Fastighets- och gatukontoret

Underlag objektsgodkännande

6.10 Kronborgsvägen Norra

Projektnummer: 3386
Datum för ärende i Tekniska nämnden: 2026-10-19

Kategori: Storstadspaketet infrastruktur och Mobilitet

Projektledare: Emelie Hwasser

Malmö stad

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 3
2 Bakgrund, syfte och mål 4
2.1 Bakgrund och syfte 4
2.2 Stadens mål 5
2.3 Leveransmål 6
3 Projektets omfattning 7
3.1 Geografisk avgränsning 7
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 11
3.7 Osäkerhet och risker 12
4 Tidplan 13
5 Ekonomi 13
5.1 Projektkalkyl 13
5.2 Driftkonsekvenser 15
5.3 Budgetavstämning 15

1 Sammanfattning

Ramavtal 8 – Storstad Malmö (Storstadspaketet) innebär en omfattande satsning på hållbar stadsutveckling genom investeringar i kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och stadsmiljö. Projekt 3386 Kronborgsvägen Norra är en del av denna satsning och syftar till att stärka förutsättningarna för hållbart resande samt skapa ett tryggare, mer tillgängligt och attraktivt gaturum.

Detta objektsgodkännande omfattar Östra Rönneholmsvägen, mellan Fersens väg och Carl Gustafs väg, Kronborgsvägen, mellan Carl Gustafs väg och Själlandstorget, samt Köpenhamnsvägen mellan Själlandstorget och Mariedalsvägen. I projektet ingår även mindre trafiksäkerhets- och regleringsåtgärder i korsningspunkter längs Köpenhamnsvägen mellan Mariedalsvägen och Erikslustvägen för att förbättra befintliga cykelstråk och förtydliga kopplingen till nybyggda och planerade nord-sydliga cykelstråk längs Erikslustvägen och Bellevuestråket.

Bakgrunden till projektet är att stråket är utpekat som ett primärt huvudcykelstråk samtidigt som cykelinfrastruktur idag saknas längs största delen av Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen. Sträckan har flera viktiga målpunkter, skolvägar, hållplatser och verksamheter samt har identifierade trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter. Projektet syftar därför till att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för framför allt cyklister, kollektivtrafik/kollektivtrafikresenärer och gående samt att stärka stadsmiljön längs stråket.

Projektet omfattar:

- anläggande av enkelriktade cykelbanor längs stråket
- tillgänglighetsanpassning och standardhöjning av hållplatser
- hastighetssäkring av passager och korsningspunkter
- ombyggnad av delar av gaturummet för att minska barriäreffekter och stärka förutsättningarna för gång- och cykeltrafik
- tillskapande av ytor för grönska, vistelse, lastplatser och angöring.

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 44 mnkr. De bedömda inkomsterna för kollektivtrafik respektive cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 7,4 mnkr, vilket ger ett netto om 36,6 mnkr. Driftkonsekvenserna beräknas till 2,92 mnkr brutto och 2,44 mnkr netto. Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre Känslig Markanvändning) bedöms uppgå till 3 mnkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge augusti 2026.

