



Gång- och cykelvägsplan 2026





Innehåll

Sammanfattning.....	3
Varför en cykelplan?.....	5
Utbyggnad av cykelvägsinfrastrukturen	6
Standard.....	8
Förslag till utbyggnader	9
Svedala	9
Landsbygden	15
Bara.....	16
Klågerup.....	20
Korsningspunkter	21
Kostnader och finansiering.....	22

Annette Bengtsson, ansvarig
Miljö och Teknik

Ansvarig för dokumentets utformning och uppdatering:

Tekniska nämnden
registratorTN@svedala.se

Dnr: TN 2026:000016

Antagen av Tekniska nämnden, TN §10, 2026-02-24



Sammanfattning

Denna plan syftar till att ta fram förslag till att utveckla det kommunala gång- och cykelvägnätet inom **Tekniska nämndens årliga ekonomiska investeringsram för utbyggnad av trafikåtgärder**. Planen kommer också ligga grund för ansökningar av medfinansiering. Fokus ligger på att skapa gemensamma sammanhållna gång- och cykelstråk som även blir naturliga inslag som förbättrar stadsmiljön och i denna plan föreslås nya länkar och breddning av befintliga. Det finns behov av korsningsåtgärder för att cyklisterna säkerhet och framkomlighet, men dessa redovisas inte i denna utredning då de ofta kan utföras inom driftbudgeten.

För att främst knyta ihop våra orter krävs också investeringar i cykelvägsutbyggnaderna. Kostnadsansvaret för dessa ligger ofta i den regionala infrastrukturplanen eller i vissa fall den nationella infrastrukturplanen. Dessa redovisas ej i denna cykelplan.

Följande utbyggnader föreslås:

Förslagen prioriteras varje år av Tekniska nämnden utifrån bland annat projektens mognad, asfalteringsbehov av gatan och ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förändringar av målpunkter och utbyggnad av nya områden kan komma att skapa nya eller förändrade behov av cykelvägsutbyggnader. I kostnaderna ingår inte marklösen.

objekt	ort	Kostnad (tkr) (2026 års kostnadsnivå)	Kommentar
Smitväg norr om Erik Palmqvist väg	Svedala	250 000 kr	Med belysning i gräs
Malmövägen mellan Kapellvägen och Kyrkskolan	Svedala	-	Genomförbarheten behöver studeras ytterligare innan kostnadsberäkning kan genomföras.
Malmövägen mellan Väktaregatan och Bökebergsgatan	Svedala	555 000 kr	I gräs
Malmövägen mellan Lupingatan och Ola Hanssonsväg	Svedala	250 000 kr	I gräs
Norra Tvärgatan med koppling till Norra Ellenborgsgatan	Svedala	Väst 350 000 kr Öst 450 000 kr exkl. gc.tunnel	Utbyggnaden bör ske i samråd med Trafikverket och exploitör



Anslutning till ny gång- och cykelväg under väg 108 vid Börringevägen	Svedala	650 000 kr inkl. belysning exkl. gc-tunnel	Utbyggnaden bör ske i samråd med Trafikverket
Industrigatan-Börringevägen	Svedala	450 000 kr inkl. belysning	I gräs
Tittentevägen mellan Norreskogsvägen och Rågångsvägen	Landsbygd	2 550 000 kr Sträcka bakom bebyggelse, 850 m	Utbyggnaden bör ske i samråd med Trafikverket och markägare
Krågeholm	Landsbygd	1 620 000 kr inkl. belysning	Dialog krävs med markägare
Torggatan	Bara	825 000 kr	Dialog krävs med fastighetsägare
Banvägen	Bara	600 000 kr	Alternativ 2,5-2,8 m bredd
Möllebergavägen	Bara	100 000 kr	Farthinder och målad linje
Utflyktsstigen, Bjarshögsvägen – gc-bro över Segeå.	Bara	900 000 kr för blå sträcka	Dialog krävs med markägare
Tejarpdalsvägen	Klågerup	1 000 000 kr	Alternativ 3



Varför en cykelplan?

