

Fastighets- och
gatukontoret

Slutrapport för projektfasen

Ny hållplats Gullvik

Projektnummer: 9255

Datum för upprättande: 2026-05-05

Kategori: Mobilitet

Projektledare: Pia Eriksdotter



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund, syfte och stadens mål	4
3	Utfall i förhållande till leveransmål och ramar	4
3.1	Utfall i förhållande till leveransmål	4
3.2	Genomförande och tidplan	5
3.3	Avsteg från Teknisk handbok	6
3.4	Ekonomisk uppföljning	6
4	Återstår	7
4.1	Eventuellt kvarstående aktiviteter	7

1 Sammanfattning

Linje 12 trafikerade tidigare Klagshamn–Bunkeflostrand–Malmö C–Käglinge utan att köra via Jägersro. För att det skulle vara möjligt att inkludera linje 12 i den framtida knutpunkten vid Jägersro har det tidigare tagits beslut om ny körväg via Jägersrovägen och Cypressvägen. För att kunna införa den nya körvägen har det funnits behov av att anordna en ny lösning för hållplats Gullvik i anslutning till Cypressvägen.

Den nya hållplatslösningen omfattar ett nytt hållplatsläge på Cypressvägen i östergående riktning, samt en bussgata mellan Cypressvägen och Ystadsvägen som medför att bussen kan trafikera befintligt hållplatsläge på Ystadsvägen i västergående riktning. Bussgatan mellan Cypressvägen och Ystadgatan tillkom som en konsekvens av att det inte bedömdes vara möjligt att få till ett hållplatsläge av godtagbar standard på Cypressvägen i västergående riktning. Förslaget med bussgata medförde att en ny detaljplan behövde tas fram då det i gällande detaljplan varit klassat som park.

Införandet av linje 12:s körväg via Jägersrovägen och Cypressvägen ingick som en del av de linjenätsjusteringar inför det nya busslinjenätet som genomfördes i juni 2025.

Linjenätsjusteringar och det nya busslinjenätet beslutades av tekniska nämnden att gälla som planeringsunderlag för Fastighets- och gatukontorets fortsatta arbete med kollektivtrafik och dess infrastruktur i Malmö i augusti 2022. Beslut om godkännande av projektdirektiv för detta projekt togs av avdelningschef för Stadsutvecklingsavdelningen i augusti 2022. Objektsgodkännande för ärendet (TN-2023-861) var uppe i tekniska nämnden 2022-05-30 och godkändes med en budget på 6 mnkr.

Efter detta genomfördes ett omfattande utredningsarbete för att landa i en bra och genomförbar lösning, vilket gjorde att det krävdes en ny detaljplan. Arbetet med detaljplanen gjordes i nära samarbete med Stadsbyggnadskontoret och tog lite mer än ett år att genomföra. Detaljprojekteringen genomfördes under våren/sommaren 2025. Byggnation skedde under sommar/höst 2025. Eftersom det krävdes en ny detaljplan för bussgatan, vilken blev antagen i augusti 2025, så blev trafikstarten av den nya körvägen och nya hållplats Gullvik framflyttade och genomfördes vid tidtabellskiftet 22 mars 2026

Projektets budget var på 6 mnkr. Projektets utfall uppgår till 3,9 mnkr, vilket ger en avvikelse om 2,1 mnkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet. Projektets inkomster uppgår till 1,25 mnkr och består av investeringsbidrag från Skånetrafiken.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 470 tkr brutto och 355 tkr netto för projektet.

2 Bakgrund, syfte och stadens mål

Vid Jägersro pågår planering av ett nytt modernt hästcenter öster om den befintliga travbanan. I och med flytten av trav- och galoppbanläggningen frigörs ytor som gör det möjligt att utveckla centrala Jägersro med en ny stadsbebyggelse i form av bostäder, kontor, service, skolor, parker, gång- och cykelstråk och förbättrad kollektivtrafik. En del i att skapa förbättrad kollektivtrafik handlar om att möjliggöra för en samlad kollektivtrafikknutpunkt vid Jägersro.

Linje 12 trafikerade tidigare Klagshamn–Bunkeflostrand–Malmö C–Käglinge utan att köra via Jägersro. För att det skulle vara möjligt att inkludera linje 12 i den framtida knutpunkten vid Jägersro har det tidigare tagits beslut om ny körväg via Jägersrovägen och Cypressvägen. Förutom att den nya körvägen möjliggör utvecklingen av knutpunkten Jägersro medför den även att en större del av Oxieborna får en direktförbindelse till Jägersro Center.

Projektets syfte har varit att anordna en ny lösning för hållplats Gullvik i anslutning till Cypressvägen för att den nya körvägen ska kunna realiserats. Trafikstarten av den nya körvägen och nya hållplats Gullvik genomfördes vid tidtabellskiftet 22 mars 2026.

Projektet har bidragit till att uppfylla tekniska nämndens grunduppdrag kring kommunens trafik och infrastruktur enligt 8 § i tekniska nämndens reglemente, både vad gäller planering inom kollektivtrafikområdet och inriktning mot en god och säker tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper och med utformning av ett miljöanpassat trafiksystem.

Projektet har även bidragit till att uppfylla kommunfullmäktiges mål att Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser.