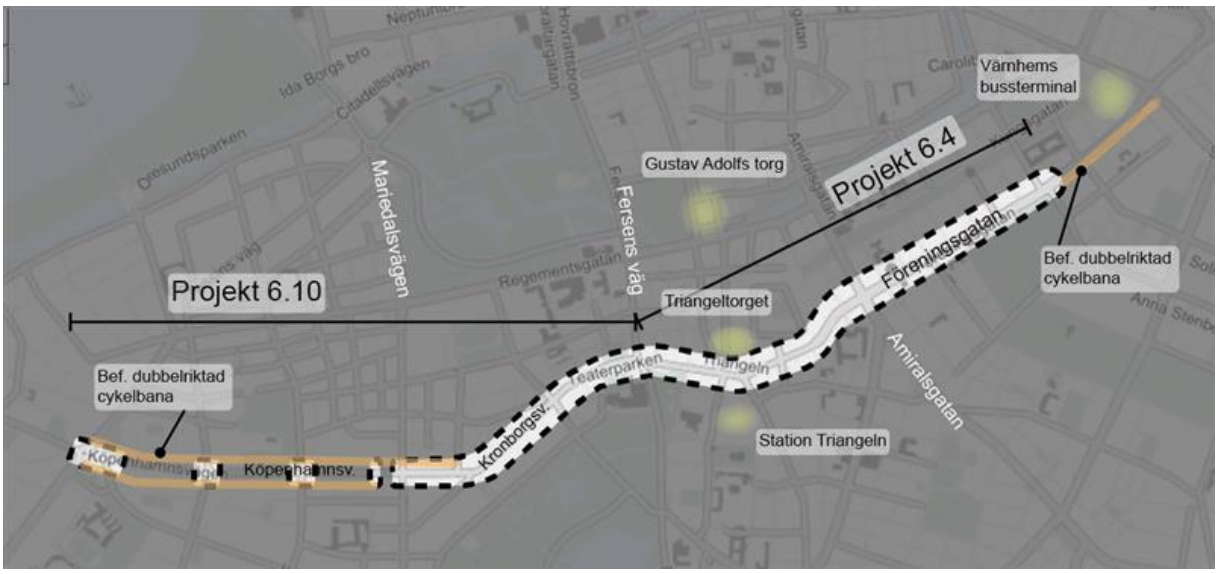
Projektets bedömda utgifter finns med i fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.

Projektering planeras genomföras under 2027. Entreprenaden planeras att utföras etappvis med start 2027 och färdigställande under 2030.

2 Bakgrund, syfte och mål

2.1 Bakgrund och syfte

Sträckan längs Östra Rönneholmsvägen, Kronborgsvägen och Köpenhamnsvägen är en del av det stråk som i översiktsplanen är utpekat som ett primärt huvudcykelstråk. Stråket utgör en viktig tvärförbindelse i väst-östlig riktning strax söder om Malmös mest centrala delar. Stråket ansluter i väst till befintliga dubbelsidiga dubbelriktade cykelbanor längs Köpenhamnsvägen. Det knyter samman olika delar av staden och passerar flera betydelsefulla målpunkter såsom parker, skolor och verksamheter. Stråket planeras på sikt att förlängas längs Östra Rönneholmsvägen och Föreningsgatan vilket innebär att det även kopplar mot viktiga målpunkter i centrum samt stora kollektivtrafiknoder så som Triangeln och Värnhem.



Figur 1. Stråket i sin helhet

Dagens utformning motsvarar inte stråkets utpekade funktion som huvudcykelstråk. Längs hela Östra Rönneholmsvägen och Kronborgsvägen saknas separat cykelinfrastruktur och cyklister hänvisas till blandtrafik. Stråket har flera viktiga korsningspunkter och utgör viktiga länkar för skolvägar. Långa avstånd mellan passager, höga trafikflöden, ett brett gaturum och

övergångsställen utan hastighetssäkring bidrar till brister i såväl trafiksäkerhet som upplevd trygghet. Delar av stråket domineras av hårdgjorda ytor, körbanor och parkering, med begränsad grönska och få vistelsekvalitéer.

Behovet av förändring stöds av den områdesanalys och medborgardialog som genomförts. Återkommande synpunkter är att motorfordonens hastigheter upplevs som höga, att det känns otryggt att cykla längs stråket och att obevakade övergångsställen upplevs som osäkra. I brist på cykelbanor förekommer även cykling på gångbanorna. Boende efterfrågar framför allt en bättre och tryggare miljö för gående och cyklister, men även mer grönska, träd och sittplatser.

Genomförda trafiksimuleringar visar att det inte finns någon kapacitetsbrist för kollektivtrafik eller övrig motorfordonstrafik på den studerade sträckan. Det innebär att det finns förutsättningar för att skapa en annan fördelning av gaturummets ytor, samtidigt som kollektivtrafikens framkomlighet bibehålls. I stråkets närområde finns en god tillgång till parkering på allmän platsmark, beläggningen uppgår i snitt till 60 %. Detta innebär att det finns förutsättningar för att nyttja gaturummet till andra funktioner än parkering.