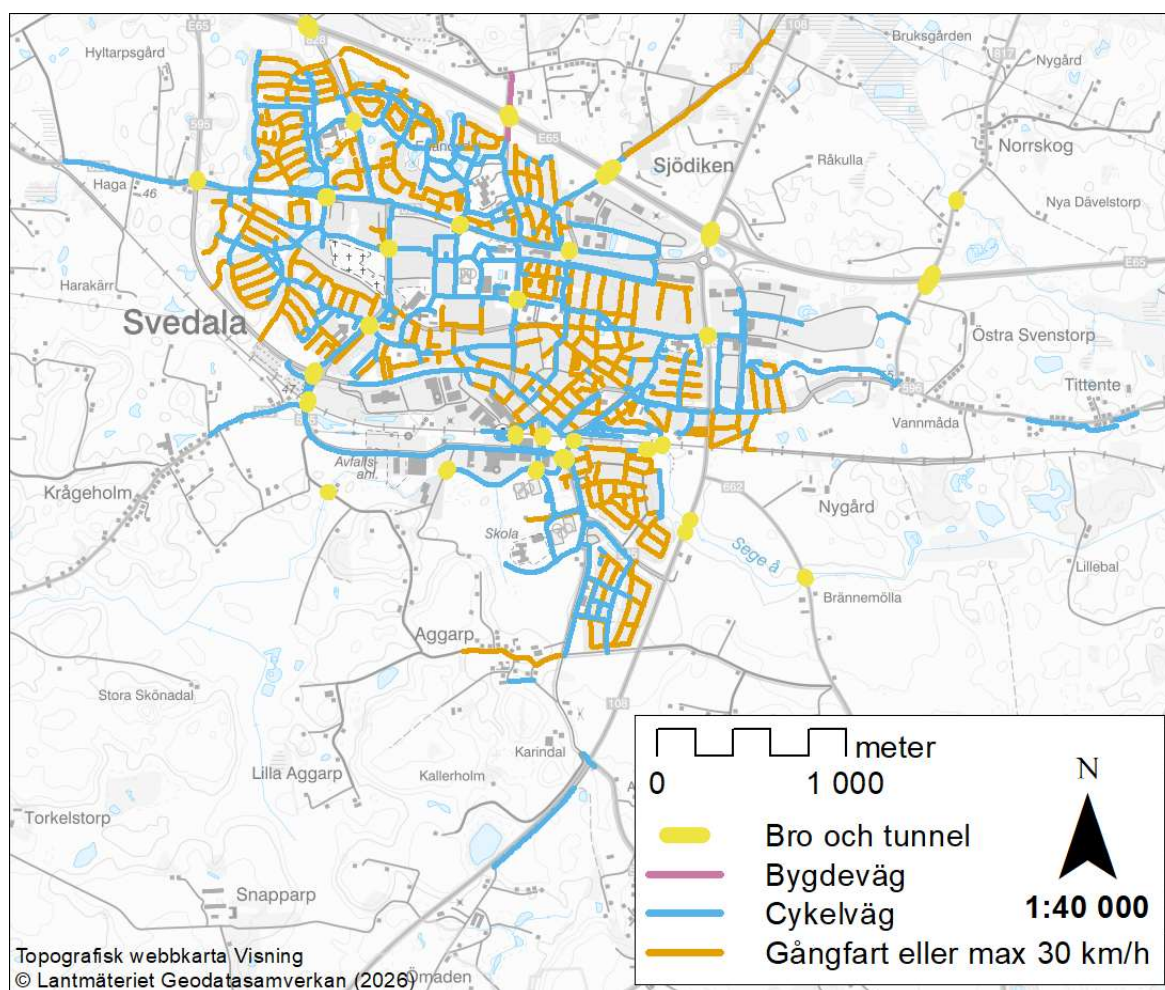
Denna plan syftar till att ta fram förslag till att utveckla det kommunala gång- och cykelvägnätet inom **tekniska nämndens årliga ekonomiska investeringsram för utbyggnad av trafikåtgärder**. Planen kommer också ligga grund för ansökningar av medfinansiering. Fokus ligger på att skapa gemensamma sammanhållna gång- och cykelstråk som även blir naturliga inslag som förbättrar stadsmiljön och i denna plan föreslås nya länkar och breddning av befintliga. Det finns behov av korsningsåtgärder för att cyklisterna säkerhet och framkomlighet men dessa redovisas inte i denna utredning då de ofta kan utföras inom driftbudgeten.

För att främst knyta ihop våra orter krävs också investeringar i cykelvägsutbyggnaderna. Kostnadsansvaret för dessa ligger ofta i den regionala infrastrukturplanen men i vissa fall kan de byggas med stöd av detaljplan. Dessa redovisas ej i denna cykelplan.

