Fastighets- och gatukontoret

Underlag objektsgodkännande

Supercykelstråk C17, C10, C19, C11 samt del av C13 och C15.

Projektnummer:

Datum för ärende i Tekniska nämnden:

Kategori: Mobilitet

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 4
2 Bakgrund, syfte och mål 5
2.1 Bakgrund och syfte 5
2.2 Stadens mål 7
2.3 Leveransmål 7
3 Projektets omfattning 8
3.1 Geografisk avgränsning 8
3.2 Detaljplan 8
3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen 8
3.4 Tidigare och eventuellt kommande beslut 8
3.5 Genomförande 8
3.6 Potentiella föroreningar 10
3.7 Osäkerhet och risker 10
4 Tidplan 10
5 Ekonomi 11
5.1 Projektkalkyl 11
5.2 Driftkonsekvenser 12
5.3 Budgetavstämning 12

1 Sammanfattning

Projektet ligger i linje med stadens Trafik- och mobilitetsplan och syftar till att stärka cykelns konkurrenskraft genom att etablera sammanhängande supercykelstråk med hög framkomlighet, trafiksäkerhet och attraktivitet. Arbetet med supercykelstråk utgick tidigare från sex identifierade korridorer för supercykelstråk i Malmö. Dessa korridorer har nu konkretiserats i 10 specifika stråk.

I linje med Tekniska nämndens budgetskrivelse 2026 har förvaltningen sett på kostnads- och tidseffektiva lösningar för att kunna etablera stråken. Förvaltningen har därför tittat på möjligheterna att genom enkla lösningar som första steg skapa stråk som uppfyller grundläggande krav (minst nivå 1-standard) för bland annat framkomlighet, trafiksäkerhet och orienterbarhet för att kunna klassificeras som och skyltas upp som supercykelstråk. Därefter kan ytterligare åtgärder genomföras för att successivt uppnå den högre nivå 2-standarden.

Arbetssättet är att inledningsvis identifiera de stråk eller delsträckor som med enklare åtgärder kan uppfylla kraven för supercykelstråk på nivå 1, att identifiera åtgärdsbehovet för dessa sträckor och därefter genomföra åtgärder. Planering och prioritering av åtgärder baseras på analyser av befintlig infrastruktur, framkomlighet, trafiksäkerhet, standard, målpunkter och kopplingar till det regionala cykelvägnätet. Detta objektsgodkännande omfattar bland annat utredning, projektering och genomförande av mindre standardhöjande åtgärder, förbättringar av passager och korsningar samt vägvisnings- och identitetsskapande åtgärder för att uppnå nivå 1 på ett antal stråk och delsträckor. Vissa delsträckor kan komma att uppgraderas direkt till nivå 2 inom detta projekt, om det är lämpligt att genomföra inom projektets ramar.

Målet är att skapa förutsättningar för att utveckla supercykelstråk på följande sträckor under projekttiden: Malmö till Arlöv (C10), Malmö till Limhamn (C17). Malmö - Bara (C11) och Malmö - Lomma (C19)

Samtidigt kommer förberedelser och åtgärder påbörjas för några av de övriga stråken för den långsiktiga utvecklingen av Malmös supercykelvägnät.

Åtgärderna inom objektsgodkännandet planeras genomföras under åren 2026-2028 och planering och framtagande av beslutsunderlag för projektet görs löpande under projekttiden. Åtgärder utförs på allmän plats och i gator där kommunen är väghållare.

Den totala investeringen för projektet beräknas till 38 mnkr.

Driftskonsekvenserna är beräknade till 4,9 mnkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge juni 2026.

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

2 Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Malmö stad arbetar långsiktigt för att öka andelen hållbara resor och skapa förutsättningar för ett attraktivt, sammanhängande och konkurrenskraftigt cykelvägnät. Som en del av detta arbete identifierades tidigt ett antal korridorer där behov sågs för framtida supercykelstråk utifrån bland annat målpunkter, cykelflöden, befolkningstäthet och kopplingar till det regionala cykelvägnätet.