Projektets syfte är att utveckla stråket genom cykel- och kollektivtrafikfrämjande åtgärder samt åtgärder som förbättrar stadsmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Trafikslag och funktioner ska fungera i samspel och kombineras med en god gestaltning. Projektet ska skapa ett sammanhängande, trafiksäkert och framkomligt huvudcykelstråk med kapacitet och standard för framtida cykelflöden, samtidigt som kollektivtrafikens framkomlighet och robusthet säkerställs och hållplatsstandarden höjs.

Projektet förväntas därmed bidra till ökad trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för gående och cyklister, förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken samt minskade barriäreffekter. Samtidigt förväntas projektet bidra till ett attraktivare gaturum för malmöborna.

2.2 Stadens mål

Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur genom utveckling av gatu- och vägnätet samt åtgärder som främjar en god, säker och tillgänglig trafikmiljö för samtliga trafikantgrupper. Projektet innebär investeringar i cykelinfrastruktur, förbättringar för kollektivtrafiken och åtgärder som stärker trafiksäkerhet, tillgänglighet och stadsmiljö längs ett viktigt huvudstråk i Malmö.

Projektet bidrar till kommunfullmäktiges mål om att skapa goda villkor för stadens attraktivitet och näringsliv. Genom förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik stärks

tillgängligheten till verksamheter, målpunkter och service längs stråket. Samtidigt säkerställs fortsatt tillgänglighet för leveranser och angöring genom nya lastzoner och anpassade lösningar för angöring.

Projektet bidrar även till kommunfullmäktiges mål om minskad klimatpåverkan. Genom utbyggnad av ett sammanhängande huvudcykelstråk, förbättrade hållplatsmiljöer och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter skapas bättre förutsättningar att resa hållbart och en överflyttning från bilresor till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