3 Utfall i förhållande till leveransmål och ramar

3.1 Utfall i förhållande till leveransmål

Den ursprungliga tidplanen som var att ombyggnaden skulle vara i december 2024 kunde inte hållas. Anledningen till detta var att projektet kom att kräva framtagande av en ny detaljplan, vilket inte var känt vid projektets start. Inledningsvis bedömdes det vara möjligt att anlägga två hållplatser på Cypressvägen utan behov av planändring. Därutöver tillkom behov av avrop av konsult för miljöprovtagningar, både av bussgatan och av busshållplatsen, vilket också påverkade tidplanen.

Den färdigställda bussgatan och busshållplatsen har utvärderats genom provkörning av Skånetrafikens entreprenör, som inte hade några anmärkningar. Inte heller vid genomförd besiktning framkom några brister.

Eftersom bussgatan togs i trafik i skarpt läge den 22 mars 2026 är det i nuläget inte möjligt att bedöma utfallet av trafikeringen eller hur resmönstren påverkas av den ändrade linjedragningen. En uppföljning kommer därför att genomföras i samverkan mellan kommunen, Skånetrafiken och dess entreprenör, som en del av det fortsatta samverkansarbetet.

3.2 Genomförande och tidplan

Projektet har projekterats internt och entreprenör för investeringen har varit Kommunteknik. I projektets inledande skede identifierades inte samtliga hinder som senare uppstod. Under projektets gång visade det sig bland annat att det inte var möjligt att anlägga två nya hållplatslägen längs Cypressvägen vilket var den ursprungliga tanken. Detta framkom bland annat efter dialog med berörda näringsidkare kring en eventuell stängning eller omlokalisering av infarter till deras verksamhet för att möjliggöra byggnation av ena hållplatsläget. Det ursprungliga förslaget bedömdes efter dialogen ej lämpligt vilket ledde till att andra möjliga lösningar fick studeras.

Efter vidare utredning och överväganden beslutades det att projektet istället skulle omfatta anläggandet av en ny bussgata mellan Cypressvägen och Ystadvägen. Då berörd mark var klassad som parkmark krävdes upprättande av en ny detaljplan, vilket medförde att den planerade byggnationen tvingades senareläggas i avvaktan på planutredning och antagande.

Miljöteknisk provtagning utfördes med syftet att klassificera föroreningsnivån i den asfalt och de massor som skulle hanteras vid anläggningsarbetet. Inga föroreningar detekterades i halter över Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM).

Den nya detaljplanen antogs i augusti 2025. I direkt anslutning till detta påbörjades arbetet med att anlägga bussgatan. Denna stod färdig i november 2025. Busshållplatsen uppfördes tidigare och stod färdig i september 2025. Denna åtgärd omfattades inte av detaljplanen, vilket möjliggjorde tidigare genomförande.





Bussgatan mellan Cypressvägen och Ystadvägen



Bussgatan sett från Ystadvägen



Cykelbana och bussgatan vid Cypressvägen

Figur 1. Genomförda åtgärder vid den nya bussgatan mellan Cypressvägen och Ystadvägen.

3.3 Avsteg från Teknisk handbok

Inga avsteg från teknisk handbok har gjorts.

3.4 Ekonomisk uppföljning

3.4.1 Projektkalkyl

Tekniska nämnden beslutade i maj 2022 att godkänna investeringsutgift om 6 mnkr brutto och 4,1 mnkr netto samt driftskonsekvenser om 536 tkr brutto och 400 tkr netto för objektsgodkännande Ny hållplats Gullvik.

Projektets utfall slutar på 3,9 mnkr, vilket ger en avvikelse om 2,1 mnkr lägre än den beräknade utgiften i objektsgodkännandet. Två stora anledningar till att projektet blev

billigare än planerat är att detaljprojektering genomfördes internt och att Kommunteknik var entreprenör för genomförande.

Projektet beviljades medfinansiering från Region Skåne, investeringsbidraget uppgår till 1,25 mnkr.

De totala driftskonsekvenserna uppgår till 470 tkr brutto och 355 tkr netto för projektet. Vid tidigare beräkning av internränta användes en räntesats om 1,25% samt drift och underhåll beräknades med en schablon om 2,75 %. Internräntesatsen inom Malmö Stad har sedan dess höjts till 2,5 % samt att drift och underhåll nu beräknas med en schablon om 0,5%, vilket gör att driftskonsekvenserna blir något lägre än tidigare beräknat. Driftskonsekvenserna påverkas även av att projektets utfall blev lägre än tidigare beräknat.

Projektkalkyl för allmän mark

Kostnad eller intäkt (Tkr)	Beslutad ram	Faktiskt utfall
Offentligt bidrag (investering)	1 825	1 250
Privat bidrag (resultat)	0	0
Summa inkomster	1 825	1 250
Entreprenad	-3 650	-3 379
Projektering	-200	-336
Byggledning	-150	0
Utredningar	0	-231
Hantering av massor över MKM	-300	0
Myndighetsutövning	-250	-16
Interntid	-350	
Oförutsett	-1 100	0
Summa utgifter	-6 000	-3 962
Projektnetto	-4 175	-2 712

Kommentar [PvS1]: Varför har vi ingen interntid? - Sandra skall kolla upp denna och återkomma

Kommentar [PE2R1]: Vi har ingen interntid i mobilitetskategorin då vi inte får extern medfinansiering där interntid ingår. Det är bara i exploatering och SSP som vi har skarp tidföring.

4 Återstår

4.1 Eventuellt kvarstående aktiviteter

All investering är slutförd och både bussgatan och busshållplatsen är slutbesiktigade utan anmärkning. Trafikstart var den 22 mars 2026.

Projektet är överlämnat till driften.