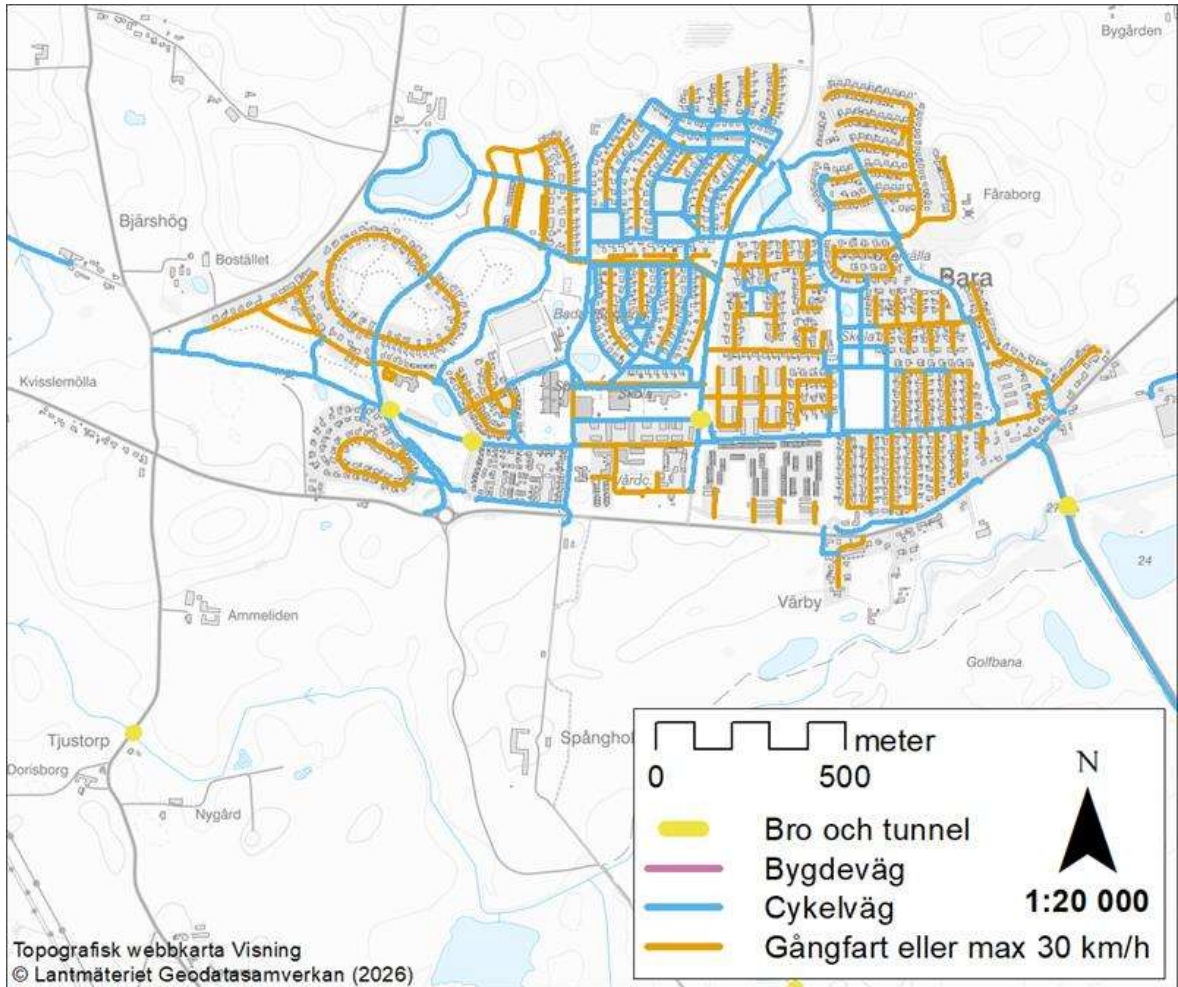


Utbyggnad av cykelvägsinfrastrukturen

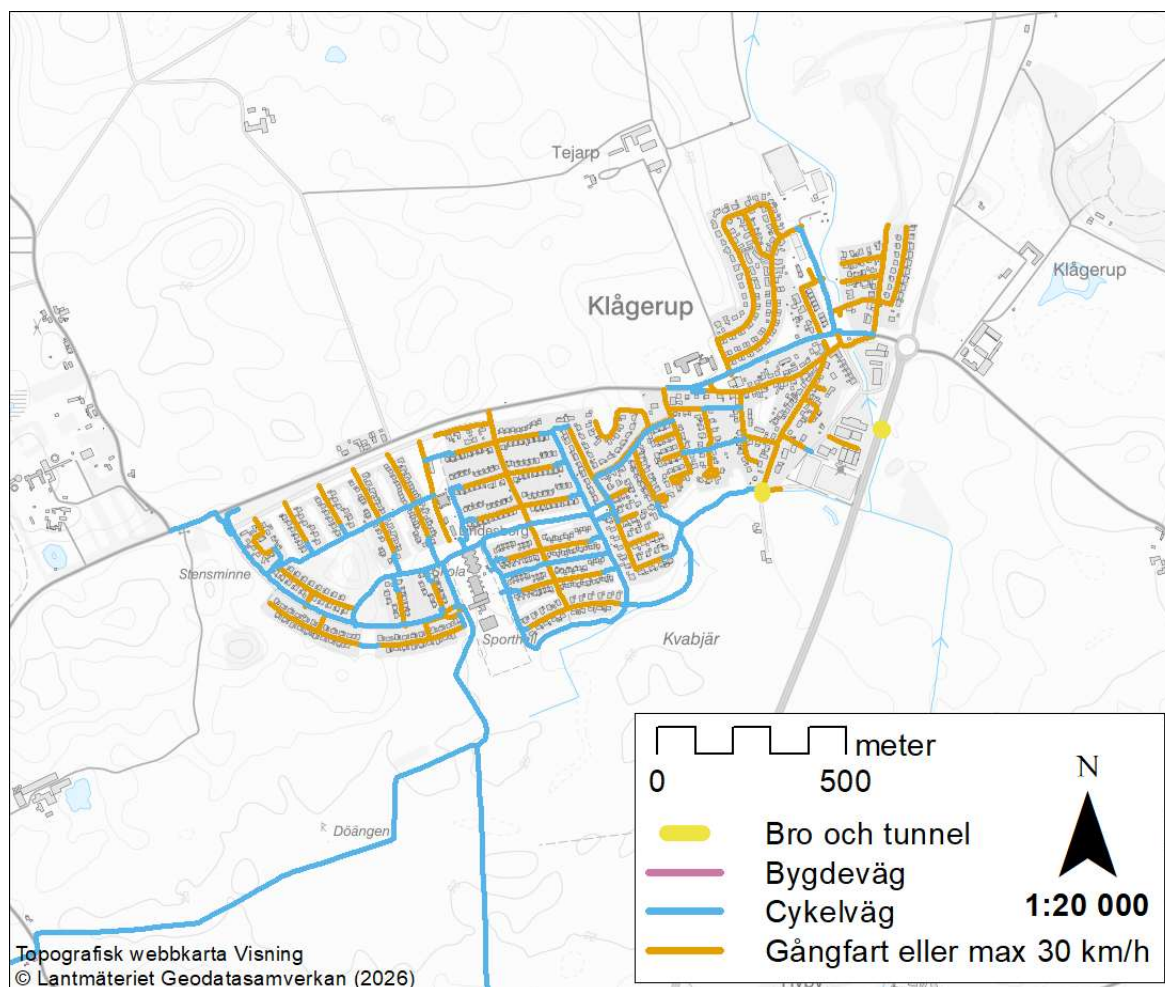
I tätorterna där kommunen är väghållare finns ett relativt välutvecklat gång- och cykelvägnät. Detta tillsammans med ett omfattande lågtrafikerat och asfalterat lokalgatunät, som i stor utsträckning är skyltat med 30 km/tim som högsta tillåtna hastighet gör det möjligt att på flera platser cykla säkert i blandtrafik på hela eller delar av en sträcka.