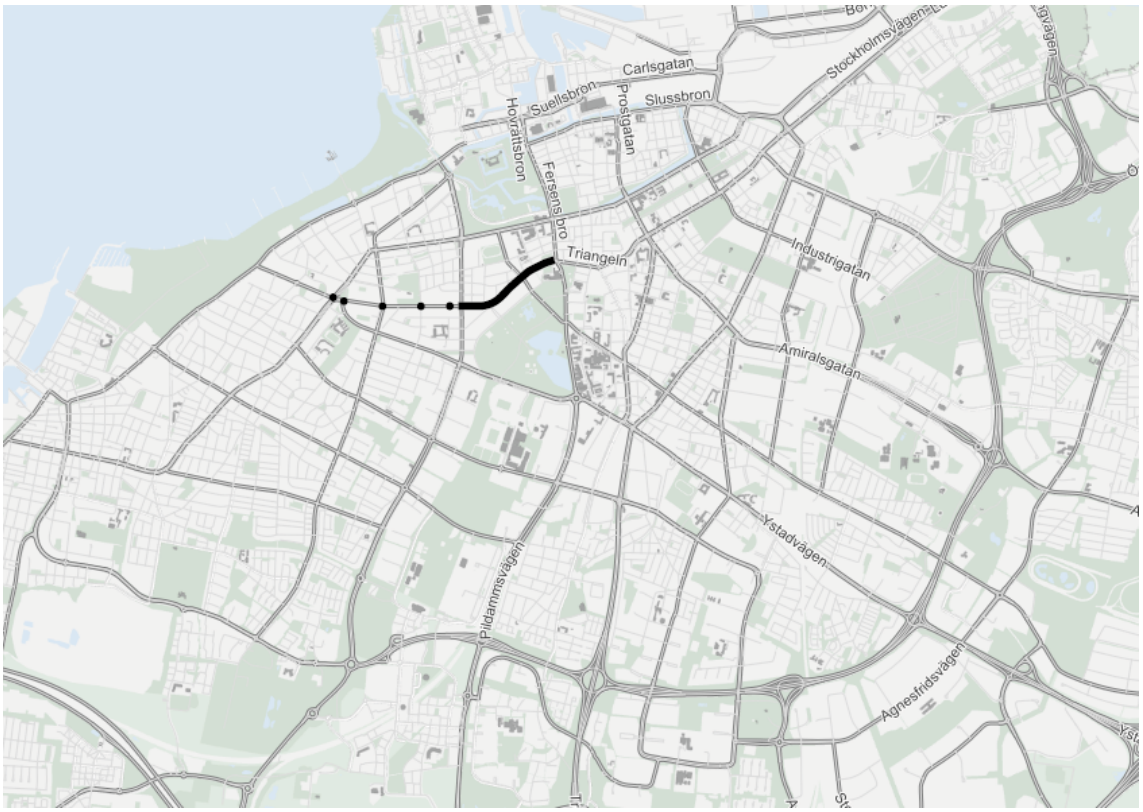
2.3 Leveransmål

Projektet ska leverera en ombyggnad av Östra Rönneholmsvägen, Kronborgsvägen och delar av Köpenhamnsvägen som:

- Skapar ett sammanhängande och trafiksäkert huvudcykelstråk genom anläggande av enkelriktade cykelbanor med koppling till befintliga och planerade cykelstråk.
- Förbättrar tillgänglighet och standard för kollektivtrafiken genom ombyggnad, nyanläggning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt åtgärder som säkerställer en fortsatt robust kollektivtrafik längs stråket.
- Ökar trafiksäkerhet och trafiktrygghet samt minskar barriäreffekten genom hastighetssäkrade passager och förbättrade korsningspunkter
- Utvecklar stadsmiljön genom att skapa ett gaturum i mänsklig skala med viss grönstruktur, förbättrade vistelsevärden och ökad attraktivitet för boende, besökare och verksamheter längs stråket.
- Säkerställer att stråket kan hantera framtida trafik- och cykelflöden samtidigt som tillgängligheten för verksamheter, angöring, leveranser och driftfunktioner bibehålls.

3 Projektets omfattning

3.1 Geografisk avgränsning



Figur 2. Översiktskarta över projektets geografiska avgränsning



Figur 3. Karta över geografisk avgränsning för de åtgärder som föreslås i objektsgodkännande

3.2 Detaljplan

Projektet kan genomföras inom gällande detaljplan.

3.3 Kopplingar till andra projekt / linjen

Angränsande projekt:

- Projekt 10.2 Mariedalsvägen södra- 3338 detaljprojektering
- 6.7 cykel Kronborgsvägen -3389 (utredning)
- 6.4 Föreningsgatan cb+buss – 3383 (pågående förstudie/förproj)
- Projekt Bellevuestråket 9161 (pågående entreprenad)

Angränsningar till projekt som genomförs av andra aktörer:

Inom projektområdet utreder VA SYD möjligheten att anlägga ett magasin på delar av Kronborgsvägen mellan Köpenhamnsvägen och Carl Gustafs väg.

3.4 Tidigare och eventuellt kommande beslut

Projektledningsplan för hela sträckan enligt figur 1 presenterades i styrgrupp 240520.

3.5 Genomförande

Sträckan karaktäriseras idag av ett brett gaturum utan cykelbanor, med längsgående kantstensparkering. Historiskt har delar av gatan kantats av enkelriktade cykelbanor som revs till förmån för fler bilparkeringsplatser under sena 1950-talet.

Generellt har gatan relativt få inslag av grönska, krontäckningen uppgår till knappt 6 %. I de östra delarna upplevs gatan dock som betydligt grönare tack vare teaterparken och Pilstorpsparken.

Längs sträckan finns viktiga målpunkter så som skolor, parker och Malmö opera, samt flera verksamheter som butiker, caféer, restauranger och gym.

3.5.1 Oskyddade trafikanter

Längs sträckan finns generellt väl tilltagna gångbanor. Längs Köpenhamnsvägen finns dubbelsidiga dubbelriktade cykelbanor med undantag för södra sidan på sträckan mellan Själlandstorget och Mariedalsvägen. I projektområdets östra delar, längs Kronborgsvägen och Östra Rönneholmsvägen, saknas cykelinfrastruktur helt.

