

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Slutrapport för projektfasen



Projektnamn: Fram för buss 2020-2022

Projektnummer: 9251

Datum för upprättande: 2023-02-10

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Pia Eriksson

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.....	5
3.3 Avsteg från Teknisk handbok	7
3.4 Ekonomisk uppföljning.....	8
3.4.1 Projektkalkyl	8
4. Återstår	9
4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter.....	9

1. Sammanfattning

Malmö har Skånes största stadsbusstrafik med 13 Stadsbusslinjer och 18 000 turer per dag, något mindre på helger. Därtill utgår härifrån en stor del av den regionala busstrafiken med 18 linjer, vissa av dessa med mycket tät trafik som tex linje 171 i högtrafik var tredje minut. Antalet stadsbussresor i Malmö är ungefär 116 000 resor per dag. Största hållplatserna är terminalerna Centralen, Gustav Adolfs torg, Triangeln, Södervärn och Värnhem. Även Hyllie har de sista åren blivit en stor knutpunkt, där inpendlare från Näset och Vellinge som kommer med regionbuss byter till tåg eller stadsbuss för vidare resa.

Syftet med projektet har varit att identifiera var och varför busstrafiken har framkomlighetsproblem och sedan finna lösningar som till exempel indragning av hållplatser, sammanslagning av hållplatser och justering av hållplatslägen som idag är mindre trafiksäkra. Projektet har också haft i uppdrag att bygga om hållplatser utifrån nya krav från Skånetrafiken, vilket idag innebär höjning av kantstöd, taktilt stråk och kontrastmarkering. Nya hållplatser har också behövt byggas som en påverkan av Storstadspaketets linjeändringar, men där hållplatserna har legat utanför Storstadspaketets ramar.

De åtgärder som har genomförts har lett till förbättringar för bussars framkomlighet och gjort kollektivtrafiken attraktivare och mer tillgänglig. Målet med projektet har varit fler kollektiva resenärer och i förlängningen ett säkrare, tillgängligare och miljövänligare trafiksystem.

Projektets totala godkända investeringsutgifter uppgår till 12 mnkr brutto och 6 mnkr netto samt driftskonsekvenser om 1,7 mnkr brutto och -960 tkr netto för *projekt 9251 Fram för buss*.

Projektets utfall slutar på 12,3 mnkr, vilket är 300 tkr högre än beslutad budget.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 2,2 mnkr brutto och -768 tkr netto för projektet. Driftskonsekvenserna som angavs vid objektsgodkännandet uppgick till 1,7 mnkr brutto och -960 tkr netto. Avskrivningstiden beräknas i tidig sked till 10 år men är nu beräknad till 8 år. Drift- och underhållskostnader i tidigt skede räknades på 1,5 % men är nu beräknad med 2,75% därav ökningen för projektets driftskonsekvenser.

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

Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) ämnar fastställa en plan med strategier för hållbar stadsutveckling inom Malmö stad som samlar, tydliggör, konkretiserar och vidareutvecklar de trafikrelaterade mål som finns i Översiktsplanen, Trafikmiljöprogrammet och övriga strategiska dokument inom Malmö stad.

Den 1/1–2020 fördes det övergripande ansvaret för färdtjänsten över från kommunstyrelsen till tekniska nämnden, uppdraget innebär 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, vilket

gör det extra viktigt att hållplatser är anpassade. 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.

Syftet med projektet har varit att identifiera var och varför busstrafiken har framkomlighetsproblem och sedan finna lösningar som till exempel indragning av hållplatser, sammanslagning av hållplatser och justering av hållplatslägen som idag är mindre trafiksäkra. Projektet har också haft i sitt uppdrag att bygga om hållplatser utifrån nya krav från Skånetrafiken, vilket idag innebär höjning av kantstöd, taktilt stråk och kontrastmarkering. Nya hållplatser har också behövt byggas som en påverkan av Storstadspaketets linjeändringar, men där hållplatserna har legat utanför Storstadspaketets ramar.

De åtgärder som har genomförts har lett till förbättringar för bussars framkomlighet och gjort kollektivtrafiken attraktivare och mer tillgänglig. Målet med projektet har varit fler kollektiva resenärer och i förlängningen ett säkrare, tillgängligare och miljövänligare trafiksystem.