Svedala



Bara



Klågerup

Standard

Gång- och cykelvägarna i Svedala kommun ska i möjligaste mån ha en enhetlig standard. Sektionsmått och graden av separering gång - cykel kan variera beroende på utrymme, läge och trafikflöde. I Svedala kommun finns i huvudsak dubbelriktade gång- och cykelvägar. Om utrymme finns att tillskapa en planteringszon mellan gatan och gång- och cykelvägen är det att föredra både ur trafiksäkerhets-, dagvatten- och stadsbyggnads perspektiv. Breddmålet bör helst vara 3 meter för en dubbelriktad gång- och cykelväg. Enstaka hinder, som exempelvis elskåp och stolpar, betraktas som tillfälliga avsmalningar och tillåts inkräkta på bredden. Minsta bredd förbi hinder ska dock vara 1,2 meter på gångbanor och 2,4 meter för gång- och cykelbanor. I trafikerade stråk bör gångtrafiken separeras från cykeltrafiken. Kantstenen ska ha en nollvisning i korsningspunkter så att rullstolsburna, barnvagnar med flera enkelt kan ta sig upp på gångbanan eller gång- och cykelvägen. Lutningar i längsled och tvärfall ska vara anpassade för rullstolsburna och personer med begränsad rörelseförmåga. Bänkar är viktiga för att erbjuda vila. Ledstråk för synskadade bör i möjligast mål vara naturliga ledstråk, som exempelvis fasader eller gräskant.



Förslag till utbyggnader

Svedala

Smitväg norr om Erik Palmqvist väg



Smitvägen är en upptrampad förbindelseväg mellan gång- och cykelstråket under Kapellvägen mot cykelstråket till Kyrkskolan och Sporthallen, badet och Naverlönnskolan. Stråket föreslås hårdgöras.



Malmövägen, delen Kapellvägen- Bökebergsgatan



Längs Malmövägen i Svedala finns behov av en parallell gång- och cykelväg för att öka tryggheten och säkerheten. Längs sträckan ligger målpunkter som Kyrskolan och Svedala kyrka inklusive församlingshem. Gatan har ett trafikflöde på cirka 1800 fordon/ vardagsdygn och medelhastigheten på gatan är cirka 34 km/tim. Passagen förbi kyrkan och församlingshemmet är smal. Utrymme finns inte för att ha både busstrafik i två körfält och en parallell gång- och cykelväg. Ett alternativ kan vara att bygga ut cykelvägnätet i etapper. I den västra etappen påverkas busshållplatsen och bussen föreslås stanna i gatan i stället för i bussficka.



Malmövägen mellan Lupingatan och Ola Hanssons väg



Gång- och cykelväg finns längs Lupingatan fram till korsningen Malmövägen/ Lupingatan. Många cyklister ska till förskolan. Längs Malmövägen finns enbart gångbana. En breddning av gångbanan föreslås därför. Dialog bör tas med Svedab/ förskolan för att undersöka om en säkrare infart kan anordnas för cyklisterna. Ola Hanssons väg är för smal för att bygga en separat gång- och cykelväg.



