

Underlag förändrat objektsgodkännande

Bellevuestråket

Projektnummer: 9161

Datum för ärende i Tekniska nämnden: 24 mars 2026

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Göran Hallberg



Innehållsförteckning

Underlag utökat objektsgodkännande.....	1
1 Sammanfattning	3
2 Bakgrund och mål.....	3
2.1 Geografisk avgränsning.....	4
3 Föreslagen utformning.....	5
3.1 Ny tidplan.....	6
3.2 Kopplingar till andra projekt	6
3.3 Osäkerheter och risker	7
4 Ekonomi.....	7
4.1 Projektkalkyl	7
4.2 Driftkonsekvenser.....	9
4.3 Budgetavstämning	9

1 Sammanfattning

I syfte att uppnå de mål som staden satt upp och för att utveckla Malmö till en mer attraktiv och hållbar stad så spelar både cykel- och kollektivtrafik en avgörande roll. I den behovsanalys som gjorts av cykelvägnätet finns Bellevuestråket med som en av sträckorna som behöver prioriteras i planeringen för utbyggnad av cykelstråk.

Sträckan som omfattas av detta förändrade objektsgodkännande är sträckan från Tessins väg till Idunavägen. Den går söderut från anslutningen mot den befintliga cykelbanan på Tessins väg, längs Fridhemstorget, Major Nilssonsgatan och Bellevuevägen, ned till de befintliga enkelriktade cykelbanorna efter Idunavägen. I projektet ingår även att hastighetssäkra övergångställen.

Nuvarande objektsgodkännande omfattar ombyggnad fasad till fasad. En förändrad utformning har tagits fram med enkelriktade cykelbanor på respektive sida av gatan. Denna utformning gör att överbyggnaden i gatan kan bibehållas då vägmitten ej flyttas. Djupa schakter för träd och dagvattenfördröjning görs heller ej.

Den nya utformningen reducerar både kostnader, entreprenadtid och störningar för trafik och näringsliv under byggtiden jämfört med vad kostnaderna skulle vara för en ombyggnad fasad till fasad. Den minskade schakten reducerar även riskerna med förorenad mark.

Kommunstyrelsen beslutade i augusti 2020 att godkänna investeringsutgift om 37,4 mnkr brutto och driftskonsekvenser om 3,4 mnkr brutto för objektsgodkännande Bellevuestråket. Uppräknat till prisläge januari 2026 så motsvarar detta 46,7 mnkr. Kostnadsberäkning för den nya utformningen ryms inom beslutat objektsgodkännande.

Projektet planeras genomföras i etapper där den södra delsträckan påbörjas under våren 2026 och färdigställas under hösten 2026. Den norra delsträckan planeras genomföras under 2027

2 Bakgrund och mål

I syfte att uppnå de mål som staden satt upp och för att utveckla Malmö till en mer attraktiv och hållbar stad så spelar både cykel- och kollektivtrafik en avgörande roll. För att klara den befolkningsökning som Malmö har och förmodas ha i framtiden samt för att nå de mål om färdmedelsfördelning som är politiskt beslutade är satsningar på cykel- och kollektivtrafik nödvändiga.

En strategi i cykelplaneringen är att anlägga cykelbanor längs flera av de större huvudgator i centrala och halvcentrala tätorten som idag i många fall har ett generöst gaturum men saknar cykelbana.

Bellevuevägen har idag enkelriktade cykelbanor på respektive sida från Idunavägen på Mellanheden och vidare söderut. Längs Tessins väg byggdes en dubbelriktad cykelbana under 2020. Sträckan längs Fridhemstorget, Major Nilssonsgatan och den norra delen av Bellevuevägen, saknar dock cykelbana. Detta är en sedan länge efterfrågad sträcka för cykelbana då det saknats gena nord-sydliga kopplingar för cykel i denna del av västra Malmö. Föreslagen cykelbana ska förbinda angränsande och korsande gång- och cykelstråk för att skapa sammanhängande logik samt ökad attraktivitet och tillgänglighet.

Syftet med ombyggnad av Bellevuestråket är att skapa en mer trafiksäker, tillgänglig och attraktiv trafikmiljö för oskyddade trafikanter som färdas längs med och/eller korsar gatan.