Projektet har bidragit till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik, infrastrukturnämnden ansvarar för fortlöpande planering av, och för kommunens verksamhet inom, kollektivtrafikområdet. Nämnden ansvarar för att företräda kommunen och bevaka kommunens intressen i frågor rörande sådan trafik.

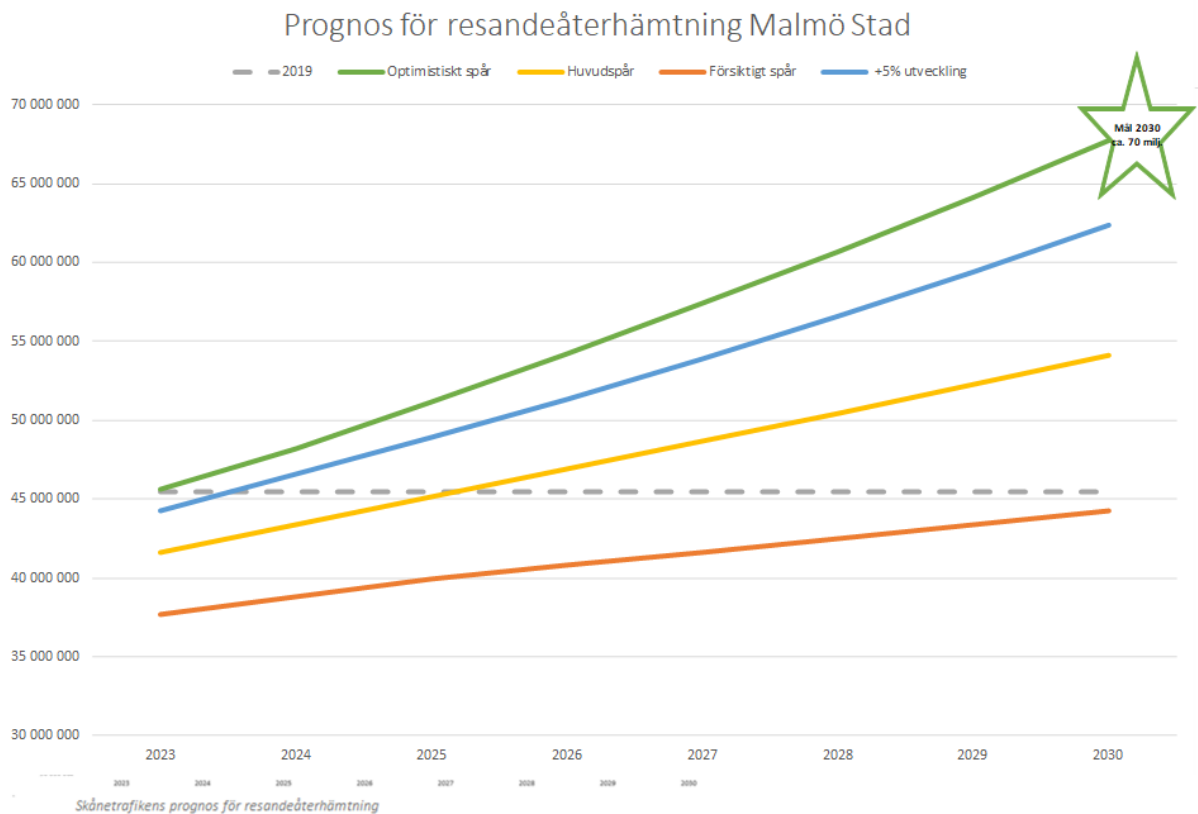
3. Utfall i förhållande till leveransmål och ramar

3.1 Utfall i förhållande till leveransmål

I Malmö kommun finns ca 800 hållplatsområden. Kvalitén är av skiftande slag och en hel del hållplatser har kantstöd som är 10 cm vilket gör det mycket svårt för en rullstolsburen eller någon som använder rullator/barnvagn att kunna använda hållplatsen. Åtgärden med att höja kantstödet till 17 cm gör att det blir enklare att använda kollektivtrafiken.

