



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-05-26

Vår referens

Magnus Fahl

Strateg

Magnus.Fahl@malmo.se

Utredningen av förlängd museispårväg TN-2026-1890

Sammanfattning

Fastighets- och gatukontoret har på uppdrag av Tekniska nämndens arbetsutskott genomfört en fördjupad utredning kring en förlängning av museispårvägen. I denna utredning har tre olika sträckningar utretts och jämförts. En konsultutredning har genomförts som belyser byggtekniska och trafikala förutsättningar, tider, kostnader samt tillstånd och godkännandeprocesser gentemot Transportstyrelsen.

Förvaltningen föreslår att uppdrag ges för fortsatt utredning och förprojektering av en sträckning som i huvudsak överensstämmer med alternativ 1 b via Gustav Adolfs torg. Den föreslagna utredningen föreslås även omfatta nödvändiga delar som krävs för tillstands- och godkännandeprocess med Transportstyrelsen i detta skede, framtagande av förslag på organisering av drift- och underhåll samt framtagande av förslag på hur trafikering kan säkerställas på lång sikt.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att ge fastighets- och gatukontoret i uppdrag att genomföra fortsatt utredning och förprojektering av förlängd museispårväg i en sträckning som i huvudsak överensstämmer med alternativ 1 b via Gustav Adolfs torg och återrapportera uppdraget till tekniska nämndens trafikutskott under hösten 2027.

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TN-2026-1890 Utredningen av förlängd museispårväg

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2026-06-02



Ärendet

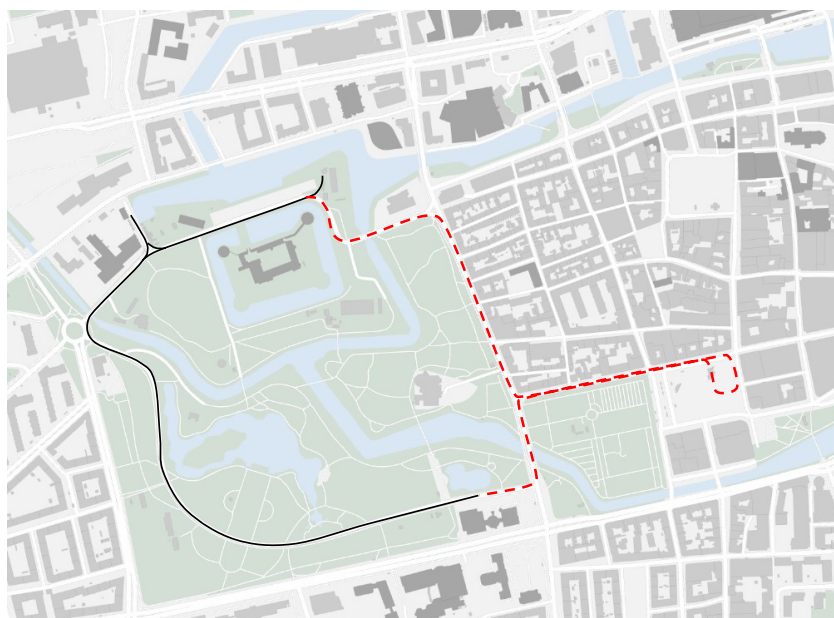
Fastighets- och gatukontoret har på uppdrag av tekniska nämndens arbetsutskott utrett hur museispårvägen ska kunna förlängas från dagens sträcka mellan Malmöhus och Stadsbiblioteket via Kung Oscars väg till en komplett ringlinje genom centrala Malmö. Syftet är dels att stärka stadens historiska identitet och attraktionskraft, dels att förbättra kopplingarna mellan viktiga besöksmål som Malmö Museum och stadskärnan. Under våren 2026 har en fördjupad analys genomförts inom ramen för en upphandlad förstudie. Förstudien har analyserat tre alternativa sträckningar och belyst deras byggtekniska och trafikala förutsättningar samt deras ekonomiska och stadsrumsliga konsekvenser. Förstudien har även belyst tider samt tillstånds- och godkännandeprocesser gentemot Transportstyrelsen. Förvaltningen har även övergripande belyst frågan om trafikering.

De tre alternativa sträckningarna visas i bilderna nedan.

Alternativ 1 a går från Malmöhusvägen ut på Slottsgatan och gör en avstickare via Stora Nygatan in över Gustav Adolfs torg med en vändslinga för att sedan gå tillbaka till Slottsgatan och vidare mot Kung Oscars väg. Detta alternativ innebär att Stora Nygatan behöver få dubbelspår.