Sträckan trafikeras av relativt få cyklister idag, cirka 200–600 per dygn. Enligt prognosen finns det dock en stor potential för kraftigt ökad cykling i stråket, prognosen anger att sträckan i framtiden skulle kunna få flöden om upp mot 11 000 cyklister per dygn.

En del olyckor har förekommit i framför allt korsningspunkter längs stråket. Olyckor mellan motorfordon och cyklister sticker ut och förekommer i kluster runt Själlandstorget och i korsningen med Carl Gustafs väg.

3.5.2 Motorfordonstrafik

Numerärt domineras gatan idag av biltrafik med flöden mellan 9 000 – 12 000 f/d. Enligt prognos kommer dessa öka något till 2040. Det finns en stor mängd omarkerade parkeringsplatser längs stråket, 184 stycken, varav 80 är reglerade som boendeparkering. Generellt är beläggningen på parkeringen i området låg, mellan 40–60 %. Undantaget är Köpenhamnsvägens norra sida samt Kronborgsvägens nordvästra sida där beläggningen kvällstid på vardagar är något högre, ca 60–80 %. Parkeringsutredningen visar på en god tillgång till parkering i närområdet med en genomsnittlig beläggning om 60 %.

3.5.3 Kollektivtrafik

Sträckan trafikeras av linje 11, mellan Elinelund och Fortuna hemgården via bland annat Gustav Adolfs torg och Triangeln. Linjen avgår med 10 minuters frekvens i högtrafik.

Inom projektområdet finns idag fyra hållplatser, Dammfri, Själlandstorget, Carl Gustafs väg och Malmö Opera, dessa ligger mycket tätt. Det är önskvärt både ur stadens och Skånetrafikens perspektiv att reducera antalet hållplatser på sträckan.

Samtliga hållplatser saknar idag realtidsinformation och tillgänglighetsanpassning i form av höjt kantstöd och taktil anpassning. Ett fåtal hållplatser saknar även väderskydd.

3.5.4 Framtida utformning

Inom västra delen av projektområdet finns befintliga dubbelsidiga cykelbanor, här omfattar projektet främst en omreglering av dessa till enkelriktade cykelbanor. Nya cykelbanor tillförs på sträckan mellan Mariedalsvägen och Fersens väg. De nya cykelbanorna anläggs i huvudsak utanför befintliga gångbanor genom att utrymme främst tas från körbanan. Avsikten är att cykelbanorna genom anläggandet utanför befintliga gångbanor ska kunna anläggas ovanpå befintlig överbyggnad. Syftet är att genomföra projektet så kostnadseffektivt och enkelt som möjligt men samtidigt ge gatan en robust och stadsmässig

utformning. I de större signalreglerade korsningspunkterna krävs mer anpassning och justering för att uppnå ett funktionellt och trafiksäkert resultat.

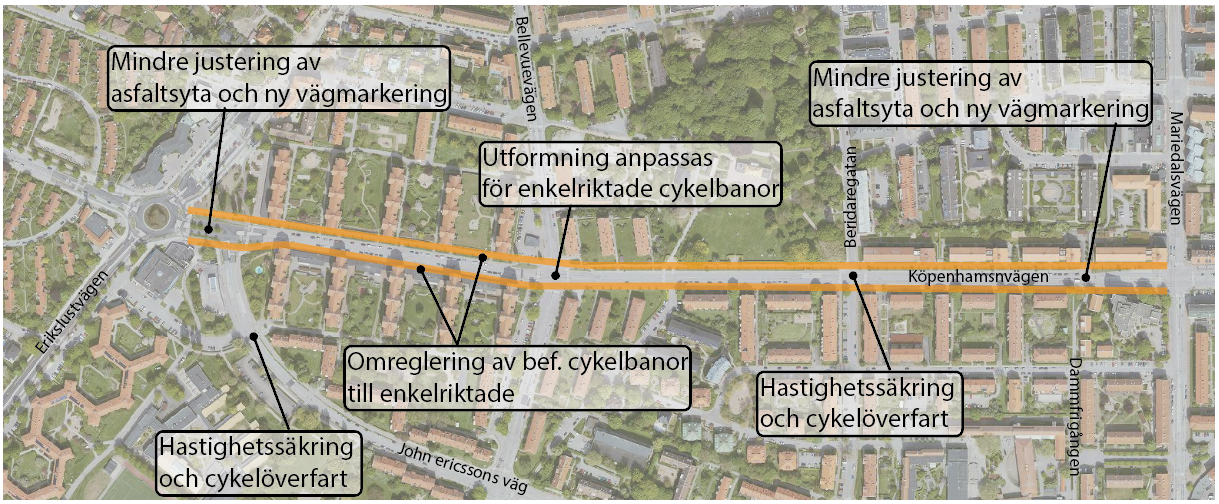
Tillförandet av nya cykelbanorna innebär att parkering utgår helt på gatans södra sida (med undantag för Köpenhamnsvägen), på den norra sidan bibehålls viss parkering längs de sträckor som har högst beläggning, det vill säga norra sidan av Köpenhamnsvägen samt nordvästra sidan av Kronborgsvägen. För att säkerställa god tillgänglighet till verksamheter samt för renhållning anläggs ett antal lastplatser i strategiska lägen.

