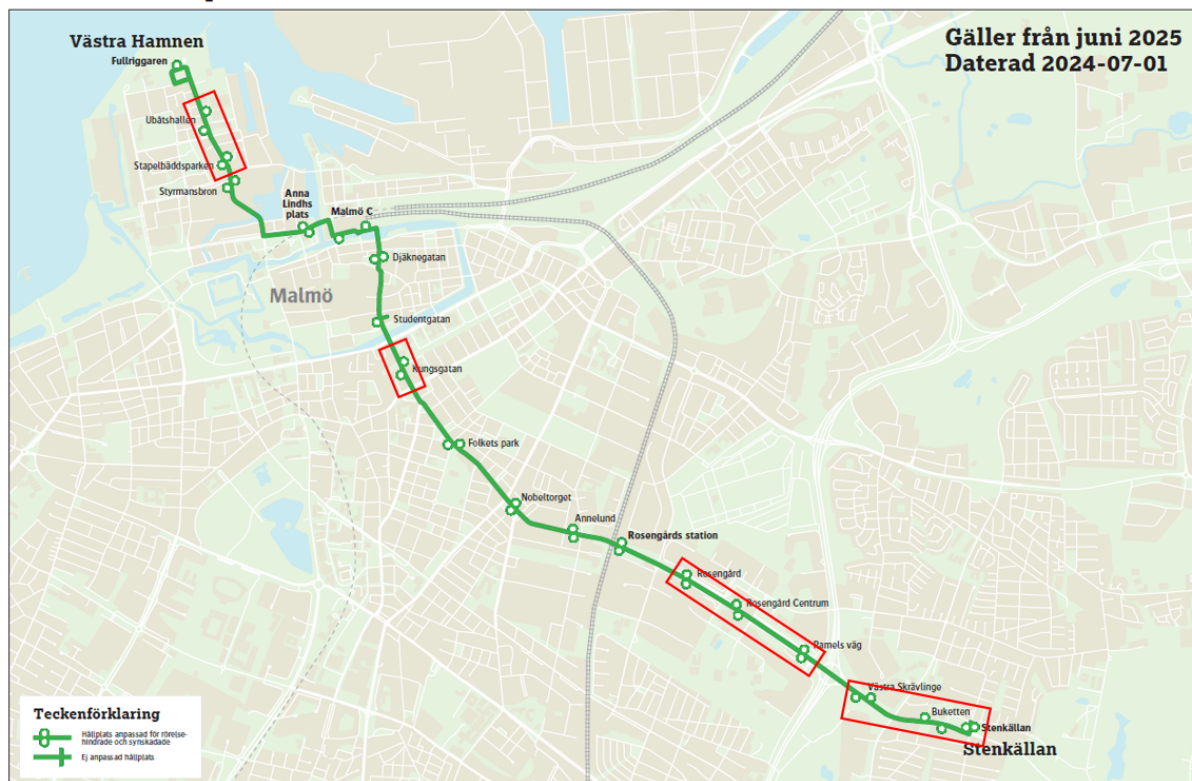
- Upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt kopplingarna till/från hållplats för att uppnå dagens tillgänglighetskrav.
- Framkomlighetsåtgärder för bussen för att förbättra angöring vid hållplatser.
- Ny beläggning på bussarnas angöringsyta.
- Fler träd och mer grönska där det är möjligt.
- Upprustning av ett befintligt hastighetssäkrat övergångsställe på Amiralsgatan samt anläggning av ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe på Stenkällevägen.
- Sammanslagning av hållplatserna Ubåtshallen och Stapelbäddsparken.

3. Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Totalt berörs 19 hållplatslägen, och samtliga ligger på allmän platsmark som ägs av Malmö stad.

5 MalmöExpressen Västra Hamnen–Malmö C–Stenkällan



Figur 1. Linjesträckning för MalmöExpressen linje 5. Hållplatser inom rödmarkerade områden ingår i projekt 5.1 Hpl-ombyggnader mm.

3.2 Detaljplan

Projektet kan genomföras inom gällande detaljplaner.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Projektet angränsar till ett flertal projekt och planer:

- Detaljplan 5767, Kranen 5 m.fl.
- 8.7 Busstorg Fullriggaren – 3364
- Kollektivtrafikstråket – 3425
- 5.5 Amiralsstaden – 3330
- Planprogram för Amiralsgatan (Pp 6051)
- Detaljplan 5801, Generatoren 1 m.fl.
- Supercykelstråk, stråk 1 Centrum – 9929
- 6.4 Föreningsgatan cb+buss – 3383
- Paket Möllan

Samordning har skett och kommer fortsatt att ske med förvaltningens övriga projekt och verksamhet, exempelvis med beläggningsprogrammets åtgärder eller andra planerade åtgärder på samma plats eller i dess närhet. Samordning kommer även att ske med VA SYD och andra ledningsägare.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Projektledningsplan är beslutad och godkänd av styrgruppen för Mobilitet & SSP-infrastruktur i 16 oktober 2024.

3.5 Genomförande

Alla ingående hållplatser i projektet kommer generellt att upprustas och tillgänglighetsanpassas enligt dagens tillgänglighetskrav. Detsamma gäller kopplingarna till och från hållplats, vilket även inkluderar trappor. I bussarnas angöringsyta kommer ny beläggning att läggas för att få en bättre standard. På hållplatserna planeras för fler träd och grönska.

