

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

Underlag objektsgodkännande



Projektnamn: Beläggningsreinvesteringar gator 2026–2028

Projektnummer: 6117

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2025-12-15

Kategori: Offentlig Miljö

Projektledare: Pajtim Sulejmani



Innehållsförteckning

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

1 Sammanfattning

Avdelningen ansvarar för underhållet av stadens gator med målsättningen att säkerställa en hög och långsiktigt hållbar standard på anläggningarna. Genom ett planerat och proaktivt arbetssätt skapas förutsättningar för en effektiv drift och ett kostnadseffektivt underhåll. Det är av stor vikt att underhållsskulder förebyggs, då vägars tillstånd kan försämrans snabbt om åtgärder inte vidtas i rätt tid. För att möta detta ansvar genomförs årligen ett beläggningsprogram omfattande cirka 80 gator. De totala utgifterna för projektet beräknas till 430 mnkr, fördelade över tre år, baserat på prisnivå oktober 2025. Projektets kostnader är inkluderade i Fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska ram. De totala driftskostnaderna beräknas till 37,1 mnkr.

Priset på asfalt, som utgör en viktig komponent i stadens underhållsarbete, har fördubblats sedan Rysslands invasion av Ukraina på grund av osäkerheter och de ekonomiska konsekvenserna av kriget i omvärlden. Fram till och med 2022 har underhållstakten motsvarat den planerade nivån. Under 2023 och 2024 har inga reinvesteringar kunnat genomföras. Detta har skapat ett avbrott i den planerade underhållscykeln och innebär att vi nu behöver återställa den planerade framförhållningen för att säkerställa en robust och hållbar planering, särskilt mot bakgrund av den rådande omvärldssituationen. Genomförandetiden för beläggningsprogrammet är planerad till 2026–2028.

Beläggningsinventeringen visar att behovet av bärighetsförstärkningar och reinvesteringar fortsatt är stort, bland annat eftersom den tyngre delen av fordonsparken blivit ännu tyngre över tid. Samtidigt ger TROMP:s yteffektiva gaturum smalare körfält och därmed en mer koncentrerad belastning i befintliga spår. I kombination med lägre hastigheter samt ett varmare och blötare klimat innebär detta att beläggningen behöver bytas ut oftare om inte förstärkningsåtgärder genomförs.

Den inventering som genomförs av en oberoende konsult utgör ett viktigt underlag för planering och prioritering av stadens beläggningsåtgärder. Inventeringen inkluderar en bedömning av den totala investeringsvolym som krävs för att åtgärda beläggningsytor med bärighetsbrister och ökade underhållsbehov. Dessa ytor åtgärdas inom ramen för stadens beläggningsprogram, som omfattar både entreprenad och underhåll av gator i hela Malmö.

2 Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Belägningsreinvesteringar omfattar 1307 km asfalterade vägar, 25 km stenbelagda vägar, 25 km grusvägar, 550 km cykelvägar, 806 km friliggande gångvägar, 825 st. busshållplatser, 241 000 m² P-ytor och 138 000 m² torgytor.

Belägningsreinvesteringarna grundar sig på de belägningsinventeringar utförda under 2024 som omfattar samtliga beläggningar med undantag friliggande gångvägar.

Den inventering som utförs av en oberoende konsult, fungerar som ett underlag för planering och prioritering av stadens belägningsåtgärder. Den inkluderar en framräkning av den totala erforderliga investeringsvolymen som krävs för att åtgärda belägningsytor med bärighetsproblem och ökat ett underhållsbehov.

Framtagen belägningsinventering delar in objekten i olika restlevnadstider och beskriver budgetbehovet på 5 års sikt och en prognos på 10 års sikt. Budgetbehovet baseras på priser från fastighets- och gatukontorets antagna belägningsentreprenör. Utifrån inventeringen har en total volym med bärighets- och reinvesteringsobjekt identifierats. Utöver de objekt som framkommit i inventeringen görs en bedömning vid varje objekt om bärighetsförstärkningar behöver utföras med hänsyn till förändrade förutsättningar i gatans användning och belastning.

Belägningsinventeringen visar att behovet av bärighetsförstärkningar och reinvesteringar i asfaltbeläggningar fortsatt är stort, till följd av att den tyngre delen av fordonsparken har blivit ännu tyngre över tid, även om biltrafiken förväntas minska. I takt med att staden utvecklas enligt TROMP:s målbild om ett mer hållbart och yteffektivt transportsystem skapas utrymme för fler trafikslag inom samma gaturum. Detta innebär smalare körfält och därmed en mer koncentrerad belastning i befintliga spår, vilket ökar behovet av att säkerställa bärighet och slitstyrka i de avsmalnade körbanorna. Ledningsombyggnaderna har ökat de senaste åren, vilket påverkar beläggningarna negativt.