Alternativ 1a

- = befintliga spår
- - - = utbyggda spår

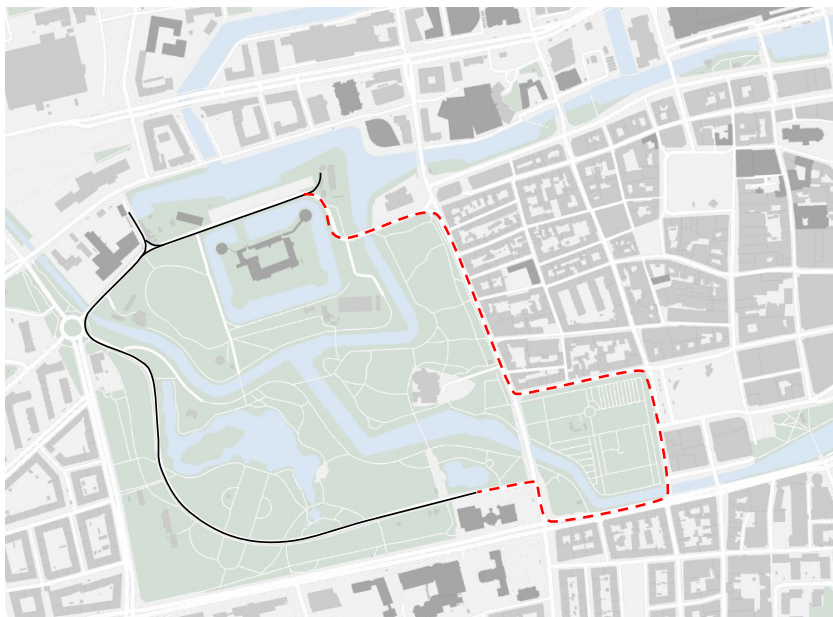


Alternativ 1 b dras efter Gustav Adolfs torg söderut mot Torggatan och vidare längs Regementsgatan till Fersens väg och in på Kung Oscars väg. Med denna lösning undviks dubbelspår på Stora Nygatan.



Alternativ 1b, variant utan dubbelriktad trafik på Stora Nygatan

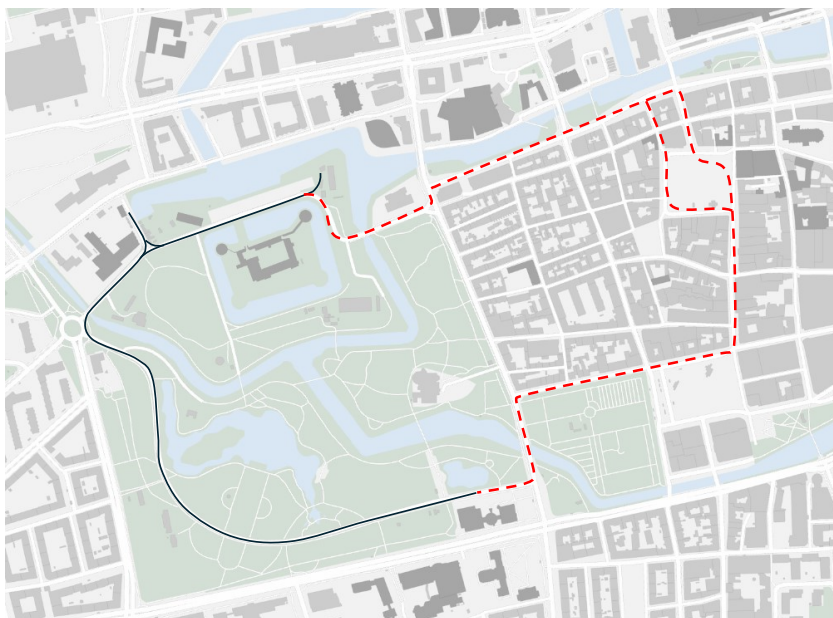
— = befintliga spår
- - - = utbyggda spår



Alternativ 2 är det mest centrala och publika alternativet och går i en slinga från Malmöhusvägen via Norra Vallgatan, Stortorget och Södergatan innan det återansluter mot Stora Nygatan.

Alternativ 2

— = befintliga spår
- - - = utbyggda spår



En workshop genomfördes under förstudien med aktörer från de tekniska förvaltningarna, Malmö museer, Citysamverkan, Skånetrafiken och Spårvägssällskapet. Där framkom att alternativ 1 a upplevdes ge minst turistnytta, medan 1b sågs som mest balanserat. Alternativ 2 bedömdes vara överlägset starkast när det gäller synlighet,



attraktionskraft och upplevelsevärde – men samtidigt det alternativ som väcker flest frågor kring praktisk genomförbarhet och påverkan på Malmöfestivalen, då det går genom många av festivalens centrala ytor.