Hållplatserna Själlandstorget och Carl Gustavs väg slås ihop och placeras i anslutning till Maribogatan. De befintliga hållplatslägena rivs och två nya hållplatslägen, ett i varje riktning, anläggs. Hållplatsen i riktning nordöst (in mot centrum) förses med väderskydd på plattform.

På Köpenhamnsvägen, på sträckan mellan Själlandstorget och Mariedalsvägen, byggs ny enkelriktad cykelbana på södra sidan samtidigt som den befintliga dubbelriktade cykelbanan på norra sidan enkelriktas.

Väster om Mariedalsvägen omfattar projektet i huvudsak omreglering av de befintliga dubbelriktade cykelbanorna till enkelriktade, i syfte att knyta ihop stråket. Vissa mindre justeringar görs för att anpassa korsningspunkterna på sträckan till den enkelriktade regleringen av cykelbanorna.

Nedan visas schematiska bilder av funktionerna som ingår i utformningsförslagen.



Figur 4. Köpenhamnsvägen väster om Mariedalsvägen



Figur 5. Köpenhamnsvägen, Kronborgsvägen och östra Rönneholmsvägen



Figur 6. Visualisering av Kronborgsvägen västerut, med nya enkelriktade cykelbanor och det nya hållplatsläget i anslutning till Maribogatan.

3.6 Potentiella föroreningar

Utifrån Malmö stads webbkarta framgår det att asfaltsbeläggning med risk för PAH förekommer längs hela sträckan.

I anslutning till sträckan finns ett par områden som har riskklassats enligt MIFO-metodiken, huvudsakligen före detta kemtvättar. Det finns även ett område med ett före detta färgeri och maskinhus. Inom området har flera undersökningar samt schaktsanering genomförts.

I samband med detaljprojekteringen ska en miljöteknisk markundersökning genomföras utifrån den historiska inventeringen som gjordes i förstudien.

3.7 Osäkerhet och risker

Genomförandet kommer att kräva etappvis utbyggnad och planering av trafikföringen för att begränsa påverkan på framkomlighet och tillgänglighet under byggtiden. Särskild hänsyn behöver tas till busstrafiken på linje 11 samt till skolor och verksamheter längs sträckan.

Inom projektområdet förekommer ett stort antal ledningar och kablar, vilket kan medföra behov av anpassningar av utformning, planteringar och hållplatslägen under projekteringen. Det finns även osäkerheter kopplade till framtida samordning med VA-Syds planerade dagvattenmagasin inom delar av projektområdet.

Den historiska markinventeringen visar att delar av sträckan kan innehålla äldre beläggningslager med risk för förhöjda PAH-halter. I anslutning till projektområdet har det historiskt förekommit verksamheter som kemtvättar, drivmedelshantering och verkstadsverksamhet. Eventuella föroreningar kan medföra ökade kostnader för undersökningar, masshantering och omhändertagande av förorenade massor.