Projektet har under 3 årsperioden nått leveransmålet med att skapa bättre trygghet och tillgänglighet på och till hållplatsområden. Projektet har även skapat bättre framkomlighet för busstrafiken, framför allt på dom platser där man sett att det har varit framkomlighetsproblem.

Projektet har till viss del pågått under pandemin. Utförandet av åtgärder har inte påverkats något nämnvärt, mer än en kraftig prisökning under 2022. Återhämtningen av reandet är positiv, se Skånetrafikens prognos för resandeåterhämtning nedan.



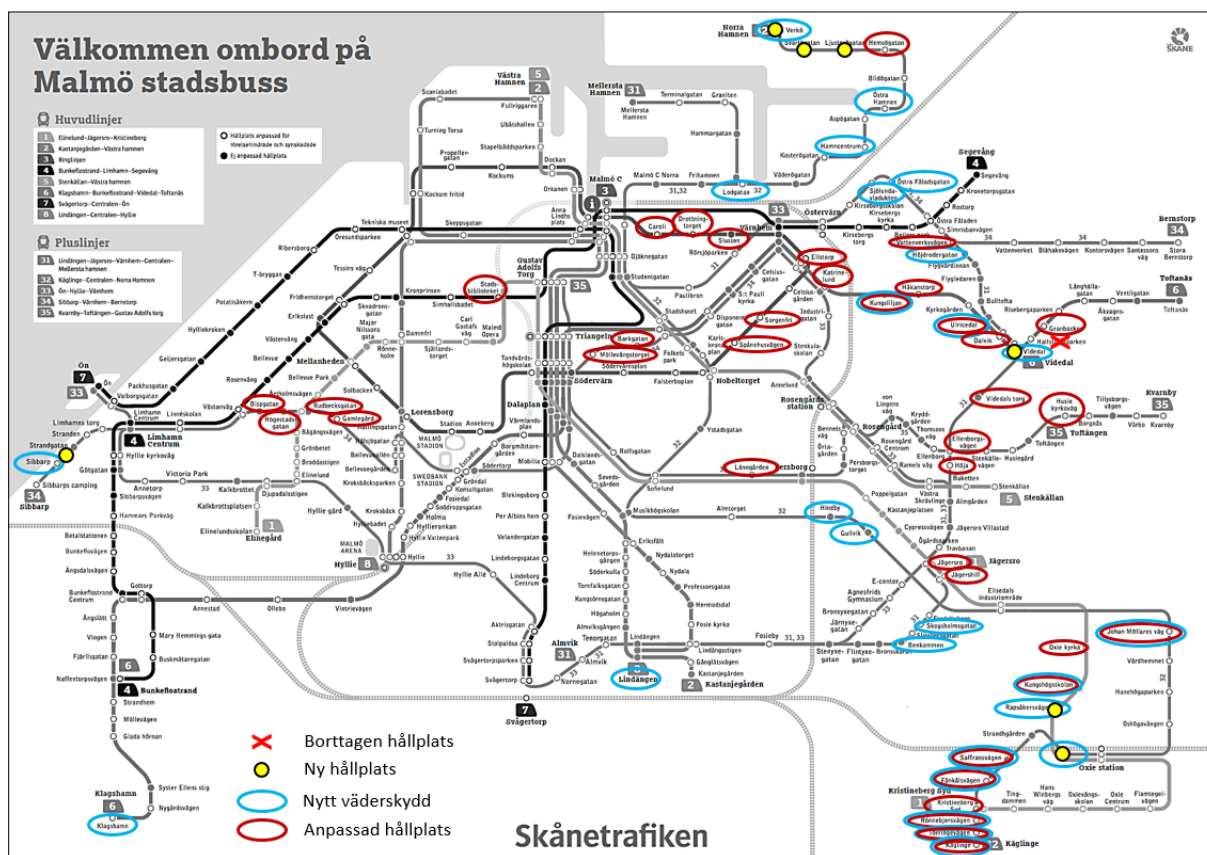
3.2 Genomförande och tidplan

Projektet har haft nära samarbete med beläggningsprogrammet och under 2022 har även en hel del arbeten utförts av Kommunteknik. Projektet har tagit del av beläggningsprogrammets årliga remiss och planerat projekt utifrån denna. Detta samarbete har gjort att en mängd åtgärder kunnat genomföras till en betydligt lägre kostnad och mer effektivt. Anledningen till detta är att schaktmassor, TA-planer, projektering, inmätning och andra arbeten som normalt belastar ett hållplatsbygge kan samordnas med beläggningsprogrammet då hållplatsen byggs om i samband med annat arbete.