Dessa korridorer har sedan dess konkretiserats och getts mer precisa dragningar för supercykelstråken. Genomförandet av stråket Malmö - Limhamn och Malmö-Arlöv är pågående och sträckorna Limhamn-Stadsbiblioteket och Värnhem till Arlöv kan uppfylla krav för och skyltas upp som supercykelstråk under 2026. De tio stråk som utifrån dagens identifierade behov jobbas vidare med, på kort och lång sikt, redovisas i figur 1. Supercykelvägnätets huvudfokus är pendling till och från andra kommuner eller stadsdelar till centrala Malmö. Inom centrala delarna av staden finns många olika målpunkter och cyklister. För att det ska vara rimligt och attraktivt att cykla i centrala Malmö behövs ett finmaskigt cykelnät som sammantaget har kapacitet för dagens och framtidens cykelflöden. Cykling i de centrala delarna av staden kommer att hanteras i separat inom andra objektsgodkännanden.

Den ursprungliga strategin har varit att bygga ut och färdigställa ett helt stråk i taget innan det skyltas upp som supercykelstråk, för att först efter det påbörja nästa stråk. Detta har gjorts med delvis större ombyggnader och en mycket hög standard från början, vilket har varit tidskrävande.



Figur 1 Supercykelstråk i Malmö på lång sikt

Med grund i budgetskrivelsen från 2026 kring enkla och kostnadseffektiva åtgärder och för att påskynda utvecklingen av supercykelvägnätet har förvaltningen sett på möjligheter för att tidigarelägga etablering av supercykelstråk. Detta har gjorts genom att arbeta med att utveckla supercykelstråken i två steg med olika standardnivåer, liksom Region Skåne gör.

Nivå 1 är den lägre standardnivån och innebär att ett stråk uppfyller grundläggande krav på bland annat framkomlighet, trafiksäkerhet och orienterbarhet för att kunna klassificeras och lanseras som supercykelstråk. Därefter kan ytterligare åtgärder genomföras för att successivt uppnå den högre nivå 2-standarden. Malmö stad har tagit fram egna definitioner av nivå 1 och 2, som har något högre krav än Region Skånes. Detta då regionens krav även är anpassade för att mindre kommuner ska ha möjlighet att utveckla supercykelstråk. Men kraven påminner om varandra och konceptet med att utveckla stråken stegvis är samma som det koncept som Regionen förespråkat.

Målet med detta objektsgodkännande är att identifiera, projektera och genomföra de åtgärder som krävs för att skapa fyra sammanhängande sträckor med hög framkomlighet, god trafiksäkerhet och tydlig orienterbarhet som uppnår minst supercykelstandard nivå 1. Åtgärderna ska bidra till att stärka cykelns konkurrenskraft som transportmedel och utgör ett viktigt steg i den fortsatta utvecklingen av Malmös supercykelvägnät.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till genomförandet av Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan genom att skapa förutsättningar för ökad cykling, förbättrad framkomlighet och ett mer sammanhängande cykelvägnät som är attraktivt för såväl vardagscyklister som pendlare. Det bidrar till att öka andelen cykelresor till 30% av alla resor i staden till år 2040 samt att öka in- och utpendling med cykel i enlighet med TROMP.

Projektet kan också bidra till att minska antalet cykelolyckor genom att förbättra infrastrukturen och öka trafiksäkerheten i enlighet med nollvisionen

Ökade cykelandelar i kombination med en förväntad fortsatt befolkningsökning väntas leda till att det blir allt trängre på stadens cykelbanor. Syftet med utvecklingen av supercykelstråk är, att genom en ny högre standard i cykelnätet, skapa högre komfort och kapacitet och därmed ge förutsättningar för att fler ska välja cykeln i framtida Malmö.

Projektet är ett led i stadens strategiska och långsiktiga trafikplanering och bidrar därmed till uppfyllandet av *”tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur”.*

Projektet bedöms bidra till uppfyllande av kommunfullmäktiges mål ”*Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser*”. Projektet bidrar till målet genom att i uppdraget skapa en ny standard för supercykelstråk med högre komfort och kapacitet i Malmös framtida cykelnät för att ge förutsättningar för att fler ska välja cykeln.

Delar av supercykelstråken är sträckningar som också utgör utbyggnad av cykelvägnätet inom Ramavtal 8 Storstad Malmö. Stråken kommer att ha en positiv inverkan på att binda samman staden. Kombinationen satsningar på bostäder, kollektivtrafik och cykelstråk är viktiga faktorer för att skapa en hel stad med goda boendemiljöer i alla delar av Malmö. Supercykelstråken bidrar därmed till kommunfullmäktiges mål *Malmö stad ska genom planeringen av staden verka för minskad segregation.*

2.3 Leveransmål

Efter genomfört projekt har fyra sammanhängande sträckningar i Malmö uppnått kraven för minst supercykelstråk nivå 1 och skyltats upp och vägvisats som supercykelstråk. Projektet har genom riktade åtgärder förbättrat framkomlighet, orienterbarhet och attraktivitet längs de fyra utvalda sträckorna. Samtidigt kommer projektet skapa bättre förutsättningar för cykling i andra planerade supercykelstråk genom åtgärder på vissa delsträckor, i samband med till exempel beläggningsarbete, samt utredning av framtida åtgärder.