Nuvarande objektsgodkännande omfattar ombyggnad fasad till fasad. I samband med genomlysning under 2025/2026 för att hitta snabbare och mer kostnadseffektiva lösningar

har en förändrad utformning tagits fram. Den förändrade utformningen innebär fortfarande enkelriktade cykelbanor på respektive sida av gatan men den förenklade utformningen innebär att överbyggnaden i gatan kan bibehållas då vägmitten ej flyttas. Djupa schakter för träd och dagvattenfördröjning görs heller ej.

Föreslagen ny utformning med enkelriktade cykelbanor är en del av ett sammanhållet nät med enkelriktade cykelbanor längs de större gatorna. Sedan objektsgodkännandet beviljades har det byggts enkelriktade cykelbanor längs Regementsgatan, Erikslustvägen och Linnégatan. Detta projekt blir nu en del i den utvecklingen.

De enkelriktade cykelbanorna medför att ytan för motorfordonens körbanor minskar vilket ger bättre förutsättningar för lägre hastigheter.

Projektet ökar trafiksäkerhet och trafiktrygghet, förbättrar pendlingsmöjligheter till Västra hamnen för cyklister och bidrar till ett mer befolkat gaturum. Projektet bedöms därför bidra till uppfyllande av kommunfullmäktiges fyra mål om Malmö som en stad med goda uppväxtvillkor för barn och unga, en attraktiv stad för arbete och hållbar tillväxt, en grön stad som leder klimatomställningen och en mer jämlik stad.

2.1 Geografisk avgränsning



Figur 1, översikt

3 Förändrad utformning

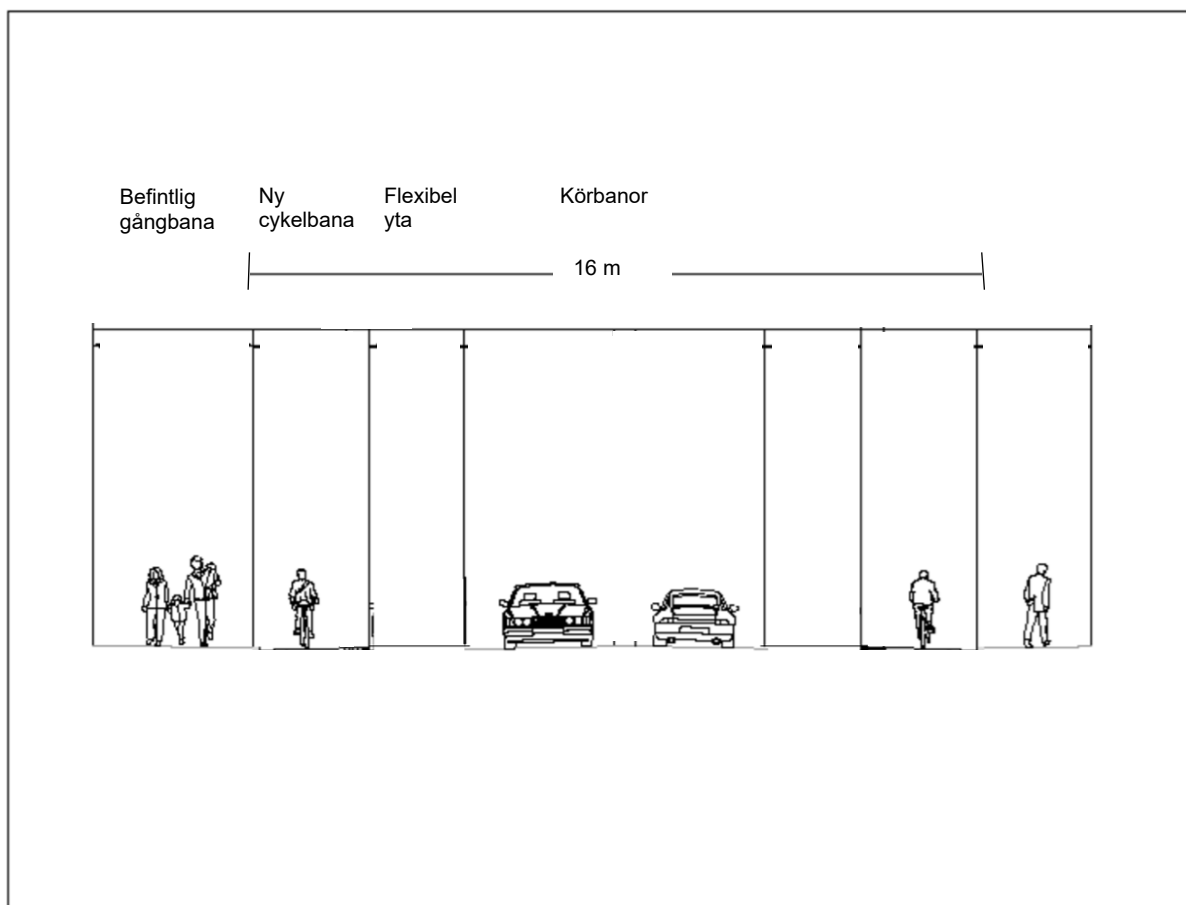
Den förändrade lösning som föreslås innebär att nya cykelbanor byggs eller målas utanför de befintliga gångbanorna som bibehålls. Vägmitt kan därmed också bibehållas. På vissa delar krävs dock lite större åtgärder.