Projektet har totalt resulterat i:

- 7 nya hållplatser
- 64 st tillgänglighetsanpassade hållplatser
- 26 st nya väderskydd
- 8 st framkomlighetsåtgärder

En översikt över genomförda åtgärder visas i kartan nedan.



Karta över genomförda åtgärder 2020–2022.

Nedan presenteras några projekt nedbrutna per år.

2020:

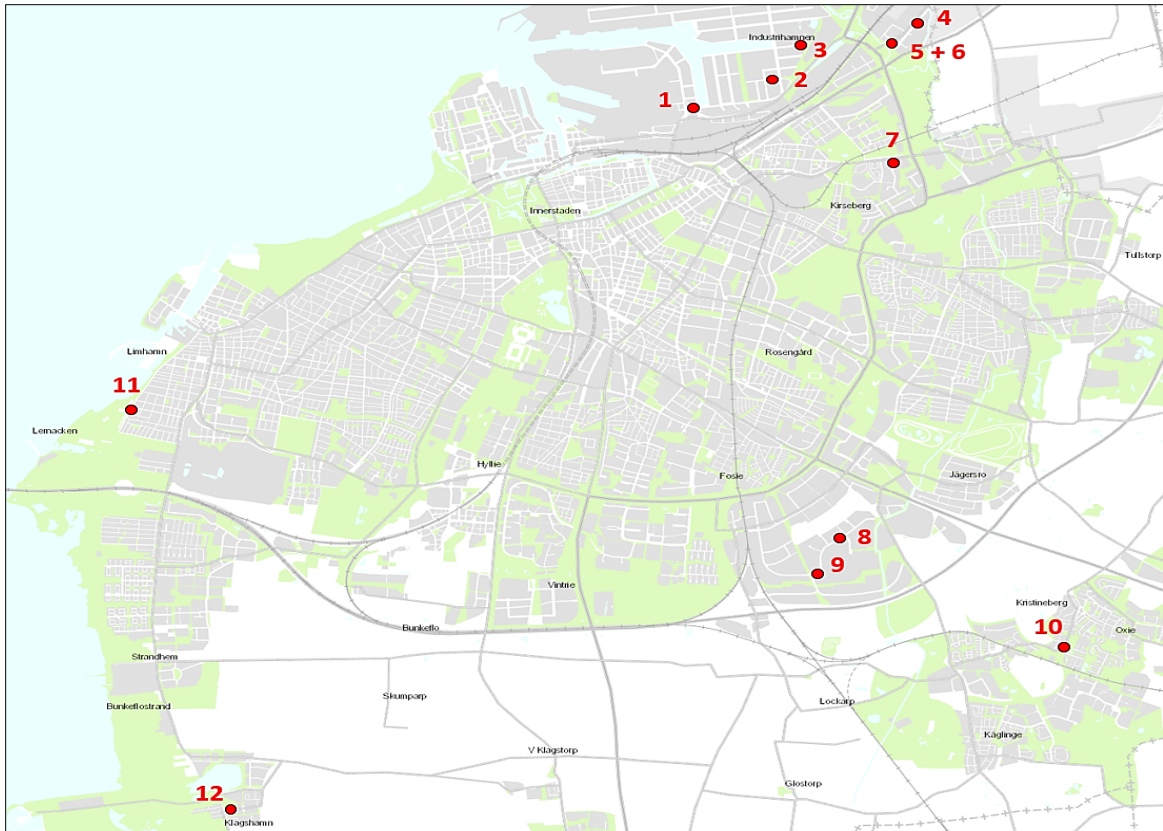
Ny vändslinga vid Persborg station för linje 144 och ett nytt hållplatsläge i Torup för linje 148.