Inför 2024 har en ny upphandling genomförts, där kraven på både genomförande och utsläpp vid tillverkning och utläggning av asfalt har skärpts, med en målsättning om 50 % utsläppsreduktion. I kommande projekt planeras dessutom att testa innovativa lösningar, såsom klimatanpassade asfalttyper och eldrivna maskiner. Detta är en viktig del i att nå kommunens klimatmål för 2030.

Det rådande världsläget har medfört kraftigt stigande priser på flera råvaror, bland annat bitumen – bindemedlet i asfalt. Priset på asfalt, som utgör en central komponent i stadens underhållsarbete, har exempelvis fördubblats sedan Rysslands invasion av Ukraina.

Utbyggnaden av Storstadspaketet medför en omfördelning av trafikflöden under byggnationstiden, där trafik omleds från högtrafikerade gator till mindre trafikerade gator. Denna omledning har en direkt inverkan på reinvesteringsbehovet, eftersom de mindre trafikerade gatorna utsätts för en ökad belastning. Denna kombination av faktorer medför en ökad belastning på vägnätet, vilket kan leda till en förkortad livslängd för vägarna och ett ökat underhållsbehov.

Fram till och med 2022 har underhållstakten motsvarat den planerade nivån. Under 2023 och 2024 har inga reinvesteringar kunnat genomföras. Detta har skapat ett avbrott i den planerade underhållscykeln och innebär att vi nu behöver återställa den planerade framförhållningen för att säkerställa en robust och hållbar planering, särskilt mot bakgrund av den rådande omvärldssituationen.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur (jfr med reglementet § 18 och § 19).

Projektet förväntas ha en positiv inverkan på kommunfullmäktiges mål att skapa en attraktiv stad för arbete och hållbart samhälle, samt en grön stad som leder klimatomställningen. Denna bedömning baseras på att projektet kommer att bidra till förbättrade vägytor genom jämnare kör- och cykelbanor, samt en mer enhetlig underhållstakt.

Inom ramen för den senaste upphandlingen har staden ställt krav på en 50-procentig reduktion av CO₂-ekvivalenta utsläpp vid tillverkning av asfalt. Detta ska uppnås genom att fördubbla återvinningshalten av returasfalt, vilket är en viktig del av stadens strategi för att nå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2030. För att uppnå detta mål planeras utvecklingsförsök med elektrifierade elmaskiner för asfaltläggning och asfalt som innehåller en andel biobindemedel. Genom att investera i dessa innovativa lösningar kan staden bidra till en mer hållbar och miljövänlig utveckling av väginfrastrukturen.

En jämnare underhållstakt kommer att minska behovet av akuta och ineffektiva åtgärder, såsom exempelvis lagning av potthål, vilket i sin tur kommer att leda till en mer effektiv och hållbar vägunderhållsprocess.

Jämnare körbanor kommer att bidra till minskad bränsleförbrukning och färre skador på fordon och gods, vilket inte bara kommer att gynna trafikanterna utan också bidra till en mer miljövänlig trafik.

På samma sätt kommer jämnare cykelbanor att öka viljan att cykla, vilket är ett hållbart och miljövänligt transportalternativ. Genom att främja cykeltrafik kan staden bidra till en minskad klimatpåverkan och en hälsosammare befolkning.

Sammanfattningsvis kommer projektet att bidra till en mer attraktiv, hållbar och grön stad, genom att förbättra vägytorna, minska bränsleförbrukningen och främja cykeltrafiken. Detta kommer att ha en positiv inverkan på kommunfullmäktiges mål och bidra till en bättre livsmiljö för invånarna.

2.3 Leveransmål

Under perioden 2026–2028 tas årligen fram ett beläggningsprogram som omfattar cirka 80 objekt årligen i beläggningsinventeringen efter underhållsbehov och kort restlevnadstid samt objekt som genom ledningsombyggnader eller andra ombyggnationer kräver beläggningsreinvesteringar.

Programmet remitteras intern och externt för att i möjligaste mån fånga upp de ledningsomläggningar och ombyggnader som utförs av andra parter för att hitta samordningsvinster och minimera störningar i infrastrukturen.

Genomföra det årliga beläggningsprogrammet efter fastlagd budget med upphandlade beläggningsentreprenörer.

3 Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Alla objekt är belägna i Malmö stad.

3.2 Detaljplan

Projektet ryms inom detaljplan.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Då delprojekten är belägna inom hela Malmö stad går det inte i dagsläget att veta om det finns några intilliggande projekt. Detta ses över inför varje delprojekt.