Projektet kommer även ha bidragit till en tydligare identitet för supercykelvägnätet genom vägvisning och andra identitetsskapande åtgärder. Genomförda insatser stärker cykelvägnätets funktion och bidrar till att öka cykelns attraktivitet som transportmedel för såväl vardagscyklister som pendlare.

3 Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning

Åtgärder kommer genomföras längs de definierade sträckorna där behovet bedöms som störst. och kan vara aktuella i hela staden där kommunen är väghållare.

3.2 Detaljplan

Projektet bedöms kunna genomföras inom ramen för gällande detaljplaner.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Samordning kommer ske med förvaltningens övriga verksamhet, exempelvis beläggningsprogrammets åtgärder eller andra planerade åtgärder på samma plats

3.4 Tidigare och eventuellt kommande beslut

3.5 Genomförande

Projektet syftar till att identifiera och genomföra de åtgärder som krävs för att uppnå minst supercykelstråk nivå 1 – standard för de sträckor som ingår i objektsgodkännandet. Urvalet av stråk har baserats på analyser av befintlig standard, framkomlighet, trafiksäkerhet, sammanhang, målpunkter och kopplingar till det regionala cykelvägnätet.

Nedanstående sträckor planeras att åtgärdas och skyltas upp som supercykelstråk inom detta projekt:

- **C10 Malmö - Arlöv (del av stråk till Lund)**
  Sträckan som ingår i objektsgodkännandet går från Värnhemstorget till Sockerbrukstorget i Burlöv. Stråket utgör en viktig regional cykelförbindelse mellan Malmö centrum och Burlövs kommun samt är en del av den övergripande kopplingen mot Lund. Sträckan har i stora delar en väl utbyggd cykelinfrastruktur och bedöms ha goda förutsättningar att med begränsade åtgärder uppfylla kraven för supercykelstråk nivå 1, och på vissa sträckor även nivå 2.

- **C11 Malmö – Bara**
  Sträckan som ingår i objektsgodkännandet går från Möllevångstorget genom Rosengård vidare till Videdal och följer Utflyktsstigen till Bara i Svedala kommun. Samarbete är uppstartat med både Trafikverket, Svedala kommun och Region Skåne. Sträckan har stor potential och når flera viktiga målpunkter så som närhet till Triangelstationen, Möllevången, Rosengårds station, Kölnans fritidsby och Bara. Sträckan har i stora delar en väl utbyggd cykelinfrastruktur och bedöms ha goda förutsättningar att med begränsade åtgärder uppfylla kraven för supercykelstråk nivå 1.

- **C17 Malmö- Limhamn**
  Sträckan som ingår i objektsgodkännandet går från Stadsbiblioteket till Limhamn och är i stort utbyggt som supercykelstråk. Det som kvarstår är vägvisning och skyltning. Denna sträcka bedöms uppnå supercykelstråk nivå 2.

- **C19 Malmö - Lomma**
  Sträckan som ingår i objektsgodkännandet går från Värnhem till Lomma. Delsträckan mellan Värnhem och Segevång är gemensam med C10. Stora delar inne i Malmö kommun är redan åtgärdade. Detta är ett av regionen utpekat viktigt stråk att prioritera. Lomma kommun och Trafikverket arbetar för en invigning av detta stråk. Sträckan har i stora delar en väl utbyggd cykelinfrastruktur och bedöms ha goda förutsättningar att med begränsade åtgärder uppfylla kraven för supercykelstråk nivå 1.

Andra stråk

På dessa stråk kommer punktinsatser att genomföras, bland annat i samband med beläggningsarbete, under projekttiden. Det kan även bli aktuellt med åtgärder i andra planerade stråk.

- **C13 Malmö – Oxie (del av stråk till Svedala)**
  Stråket förbinder centrala Malmö med Oxie och utgör en viktig pendlingsrelation för cykeltrafik mellan stadens östra delar och centrala staden. Stråket passerar flera större bostadsområden och viktiga målpunkter, vilket ger god potential att stärka cykeltrafikens attraktivitet och framkomlighet. Åtgärder längs Lönngatan är planerade i samband med beläggningsåtgärder.