Ny hållplats Norra Hamnen, Verkö.

Antal anpassade hållplatser: 16 stycken.

2021:

12 plåtväderskydd byttes ut mot nya väderskydd i glas, kartan på nästa sida visar platserna.



Karta över hållplatser som fått bytt plåtväderskydd till ett i glas.

Ny fordonstyp 18,7 meter med annan köregenskap än den tidigare 18-metersbussen gjorde att det på en del platser skapades framkomlighetsproblem som bl a i cirkulation Naffentorp och Käglinge. Justering gjordes så att bussen kunde komma runt.

Antal anpassade hållplatslägen: 14 stycken.

2022:

Vid Thomsons väg kör en del av bussarna upp och vänder i vändslingan vilket försvårades med den nya fordonstypen. Som åtgärd buskröjdes det, några pollare flyttades och cykelbanan gjordes något smalare utan att det tumrades på några mått.

Nytt hållplatsläge på Videdal på Videdalsvägen för linje 170 och 31. Åtgärden skapade bättre hållplats för linje 170 som nu fick ett väderskydd.

Nytt hållplatsläge på Oxie station för linje 32.

Antal anpassade hållplatslägen: 21 stycken.

3.3 Avsteg från Teknisk handbok

Projektet har följt teknisk handbok och inga avsteg från denna har gjorts. Projektet har även använt Skånetrafikens Varumärkesmanual som bl a innehåller beskrivning av olika hållplatstyper med typritningar.

3.4 Ekonomisk uppföljning

3.4.1 Projektkalkyl

Tekniska nämnden beslutade i december 2019 att godkänna investeringsutgift om 12 mnkr brutto och -6 mnkr netto samt driftskonsekvenser om 1,7 mnkr brutto och -960 tkr netto för projekt 9281 Framför Buss 2020–2022.

Projektets utfall slutar på 12,3 mnkr, vilket är 300 tkr högre än beslutad budget. Avvikelsen beror på att entreprenadkostnaden blivit högre än tidigare bedömning. Index- och omvärldsutveckling påverkar projektets utfall.

Vid tidpunkten för projektkalkylen fördes skarp tid som innebar kostnad för projektet och det budgeterades därmed för interntid till 800 tkr. Sedan dess har riktlinjerna ändrats och numera belastas inte denna typ av projekt med intern tidkostnad. Utfallet på 178 tkr har därmed uttrangerats.

Utfallet för inkomsterna uppgår till 9,4 mnkr. Anledningen till det högre utfallet gällande inkomster är att vid tiden för objektsgodkännandet fanns en osäkerhet kring om bidragen från Skånetrafiken samt Trafikverket skulle utgöra 50% eller mer av utgifterna. För en del åtgärder har investeringsbidraget blivit högre än 50%.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 2,2 mnkr brutto och -768 tkr netto för projektet. Driftskonsekvenserna som angavs vid objektsgodkännandet uppgick till 1,7 mnkr brutto och -960 tkr netto. Avskrivningstiden beräknas i tidigt skede till 10 år men är nu beräknad till 8 år. Drift- och underhållskostnader i tidigt skede räknades på 1,5 % men är nu beräknad med 2,75% därav ökningen av projektets driftskonsekvenser.

Projektkalkyl Investering, Tkr allmän plats	Beslutad ram	Faktiskt utfall
Investeringsbidrag	6 000	9 394
Summa inkomster	6 000	9 394
Entreprenad	-7 500	-10 849
Hantering av massor över MKM		
Projektering	-2 200	-1 398
Förprojektering		
Byggledning	-600	-12
Utredningar		-6
Rivning av byggnad / konstruktion		
Kreditivränta	-100	-2
Intern tid	-800	-178
Oförutsett	-800	
Utrangering		178
Summa utgifter	-12 000	-12 267
Projektnetto	-6 000	-2 873

4. Återstår

4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter

Inga återstående aktiviteter finns i detta projekt. Ett nytt 3-års projekt med samma upplägg kommer att ta vid den 1/1-2023, 9253 Fram för buss.