Gemensamt för samtliga alternativ är att de påverkar cykeltrafiken, särskilt på Stora Nygatan, som idag är ett välanvänt cykelstråk mellan Slottsgatan och Gustav Adolfs torg. Av trafiksäkerhetsmässiga skäl går det inte att ha cykeltrafik i spårområdet, längs med spåren. Det innebär stor risk för att cykelhjul fastnar. Därmed krävs särskilda lösningar för att situationen för cyklister inte ska förvärras. Dubbelspår i Stora Nygatan i enlighet med alternativ 1a skulle medföra stora svårigheter att hitta en bra lösning för cyklisterna.

Även gångtrafikanter påverkas av i de olika alternativen, särskilt där upphöjda passager måste tas bort. Träd och grönska är en annan central fråga. Eftersom stora delar av sträckningarna löper nära kulturhistoriska alléer, kyrkogårdar eller planerade trädplanteringar riskerar spårdragningen och nya stolpfundament att skada rötter eller kräva beskärningar.

När alternativen vägs samman visar förstudien att alla tre medför påverkan på cykeltrafik, kulturmiljö och stadsrum, och att alla kräver betydande gatuombyggnader. Samtidigt har varje alternativ sina egna styrkor. Alternativ 2 ger störst turistnytta och bäst koppling till Malmö centrala kultur- och mötesplatser, men innebär också störst risker och mest omfattande ingrepp. Alternativ 1 b framstår i sammanställningen som det mest genomförbara alternativet med lägst risk och kostnad, samtidigt som det fortfarande ger ökad synlighet och förstärkt upplevelsevärde jämfört med dagens situation.

Kostnadsbedömningen visar på relativt små skillnader mellan alternativen. Alternativ 1 b är billigast med en bedömd kostnad på 250–300 mnkr. Alternativ 2 är dyrast med en bedömd kostnad på 300–350 mnkr. Storleken på kostnaden förklaras av att spåren i samtliga alternativ dras genom befintliga, täta stadsmiljöer vilket i flera fall medför behov av mer omfattande gatuombyggnader med höga krav på samordning med både befintlig trafik, bebyggelse, grönska och ledningar. Ombyggnader av gaturum och korsningar krävs för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Nya signaler kan krävas för spårtrafiken och cyklister behöver separeras från spårområdet. Kontaktledningen behöver också anpassas till kulturhistoriskt känsliga miljöer. Att köra spårväg i högt trafikerade gator med mycket busstrafik, som i Slottsgatan, Stora Nygatan, och Regementsgatan, ställer även höga krav på grundläggning och konstruktioner som skall tåla den tunga och täta trafiken vilket påverkar kostnader för både investering och drift.



Förstudien visar också att det tar mellan 5 och 7 år för att få en utbyggd spårväg på plats. Under denna tid ska tillstånds- och godkännandeprocesser, eventuella planändringar, upphandlingar, beslutsprocesser, förprojektering, systemhandlingar, projektering och entreprenad hinnas med. Att köra spårväg i högtrafikerade gator ställer samma krav på riskanalyser och hantering mot Transportstyrelsen som om vi bygger för modern spårväg.

Med ledning av förstudiens resultat förordar förvaltningen att gå vidare med fördjupade utredningar och förprojektering av alternativ 1 b. I denna fördjupning behöver spårdragningen via Gustaf Adolfs torg klarläggas med hänsyn till bussterminalen och övrig struktur på och vid torget.

Gällande trafikering av den förlängda linjen är utgångspunkten att den tills vidare fortsätter att omhändertas av museispårvägsföreningen med i huvudsak ideella arbetsinsatser. Förvaltningen kommer dock att ta fram förslag på hur en trafikeringsorganisation kan säkerställas även på längre sikt i det fall omfattningen av ideella resurser då inte skulle vara tillräcklig.

Den fortsatta utredningen behöver även omfatta nödvändiga delar som krävs för tillstånds- och godkännandeprocess med Transportstyrelsen i detta skede samt framtagande av förslag på organisering av drift- och underhåll.

Om uppdrag ges för fortsatt utredning och förprojektering avser förvaltningen att under hösten 2027 återrapportera uppdraget till Tekniska nämndens trafikutskott.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef
Martin Lundin Avdelningschef
Tobias Nilsson Direktör