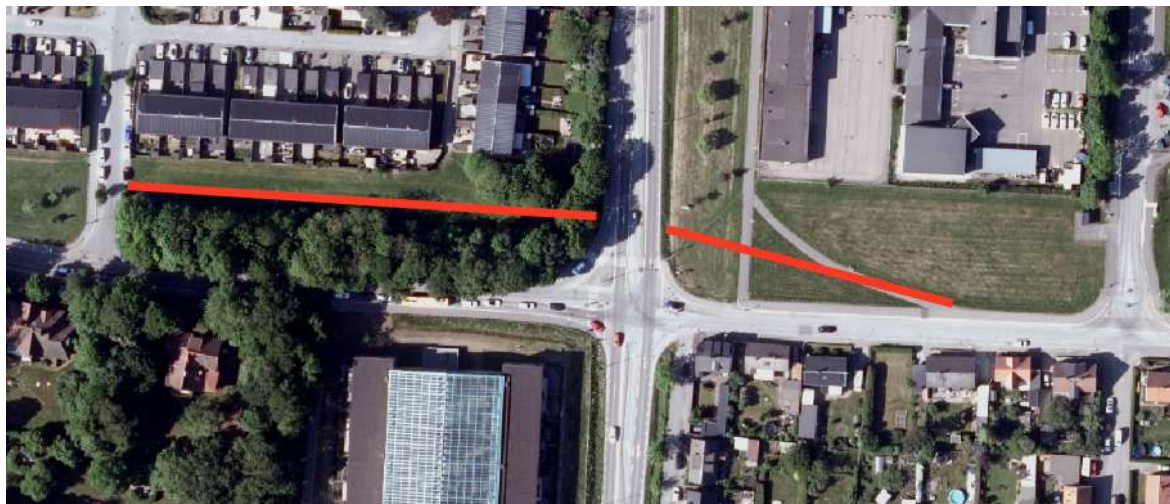
Norra Tvärgatan med koppling till Norra Ellenborgsgatan



I regionala infrastrukturplan ingår en gång- och cykeltunnel under väg 108 i höjd med Norra Tvärgatan. Ombyggnaden planeras påbörjas ca 2028/2029 och ha minst 1 års byggtid. Tunneln bör knytas ihop med ny cykelväg längs N Tvärgatan på västra sidan och på östra sidan längs verksamhetsområdet för att knyta an till cykelvägen längs Norra Ellenborgsgatan. Sträckan på den östra sidan är ca 180 m lång. Utbyggnaden av cykelvägen längs Norra Tvärgatan kan eventuellt inarbetas i ny detaljplan för området norr om Norra Tvärgatan. Finansieringen av utbyggnaden bör om möjlighet finns, inte belasta gatuenhetens budget för trafikåtgärder.



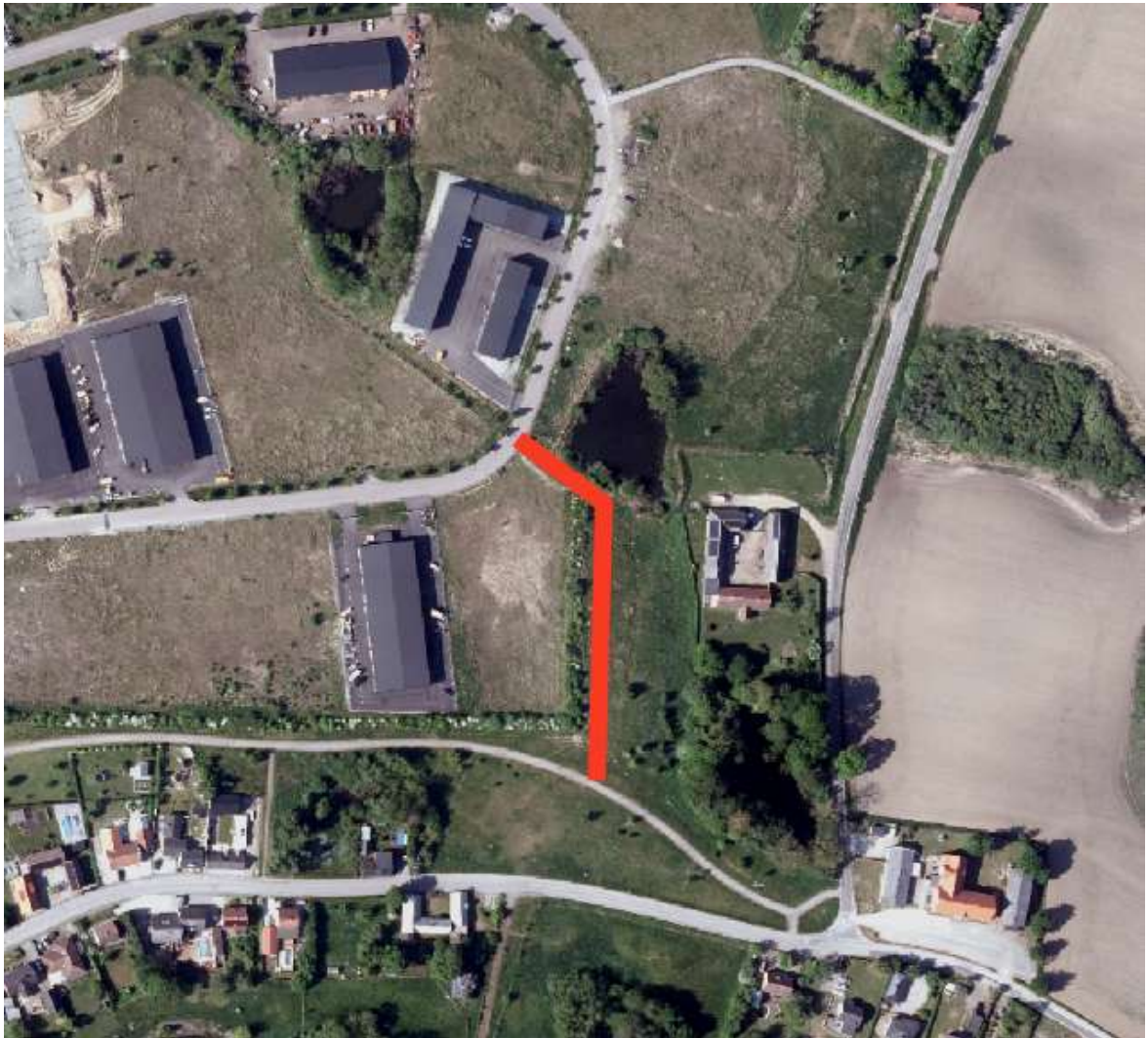
Anslutning till ny gång- och cykelvägstunnel under väg 108 vid Börringevägen