- **C15 Centrala Malmö – Hyllie (del av stråk till Vellinge)**
  Stråket kopplar samman Hyllie, en av Malmös viktigaste kollektivtrafiknoder och utvecklingsområden, med centrala Malmö. Sträckan har höga cykelflöden och stor

betydelse för arbetspendling, utbildningsresor och övriga vardagsresor med cykel. Åtgärder längs kroksbäckstråket är planerade i samband med beläggningsåtgärder. Stråket har i stora delar en väl utbyggd cykelinfrastruktur och bedöms ha goda förutsättningar att med begränsade åtgärder uppfylla kraven för supercykelstråk.

För respektive stråk kommer fördjupade analyser att genomföras för att identifiera eventuella brister och fastställa vilka åtgärder som krävs för att uppnå supercykelstråk nivå 1 En del delsträckor når redan idag nivå 1 eller 2.

Åtgärderna kan bland annat omfatta förbättringar av passager och korsningar, breddningar, vägvisning, identitetsskapande åtgärder samt andra insatser som stärker framkomlighet, trafiksäkerhet och orienterbarhet längs stråken.

Förvaltningen gör inom projektet en samlad bedömning av stråken där funktion, genomförbarhet och åtgärdsbehov vägs samman. Utformningen ska i möjligaste mån utgå från befintlig infrastruktur och fokusera på kostnadseffektiva åtgärder som möjliggör att snabbt uppnå minst nivå 1-standard. En översiktlig bedömning över vilka åtgärder som kvarstår för att nå nivå 2 på aktuella stråk inom detta projekt kommer också att genomföras.

3.6 Potentiella föroreningar

Låg risk för föroreningar i projektet. Det kan hända att rivet material behöver tas till deponi. Detta hanteras inom respektive delprojekt och kan leda till viss fördyring av projektet. Eventuella kostnader för detta bedöms kunna hanteras inom ramen för oförutsedda kostnader i projektet.

3.7 Osäkerhet och risker

Riskerna inom projektet bedöms vara låga även om det finns några moment som kan påverka genomförandet och kostnaden för genomförandet. Det senaste året har entreprenadpriserna ökat. Antal åtgärder inom projektet är därför svårt att bedöma. Anpassning ska löpande göras till projektets budget.

4 Tidplan

Projektet genomförs under 3 år (2026–2028) där åtgärder planeras och genomförs årsvis. Åtgärder genomförs under hela året och planeras för att inte krocka med bland annat evenemang eller liknande. För att kunna arbeta effektivt under åren kan beslutshantering, projektering och genomförande av åtgärder behöva genomföras parallellt.

Händelse	Tidpunkt
BG1 Projektstart (beslut av avdelningschef på delegation av TN)	**September 20206**
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	**Oktober 2026**
Beslut objektsgodkännande TN/KS	**November 2026**
Projektering	December 2026–2027
Entreprenad färdigställande	December 2026–2028
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	**Februari 2029**
Garantifas	2026–2033

5 Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 35 mnkr, fördelat över åren 2026-2028.

Driftskonsekvenserna beräknas till 4,9 mnkr.

Projektkalkyl Investering – allmän plats	Summa (Tkr)
Offentligt bidrag (investering)	0
Summa inkomster	**0**
Entreprenad	-30 000
Projektering	- 1000
Byggledning	-1000
Oförutsett	- 6 000
Summa utgifter	**-38 000**
Projektnetto	**-38 000**

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 38 mnkr. Största utgiften är entreprenad som är beräknad till 30 mnkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge juni 2026.

5.1.2 Inkomster

Projektet för avsikt att årligen söka medel från ” statlig medfinansiering”. Denna typ av medel kan beviljas för upp till 50 % av byggkostnaden. Totalt kan projektet beviljas medfinansiering upp till 15 mnkr, vilket skulle göra att projektnetto skulle bli ca 23 mnkr. Ansökan om medfinansiering för 2027 är beviljad.

5.2 Driftkonsekvenser

Totala driftkonsekvenser (drift/underhållskostnader och kapitalkostnader) beräknas uppgå till 4,9 mnkr brutto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnad har internräntesatsen 2,5% använts, avskrivningstiden är beräknad på 10 år och drift och underhåll beräknad med 0,5 %.

Driftskonsekvensernas kan bli lägre om ansökta medel via statlig medfinansiering beviljas.

5.3 Budgetavstämning

Projektets bedömda utgifter, intäkter och kostnader finns med i den av fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.