På den södra delsträckan föreslås enbart enklare åtgärder med vägmarkering på sträckan. Dessutom ingår hastighetssäkring av ett befintligt övergångsställe strax söder om Övedsgatan som är en skolväg.

Delsträckan från anslutningen till de befintliga cykelbanorna strax innan Idunavägen till strax innan korsningen med Köpenhamnsvägen har idag det bredaste utrymmet för körbanor (cirka 15 - 16 meter) och rymmer därmed även flexibla ytor utöver de nya målade cykelbanorna. I korsningspunkter kan dessa ytor användas till väntytor och på sträcka kan de innehålla till exempel separeringsyta, angöring, cykelparkering, busshållplats eller parkering.

Angöring och parkering planeras i första hand vid verksamheter. Genom att använda den flexibla ytan på vissa platser för boendeparkering, längs den södra delsträckan, skapas även ett intryck av smalare körbanor och gaturum. Detta kan i sin tur bidra till att motorfordon håller lägre hastigheter

Det kommer att studeras under detaljprojekteringen i detalj hur dessa ytor ska användas längs sträckan. Det finns även möjlighet att senare anordna buskplanteringar eller andra grönytor på delar av dessa ytor, men det är inte en del av detta objektsgodkännande.



Figur 1 Sektion med enriktade cykelbanor. Anser delsträckan söder om Köpenhamnsvägen

Den norra delsträckan har en sektion som är smalare än på den södra delsträckan. Delen längs Major Nilssonsgatan är smalare och har 12 - 13 meter körbanebredd. Detta innebär att det finns mindre flexibel yta och därmed mindre möjlighet till att separera cykelbanorna med ett målat fält. Här föreslås i stället att man använder "Köpenhamnsmodellen" med en ny kantsten som separerar cykelbanorna från körfälten.

På grund av den smala sektionen kan parkering troligen inte tillåtas längs Major Nilssonsgatan förutom där det finns ett stort behov, till exempel vid verksamheter med angöringsbehov. Där kan också den befintliga kantstenen längs gångbanan behöva flyttas på vissa kortare delsträckor.

Enligt den parkeringsundersökning som genomfördes i förstudien 2019 så fanns det då cirka 200 parkeringsplatser längs hela sträckan.

Längs sträckan finns idag ett underskott av boendeparkering på kvartersmark enligt den undersökning som trafikregleringsenheten genomfört. Men det finns ett överskott av parkering på gatumark som varierar i storlek i de olika delområdena.

- På Dammfri finns 670 boendeplatser på gatumark, det är alltså ett "överskott" på 615 platser.
- På Rönneholm finns 1 401 boendeplatser på gatumark, det är alltså ett "överskott" på 228 platser.
- På Mellanheden finns 314 boendeplatser på gatumark, det är alltså ett "överskott" på 259 platser.

Detta medför att det inte kommer att bli en brist på boendeparkering i området efter en ombyggnad trots att parkeringsplatserna blir färre längs sträckan.

Efter genomförandet kommer cykelbanorna på sträckan utvärderas.

Den ombyggnadsmetod som föreslås gör att kostnaden för den norra delsträckan beräknas bli högre än för den södra. Det finns även en trafiksignalkorsning med Regementsgatan som behöver anpassas till de enkelriktade cykelbanorna. Då ombyggnaden är mer omfattande och separat entreprenadupphandling behövs på grund av kostnaden så blir genomförandetiden längre än för den södra delen.

Korsningen med Köpenhamnsvägen föreslås byggas om i samband med den kommande entreprenaden på Föreningsgatan.

Inom ramen för projektet byggs cykelbana på en sträcka av totalt 1,5 km.

På den norra delen anpassas fyra mindre fyrvägs korsningar, en väganslutning och en korsning med trafiksignal.