På de flesta av hållplatserna görs även andra specifika åtgärder, vilka beskrivs nedan.

Hållplats Ubåtshallen

När den nya hållplatsen har byggts i Varvsstaden blir avståndet mellan hållplatserna i Västra Hamnen nära, därför föreslås det att hållplatserna Ubåtshallen och Stapelbäddsparken slås ihop. Detta medför att läge A läggs ner och att ytan återställs. I området öster om läge A pågår detaljplanearbete (Kranen 5 m.fl., Dp 5767) där en ny infart kommer placeras mitt i befintligt hållplatsläge, därför planeras inga övriga åtgärder utöver återställning.

Hållplats Stapelbäddsparken

I och med hopslagningen av hållplatserna Stapelbäddsparken och Ubåtshallen medför det att läge B läggs ner och att ytan återställs. På denna yta planeras för en fortsättning på befintlig trädrad med nya träd.

Hållplats Kungsgatan

Det befintliga hastighetssäkrade övergångsstället över Amiralsgatan upprustas i enlighet med rådande krav i Teknisk handbok. Läge A byggs om från fickhållplats till körbanchållplats genom att kantstenen flyttas ut och plattformsytan/gångbana breddas upp. Efter läge C, i högersvängfältet mot Drottninggatan, föreslås det tidsreglerande förbudet mot att stanna och parkera med fordon förändras till att det är förbud mot att stanna och parkera hela dygnet.



Figur 2. Vy över befintlig fickehållplats för Kungsgatan läge A.

Hållplats Rosengård

Läge A förlängs drygt 15 meter för att skapa en längre tillgänglig plattform, vilket även gör att två bussar kan angöra hållplatsen samtidigt.

Hållplats Rosengård Centrum

De befintliga väderskydden på respektive hållplats byts ut mot nya väderskydd.

Hållplats Västra Skrävlinge

På båda hållplatslägena planeras befintliga cykelställ bytas ut till fem nya cykelbågar per sida. Läge A förlängs och inkörningen till hållplats justeras för att förbättra framkomligheten.

Hållplats Buketten

För att skapa sittmöjligheter placeras en bänk ut på läge A. Befintligt cykelställ på läge B byts ut till fem nya cykelbågar.

Hållplats Stenkällan

Ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe anläggs på Stenkälllevägen, där det idag är en passage som används som skolväg. Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar och kompletteras med förstärkt belysning. Det befintliga väderskyddet på läge B byts ut mot ett nytt väderskydd.



Figur 3. Flygfoto över hållplats Stenkällan. Planerad placering av nytt hastighetssäkrat övergångsställe inritat i rött.

3.6 Potentiella föroreningar

Det är låg risk för föroreningar i projektet, då de platser som ska åtgärdas har genomgått större ombyggnationer de senaste 15–20 åren. Det kan hända att rivet material behöver tas till deponi. Eventuella kostnader för detta hanteras inom ramen för projektet.

3.7 Osäkerhet och risker

Riskerna inom projektet bedöms vara låga, men i detta skede har följande risker identifierats:

- Det finns idag en stor osäkerhet i materialpriser på grund av rådande omvärldssituation där priser ökar och där det kan vara svårt att få tag på material. Kostnader kommer följas upp löpande i projektet för att hantera denna risk.
- Det finns en risk att befintliga ledningar på vissa delsträckor behöver flyttas för att få ner träd. Eventuella ledningsflyttar och kostnader för detta kommer följas upp löpande i projektet för att hantera denna risk.

4. Tidplan

Projektet är planerat att genomföras från 2025 till och med slutet av 2027.

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	Juni 2025
Projektering	Hösten 2025 – Sommaren 2026
Entreprenad startar	Sommaren 2026
Entreprenad färdigställande	Vintern 2027
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	2028
Garantifas	2028 – 2030

5. Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 30 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 15 mnkr, vilket ger ett netto om 15 mnkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till 2,4 mnkr brutto och 1,3 mnkr netto.

Projektkalkyl Investering - allmän plats	Tkr
Investeringsbidrag	15 000
Summa inkomster	15 000
Entreprenad	-19 000
Hantering av massor över MKM	-500
Projektering	-1 500
Byggledning	-2 900
Utredning	-100
Kreditivränta	
Intern tid	-1 900
Oförutsett	-4 100
Summa utgifter	-30 000

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 30 mnkr. Största utgiften är entreprenad som är beräknad till ca 19 mnkr. 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 2025.

5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 15 mnkr. Inkomsterna är beräknade på 50 procent statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2025	340	-900	-560
2026	4 900	-13 000	-8 100
2027	5 200	-14 000	-8 800
2028	790	-2 100	-1 310
2035	3 770		3 770
			0
Summa	15 000	-30 000	-15 000

5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

År	<i>Allmän platsmark</i>		<i>Kvartersmark</i>		Netto
	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2027	1 100	-2 400			-1 300
					0
					0
					0
					0
					0
Summa	1 100	-2 400	0	0	-1 300

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 2,4 mnkr brutto och 1,3 mnkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 2,5 procent använts, avskrivningstiden är beräknad på 20 år. Drift och underhåll beräknas med en schablon om 0,5 procent.

5.4 Budgetavstämning

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