I ombyggnaden av väg 108 genom Svedala ingår en gång- och cykeltunnel under väg 108 i höjd med Börringevägen. Ombyggnaden planeras påbörjas ca år 2028 och ha minst 1 års byggtid. Tunneln bör knytas ihop med ny cykelväg så att cykelvägarna knyts ihop. Finansieringen av utbyggnaden bör om möjlighet finns, inte belasta gatuenhetens budget för trafikåtgärder.



Industrigatan-Börtingevägen



En cirka 170 m lång upptrampad gångstig finns mellan Industrigatan och gång- och cykelstråket som ligger norr om Börtingevägen. Stigen föreslås byggas om gång- och cykelväg för att öka tillgängligheten till industriområdet och möjliggöra "rundor".



Landsbygden

Normalt byggs gång- och cykelvägar på landsbygden av Trafikverket genom finansiering från regionala infrastrukturplanen. Dessa redovisas inte denna rapport.

Tittentévågen mellan Norrskogsvågen och Rågångsvågen



För att knyta ihop den nya bebyggelsen längs Tittentévågen till Svedala tätort finns behov av en cirka 700 m lång cykelväg. Ytterligare utredning och dialogen med markägare och Trafikverket behövs för att finna lämplig sträckning. I utredningen bör det studeras vilken sidan av vägen som cykelvägen bör byggas, alternativt bakom bebyggelsen.



Krågeholm



Lekplatsen i Krågeholm har nyligen renoverats. Det saknas dock gång- och cykelväg till lekplatsen och Krågeholmsvägen är smal. En ny gång- och cykelväg föreslås norr om bebyggelsen. Kommunen äger inte marken, varför dialog bör tas med fastighetsägarna. Områden som är rödmarkerade i kartan äger kommunen.

Bara

Bara Centrum

I Bara centrum pågår ett detaljplanearbete för Värby 61:402 m.fl. "Bara centrum södra delen" i Bara. Det är viktigt att tillskapa goda gång- och cykelförbindelser till och genom centrumområdet.

Biblioteksgatan

Längs Biblioteksgatan är ny bebyggelse uppförd. Behov finns av att separera cykeltrafiken. En ny gc-väg föreslås anläggas på södra sidan om gatan. Innan fastighetsreglering och detaljplaner är genomförda blir det dock trångt att anlägga en gång- och cykelväg.



Torggatan



Idag leds gång- och cykeltrafik längs den norra sidan av Torggatan. Det finns många konfliktpunkter i form av entréer, utfarter och parkerade bilar. En utbyggnad av gång- och cykelväg föreslås därför även på södra sidan.

Banvägen



Längs Banvägen leds cykeltrafiken i blandtrafik. Cykelstråket ingår även i det regionala stråket Malmö – Klågerup och mot Torup. Trafikflödet på gatan är lågt, ca 600 fordon/dygn och den uppmätta medelhastigheten ca 33 km/tim. För att stärka stråket kan gångbanan på den norra sidan breddas till ca 2,5- 2,8 m alternativt kan cykelfält eller cykelgata vara alternativ för att stärka stråket.