Viss inmätning har gjorts i tidigt skede för att kunna bedöma genomförbarheten av planerade åtgärder. Det finns dock risk att det vid noggrannare undersökning och höjdsättning under detaljprojekteringsskedet framkommer att åtgärderna på vissa delsträckor kräver mer schakt än planerat för att klara avrinningen. Det kan medföra att entreprenaden blir mer kostsam än beräknat.

För att minska osäkerheterna kommer projektering att genomföras i nära dialog med berörda ledningsägare och Skånetrafiken. Kompletterande markmiljöundersökningar och tekniska utredningar genomförs inom kommande projekterings- och entreprenadskeden.

4 Tidplan

Projektering planeras pågå under större delen av 2027. Entreprenad är planerad att ske i olika etapper, i samordning med planerade intilliggande projekt och entreprenader. Vissa delar av entreprenaden kommer eventuellt göras i samarbete med VA-Syd vid senare tillfälle. Delar av projektet kommer genomföras tillsammans med ombyggnationer i projekt 10.2 Mariedalsvägen Södra. Samtliga delar planeras att vara genomförda under år 2030.

Händelse	Tidpunkt/period
BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN	September 2026
Projektering	Januari - oktober 2027
Entreprenad	Höst 2027 - sommar 2030
BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen	Höst 2030
Garantifas	2030-2032

5 Ekonomi

5.1 Projektkalkyl

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 44 mnkr medan de bedömda inkomsterna för kollektivtrafik och cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 7,4 mnkr, vilket ger ett netto om 36,6 mnkr. Driftskonsekvenserna beräknas till 2,92 mnkr brutto och 2,44 mnkr netto.

Projektkalkyl Investering – allmän plats	Summa (Tkr)
Offentligt bidrag (investering)	7 400
Privat bidrag (resultat)	0
Summa inkomster	**7 400**
Entreprenad	24 000
Projektering	2 300
Förprojektering	500
Byggledning	3 500
Utredningar	500
Hantering av massor över MKM	3 000
Hantering av massor under MKM	500
Intern tid	2 500
Oförutsett	7 200
Summa utgifter	**44 000**
Projektnetto	**36 600**

5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 44 mnkr. Största utgiften är entreprenad som är beräknad till 24 mnkr.

Utgifterna är fördelade på kollektivtrafiks- och cykelåtgärder. Enligt bedömning utgör kollektivtrafikåtgärder 13 % av den totala utgiften och cykelåtgärder 87 %. Kollektivtrafikåtgärder utgör därmed 5,8 mnkr och resterande 38,2 mnkr är cykelåtgärder.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM bedöms uppgå till 3 mnkr och är en direkt resultatpåverkande kostnad.

Utgifterna är bedömda i prisläge augusti 2026.

5.1.2 Inkomster

Åtgärder om 19 mnkr ingår inte i Ramavtalet 8 Storstadspaketet.

Den totala inkomsten från storstadsavtalet i objektsgodkännandet uppgår till 7,4 mnkr, där inkomsterna för cykel utgör 5,1 mnkr och inkomster för kollektivtrafikåtgärder är beräknade till 2,3 mnkr. Inkomsterna är beräknade på 50 % statlig medfinansiering för kollektivtrafiksåtgärder och 25 % statlig medfinansiering för cykelåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

Då 100% av kostnaderna inte ingår i Ramavtal så har projektet för avsikt att söka medel från ”statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur”. Denna typ av medel kan beviljas för upp till 50 % av byggkostnaden. Medel kan enbart sökas för nästkommande år. I dagsläget har projektet sökt medel för delen Kronborgsvägen mellan Köpenhamnsvägen och Carl Gustafs väg inklusive korsningen med Köpenhamnsvägen för 2027. Totalt kan projektet beviljas medfinansiering upp till ytterligare 13,5 mnkr, vilket skulle göra att projektnetto skulle bli ca 23,1 mnkr.

5.2 Driftkonsekvenser

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 2,92 mnkr brutto och 2,44 mnkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 2,5% använts, avskrivningstiden är beräknad på 25 år. Drift och underhåll beräknas till 250 tkr.

Driftskonsekvensernas kan bli lägre om ansökta medel via kommunal infrastruktur beviljas.

5.3 Budgetavstämning

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