3.1 Ny tidplan

Projektering södra delsträckan	Våren 2026
Entreprenad södra delsträckan	2026
Detaljprojektering norra delsträckan	2026
Upphandling och Entreprenad norra delsträckan	2026 - 2027

3.2 Kopplingar till andra projekt

Inom Storstadspaketet har sträckan längs MEX 4:ans körväg byggts med enkelriktade cykelbanor längs Regementsgatan, Erikslustvägen och Linnégatan.

Projektets första etapp kommer delvis att genomföras med belägningsprogrammet som förser hela gatan längs den sträckan med nytt slitlager.

Sträckan kan komma att användas som omledningsväg för trafik då projekt 10.2 Mariedalsvägen södra ska byggas om för MEX 10. Detta beräknas ske år 2028.

3.3 Osäkerheter och risker

Allmänna risker:

- En markundersökning är gjord i den tidigare projekteringen men okända föroreningar kan hittas. Kalkylen tar höjd för hantering av förorenade massor och PAH i asfalten men omfattningen vet vi inte förrän i entreprenadskedet. Det går inte att avgöra om sanering blir över eller under MKM. Kalkylen kan därför komma att påverkas.
- Läget i omvärlden gör att konjunkturen och materialpriser kan förändras snabbt.
- Processen är känslig i tid då Mariedalsvägen avses byggas under 2028 och dessa projekt är inte lämpliga att bygga samtidigt.

4 Ekonomi

4.1 Projektkalkyl

Kommunstyrelsen beslutade i augusti 2020 att godkänna investeringsutgift om 37,4 mnkr brutto och driftskonsekvenser om 3,4 mnkr brutto för objektsgodkännande Bellevuestråket. Uppräknat till prisläge januari 2026 så motsvarar detta 46,7 mnkr.

I samband med genomlysning under 2025/2026 för att hitta snabbare och mer kostnadseffektiva lösningar har en förändrad utformning och ny kalkyl kopplat till denna utformning tagits fram. Med de förändrade lösningar som beskrivs ovan beräknas projektkostnaden rymmas inom befintligt objektsgodkännande.

Utöver denna investeringsutgift finansierar belägningsprogrammet (projekt 6119) ytterligare ca 4 mnkr för beläggning på delar av sträckan som redan är objektsgodkända.

Under hösten 2026 avser projektet söka statlig medfinansiering för norra etappen genom RTI-medel, Regional Transportinfrastruktur. Projektet har då möjlighet att få upp till 50 % medfinansiering för den etappens entreprenadkostnad om den påbörjas under år 2027.

Projektkalkyl Investering, (Tkr)	Kalkyl objekts- godkännande	Utfall tom 2026-01-30
Offentligt bidrag (investering)	0	0
Privat bidrag (resultat)	0	0
Summa inkomster	0	0
Entreprenad	-27 600	-612
Projektering	-1 500	0
Förprojektering	0	-810
Byggprojektledning	-400	0
Byggnadsarbeten	0	0
Markarbeten	0	0
Utredningar	0	-229
Rivning av byggnad / konstruktion (investering)	0	0
Rivning av byggnad / konstruktion (resultat)	0	0
Sanering under MKM	-550	0
Sanering över MKM	-50	0
Kreditivränta	-300	-7
Myndighetsutövning	0	0
Provisorier (investering)	0	0
Provisorier (resultat)	0	0
Intern tid	0	0
Oförutsett	-7 000	0
Summa utgifter	-37 400	-1 651
Projektnetto	-37 400	-1 651

4.1.1 Utgifter

Med hänsyn till den förändrade utformningen är den totala investeringsutgiften för detta förändrade objektsgodkännande oförändrat i jämförelse med beräkningen som gjordes 2020

De upparbetade investeringsutgifterna till och med januari 2026 är 1,65 mnkr och består i huvudsak av utredningar, projektering samt en mindre ombyggnad av korsning på Stadiongatan.

4.2 Driftkonsekvenser

De totala driftkonsekvenserna uppgår nu till 3,75 mnkr brutto, vilket är en ökning mot tidigare beslut där beräkningen av driftkonsekvenser uppgick till 3,4 mnkr brutto. Vid beräkning av kapitalkostnaden har nu en internräntesats om 2,5% använts, avskrivningstiden är beräknad på 30 år. Drift och underhåll beräknas med schablon om 0,5 %. I tidigare

beräkningar användes en internräntesats om 3% samt drift och underhåll beräknades med en schablon om 2,75%.

4.3 Budgetavstämning

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