Möllebergavägen

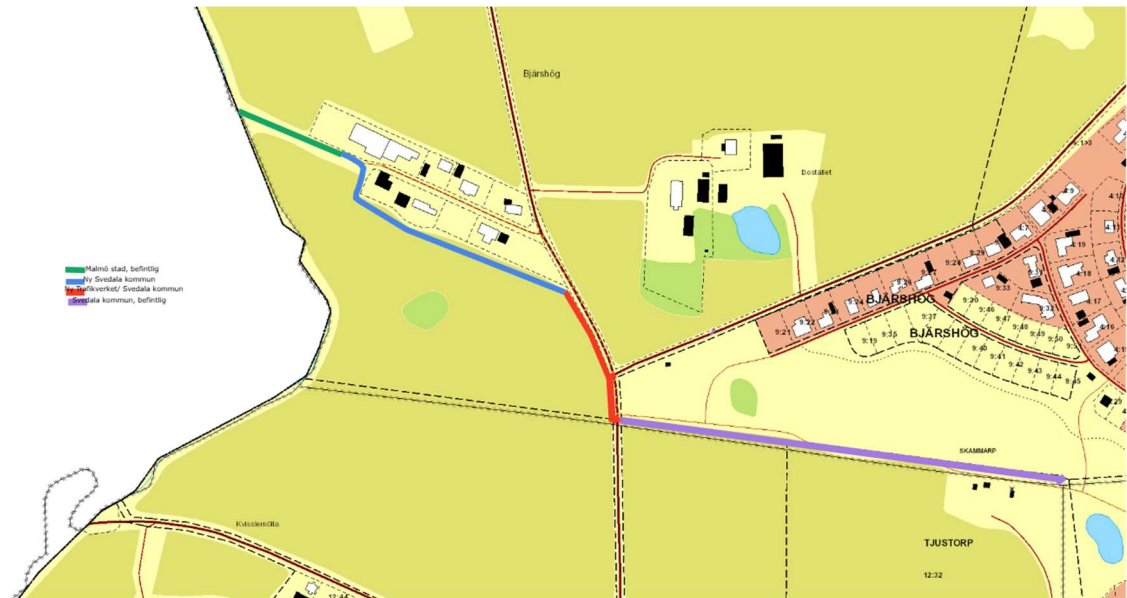


Under 2027 planeras hållplats Linsbo anläggas på Malmövägen mellan Möllebergavägen och Torupsvägen, vilket förväntas medföra att antalet cyklister i snittet ökar. Inom Trafikverkets projekt för ny hållplats byggs det öst-västliga stråket längs Malmövägen ihop. Det regionala stråken från Klågerup och Torup fortsätter in på Möllebergavägen med enbart en målad linje. Sträckan upplevs som otrygg med infart till den tidigare bensinstationen.

Trafikflödet är ca 800 fordon/dygn och hastigheten reglerad till 40 km/tim. Vägen har stopplikt och dålig sikt utmot Malmövägen. Eftersom det saknas utrymme för att separera cykeltrafiken och sträckan är relativt kort, ca 100 m, föreslås att hastighetsdämpande åtgärder görs i korsningspunkterna i stället för att separera cykeltrafiken. Gatan kan också regleras som cykelgata.



Utflyktsstigen



Utbyggnad av gång- och cykelväg vid Bjärshög.

Grön – Befintlig, Malmö stad, Blå – kommunalt ansvar, ny gång- och cykelväg, Röd – Trafikverkets ansvar inom regionala cykelplanen, Lila – befintlig, Svedala kommun

Utflyktsstigen, cykelstråket mellan Malmö och Bara-Torup går till stor del på separat cykelväg. Region Skåne har pekat ut stråket som ett supercykelstråk. Cykelvägen används både av pendlare och i rekreativt syfte. Väster om Bara leds stråket en bit på väg 865, Bjärshögsvägen, som är en smal väg med 70 km/tim i hastighetsbegränsning, därefter leds den in på en enskild väg. Önskemål finns om att anlägga en separat cykelväg. Kommunen är inte markägare vilket innebär att ett markköp eller annan överenskommelse måste tecknas med markägaren.

Detaljplanearbete pågår Bara Kullar, söder om Utflyktsstigen. Inom detaljplanen föreslås att gång- och cykelkoppling anordnas längs Bjärshögsvägen till Malmövägen och vidare till busshållplatsen där.



Klågerup

Tejarsdalsvägen, delen Gyllensparvsgatan – Lars Fyhrsväg/ Malmövägen



Längs Tejarsdalsvägen cyklar man idag i gatan. Trafikflödet på gatan är lågt, cirka 550 fordon/dygn och medelhastigheten 29 km/tim. Två alternativ för att stärka cyklisternas trygghet och framkomlighet har studerats. Efterfrågan finns dock på trafiksäkrare cykelmiljö för främst barn men också på att man ska nå busshållplatsen säkrare.

Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att en separat cykelväg byggs längs hela sträckan. Korsningspunkterna med sidogatorna bör studeras vidare. Kostnaden har beräknats till 1 milj kr med endast målningsåtgärder i korsningspunkterna. Kostnaden kan eventuellt bli lägre om ombyggnaden sker i samband med asfaltering av sträckan.