Inom ramen för detta projekt eftersträvas en samordning av åtgärder som syftar till att förbättra tillgängligheten och framkomligheten i stadsmiljö. Detta innefattar tillgänglighetsanpassning av busshållplatser, förbättring av gångbanor för ökad tillgänglighet och framkomlighet, installation av hastighetsdämpande åtgärder för en säkrare trafikmiljö, samt plantering av nya träd. Genom att samordna olika insatser inom ramen för underhållsbeläggningsprogrammet uppnås en högre effektivitet och ett mer hållbart resultat, vilket samtidigt bidrar till förbättrad livskvalitet och en långsiktigt hållbar stadsutveckling.

3.4 Tidigare och ev. kommande beslut

Beslut om projektdirektiv fattas under året 2025.

3.5 Genomförande

Som en del av ansvaret enligt Tekniska nämndens reglemente ska stadens anläggningar förvaltas och förvaltningen har i uppdrag att upprätthålla anläggningars status och långsiktig funktion. Genom underhållsplanens reinvesteringsåtgärder ska förvaltningen möta de nya behoven som den förtätade och växande staden kräver.

3.6 Potentiella föroreningar

I syfte att minimera miljöpåverkan och säkerställa en ansvarsfull hantering av eventuellt förorenad asfalt, tillämpas en strikt och väl etablerad process. Om förorenad asfalt skulle påträffas under projektets genomförande, hanteras detta i enlighet med gällande rutiner och lagstiftning. Detta innebär att förorenade asfaltmassor kommer att deponeras på godkända

avfallsanläggningar, som är utrustade för att hantera sådana material på ett säkert och miljövänligt sätt.

För att säkerställa en korrekt bedömning av asfaltens kvalitet och eventuella föroreningshalter, kommer borrhövar att tas på asfalten inför varje objekt. Dessa prover kommer sedan att analyseras för att fastställa föroreningshalten, vilket ligger till grund för valet av underhållsåtgärd

En viktig aspekt att notera är att föroreningar i asfalten inte urlakas till omgivande mark, vilket eliminerar behovet av marksanering i anslutning till projektet. Denna kunskap, i kombination med proaktiv och försiktig hantering av eventuellt förorenad asfalt, säkerställer att projektet genomförs på ett miljöansvarsfullt sätt och i enlighet med gällande lagstiftning och riktlinjer.

3.7 Osäkerhet och risker

Priserna i ramavtalet är indexerade och justeras två gånger per år baserat på prisutvecklingen för bitumen, bindemedlet i asfalten, som påverkas av globala marknadstrender och osäkerheter som krig, embargo och klimatkatastrofer.

Stadens gator och cykelbanor utsätts för ökad nedbrytning till följd av flera faktorer, inklusive smalare körfält, lägre fordonshastighet, tyngre och längre elfordon, utbyggnad av hastighetsdämpande åtgärder, grönytor intill körbanor och ett varmare och blötare klimat. Dessa faktorer bidrar till osäkerheter i strategi för underhåll och skötsel av stadens gator och cykelbanor.

4 Tidplan

Händelse	Tidpunkt
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	November 2025
Entreprenad färdigställande	December 2028
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Mars 2029
Garantifas	December 2031

5 Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

De totala utgifterna i projektet beräknas till 430 mnkr. Utgifterna fördelas över tre år. Arbetet bedrivs med fokus på kostnadseffektiva lösningar för att möta verksamhetens underhållsbehov. Driftskostnaderna beräknas till 37,1 mnkr för Fastighets- och gatukontoret.

Projektkalkyl Investering – Allmän plats	Tkr
Investeringsbidrag	0
Summa inkomster	0
Entreprenad	430 000
Summa utgifter	430 000
Projektnetto	430 000

5.1.1 Utgifter

De totala utgifterna i projektet uppgår till 430 mnkr och består enbart av entreprenadkostnader. Kostnaderna är beräknade i oktober 2025.

5.1.2 Inkomster

Ej aktuellt för detta projekt

5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2026	0	120 000	120 000
2027	0	155 000	155 000
2028	0	155 000	155 000
Summa	0	430 000	430 000

5.3 Driftkonsekvenser

År	Intäkt (Allmän platsmark)	Kostnad (Allmän platsmark)	Intäkt (Kvartersmark)	Kostnad (Kvartersmark)	Netto
2027	0	10 360	0	0	10 360
2028	0	13 382	0	0	13 382
2029	0	13 382	0	0	13 382
Summa	0	37 124	0	0	37 124

Totala driftskonsekvensen beräknas uppgå till 37,1 mnkr och omfattar enbart kapitalkostnader (avskrivning och ränta). Vid beräkning av kapitalkostnad har interräntesatsen 2,5% används. Avskrivningstiden är beräknad till 30 år för slitlager på gång, cykel- och lokalgata. 20 år för slitlager på uppsamlingsgata och bindlager på huvudgata samt 8 år för slitlager på huvudgata. Ingen ökning av drift och underhåll förväntas för detta projekt.

5.4 Budgetavstämning

Projektets bedömda utgifter finns med i den av fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska planen.