Alternativ 2

En skiljebarriär byggs i norr så att separat gång- och cykelväg skapas. Ett nytt infartsgupp anläggs i höjd med Domherregatan/ Bofinksgränd samt ett söder om Hämplinggränd/ Grönfinksgränd. Kostnaden beräknas till 300 tkr.



Den norra delen bedöms vara mer prioriterad än den södra. Projektet kan drivas i flera etapper. Förslaget bidrar till hastigheterna längs gatan förväntas sänkas.

Alternativ 3



Alternativ 3 innebär att nya anslutningar byggs söder om Malmövägen som ansluter till cykelvägarna öster och väster om bebyggelsen. Utbyggnaden innebär att gc-stråken öster om väster om Tejarpdalsvägen stärks. Det blir enklare att ta sig mellan cykelvägar och busshållplatsen på Malmövägen. Utbyggnaden innebär också att möjligheten till att gå rundor

Kostnaden har beräknats till 1 milj. kr. Ombyggnaden kan ske i etapper men det bedöms fördelaktigt att bygga allt samtidigt.

Sammanfattningsvis förordas alternativ 3 som ger möjlighet till att gå rundor och ger en bra koppling till busshållplatsen.

Korsningspunkter

Genom reglering och andra mindre driftåtgärder finns möjlighet till att stimulera cykeltrafiken och ge den ökad framkomlighet, säkerhet och trygghet. Vid ombyggnader bör kommunen se över regleringen i korsningspunkterna vad avser hastighet och vem som ska ha företräde.



Kostnader och finansiering

Kostnaderna för cykelvägsutbyggnader skiljer sig kraftigt tex är det beroende av om kommunen har rådighet över marken eller om man måste göra markinköp eller förekomst av föroreningar. Konstruktioner som broar och tunnlar kan kraftigt öka kostnaderna för ett objekt. Nedan redovisas de beräknade kostnaderna per objekt. Kostnaderna är beräknade i 2026 års prisnivå om inget annat anges. Normalt kan kommunen ansöka om medfinansiering för utbyggnaden och få uppåt 50 % av den beräknade kostnaden. Vid byggnation av nya bostäder och verksamheter bör dialog tas med exploitören om cykelinfrastrukturen.

För de regionala cykelvägarna finansieras de genom den regionala infrastrukturplanen men även genom den nationella infrastrukturplanen i vissa fall. Då det är Trafikverket som genomför investeringarna i planerna är de begränsade av väglagen. Enligt väglagen räknas cykel som en sidoanläggning till vägarna och måste därför lokaliseras intill en statlig väg. Det innebär att kommunerna ibland behöver genomföra och finansiera utbyggnader utanför detaljplanelagt område. Nedan beskrivs därför de visioner som finns för utvecklingen av de regionala stråken.

Förslagen prioriteras varje år av tekniska nämnden utifrån bland annat projektens mognad, asfalteringsbehov av gatan och ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förändringar av målpunkter och utbyggnad av nya områden kan komma att skapa nya eller förändrade behov av cykelvägsutbyggnader. I kostnaderna ingår inte eventuell marklösen.

objekt	ort	Kostnad (tkr) (2026 års kostnadsnivå)	Kommentar
Smitväg norr om Erik Palmqvist väg	Svedala	250 000 kr	Med belysning i gräs
Malmövägen mellan Kapellvägen och Kyrkskolan	Svedala	-	Genomförbarheten behöver studeras ytterligare innan kostnadsberäkning kan genomföras.
Malmövägen mellan Väktaregatan och Bökebergsgatan	Svedala	555 000 kr	I gräs
Malmövägen mellan Lupingatan och Ola Hanssonsväg	Svedala	250 000 kr	I gräs
Norra Tvärgatan med koppling till Norra Ellenborgsgatan	Svedala	Väst 350 000 kr Öst 450 000 kr exkl. gc-tunnel	Utbyggnaden bör ske i samråd med Trafikverket och exploitör
Anslutning till ny gång- och cykelväg under väg 108 vid Börringevägen	Svedala	650 000 kr inkl. belysning exkl. gc-tunnel	Utbyggnaden bör ske i samråd med Trafikverket



Industrigatan-Börringevägen	Svedala	450 000 kr inkl. belysning	I gräs
Tittentevägen mellan Norreskogsvägen och Rågångsvägen	Landsbygd	2 550 000 kr Sträcka bakom bebyggelse, 850 m	Utbyggnaden bör ske i samråd med Trafikverket och markägare
Krågeholm	Landsbygd	1 620 000 kr inkl. belysning	Dialog krävs med markägare
Torggatan	Bara	825 000 kr	Dialog krävs med fastighetsägare
Banvägen	Bara	600 000 kr	Alternativ 2,5-2,8 m bredd
Möllebergavägen	Bara	100 000 kr	Farthinder och målad linje
Utflyktsstigen, Bjärshögsvägen – gc-bro över Segeå.	Bara	900 000 kr för blå sträcka	Dialog krävs med markägare
Tejarpdalsvägen	Klågerup	1 000 000 kr	Alternativ 3