



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-10-21

Vår referens

Gunilla Sandin

Trafikplanerare

gunilla.sandin@malmo.se

Malmöinitiativ Trafiksituationen genom Tygelsjö/Västra Klagstorp EF20260267 TN-2026-2558

Sammanfattning

Ett Malmöinitiativ har inkommit till tekniska nämnden avseende trafiksituationen på Tygelsjövägen genom Tygelsjö och Västra Klagstorp. Upplevelsen är att trafikmängden på Tygelsjövägen har ökat kraftigt de senaste åren och att vägen inte är anpassad för den nuvarande trafikmängden.

Förvaltningens bedömning är att uppmätta fordonsflöden är normala för denna typ av väg. De åtgärder som föreslås i Malmöinitiativet för att minska trafikmängderna bedöms inte som aktuella utifrån kostnad och effekt. Trafiksäkerheten i korsningspunkter mellan motorfordonstrafik och oskyddade trafikanter bedöms vara god och det finns även utbyggd gång- och cykelväg längs med merparten av sträckan. I samband med exploateringsprojektet vid Stava gård i Tygelsjö planeras det för två nya hastighetssäkrade övergångsställen över Tygelsjövägen. Inom förvaltningens arbete med trafiksäkerhet och trafiktrygghet går det inte att motivera ytterligare åtgärder längs med Tygelsjövägen.

Mot denna bakgrund föreslår förvaltningen att nämnden avslår Malmöinitiativet.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

- att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt
- att avslå Malmöinitiativet.

Beslutsunderlag

- Malmöinitiativ Trafiksituationen genom Tygelsjö/Västra Klagstorp EF20260267



- G-Tjänsteskrivelse TRU 261103 Malmöinitiativ Trafiksituationen genom Tygelsjö/Västra Klagstorp, EF20260267
- Förslag till yttrande TRU 261103 Malmöinitiativ Trafiksituationen genom Tygelsjö/Västra Klagstorp, EF20260267

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2026-11-03

Beslutet skickas till

Malmöinitiativet

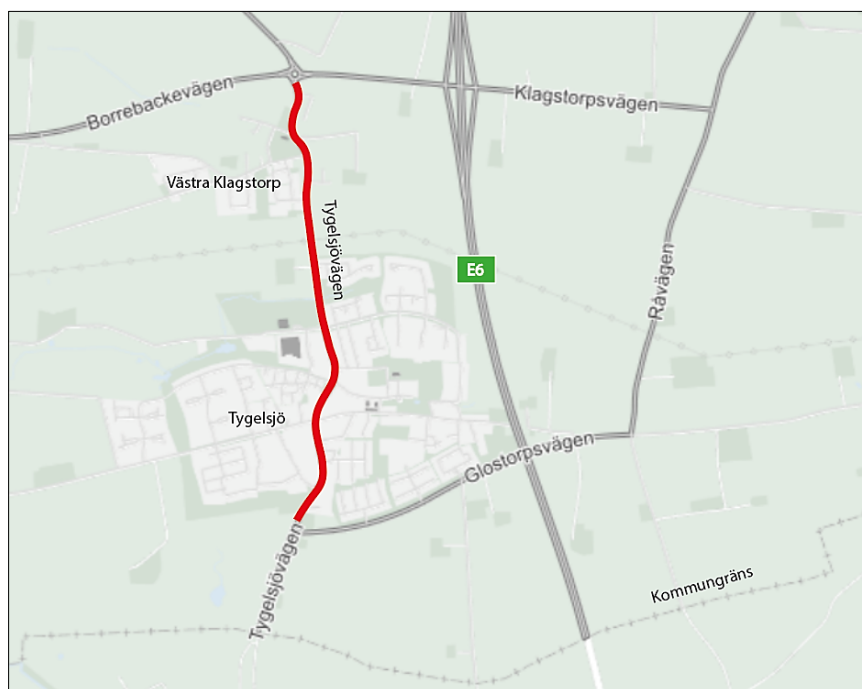
Trafikverket

Ärendet

Bakgrund

Ett Malmöinitiativ har inkommit till tekniska nämnden avseende trafiksituationen på Tygelsjövägen genom Tygelsjö och Västra Klagstorp (se Figur 1). Det beskrivs att utbyggnaden av Tygelsjö samt exploateringar i närliggande orter som Hököpinge och Gessie söder om Tygelsjö har bidragit till att trafikmängden på Tygelsjövägen genom Tygelsjö och Västra Klagstorp har ökat kraftigt de senaste åren. Upplevelsen är att vägen inte är anpassad för den nuvarande trafikmängden, med direktutfarter från bostäder och många barn som korsar vägen. Det finns också en oro för att den historiska bymiljön i Tygelsjö och Västra Klagstorp riskerar att förlora sin karaktär då vägen som tidigare har fungerat som en bygata har utvecklats till något som man upplever som en genomfartsled. Förutom de negativa aspekterna på boendemiljön framhålls även att bebyggelsen inte är byggd för dagens trafiknivåer med avseende på buller eller vibrationer, samt att det har blivit mer otryggt för barn att korsa Tygelsjövägen.

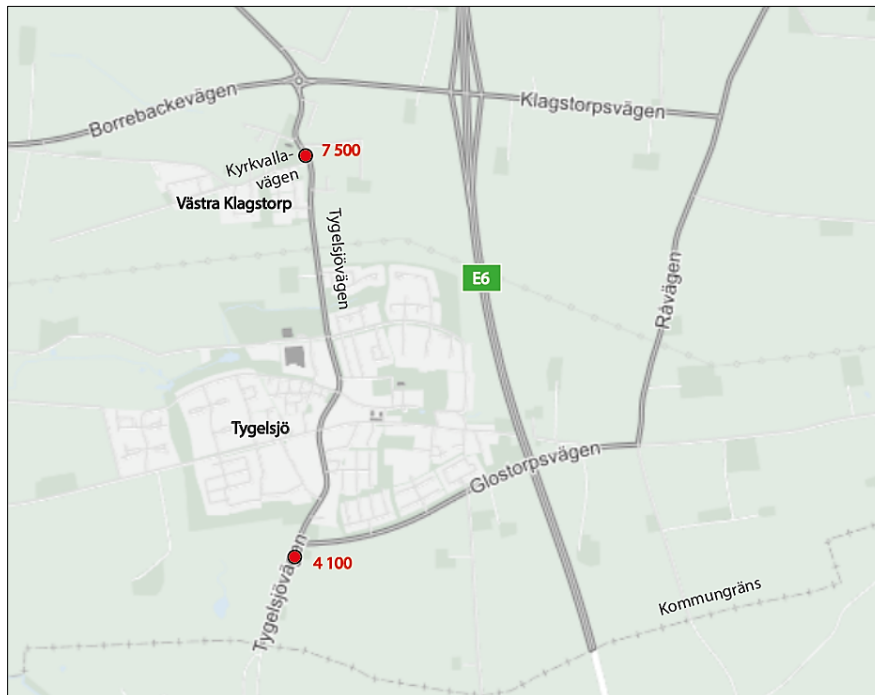
I initiativet efterfrågas det att barnperspektivet ges en större tyngd i den fortsatta planeringen av Tygelsjös och Västra Klagstorps utveckling, samt att det görs en tydlig översyn av konsekvenserna för trafiken på Tygelsjövägen innan fortsatt exploatering genomförs. I initiativet föreslås också åtgärder i syfte att minska genomfartstrafiken genom Tygelsjö och Västra Klagstorp. Initialt föreslås det att det införs ett förbud för genomfartstrafik av tung trafik på Tygelsjövägen. På sikt föreslås det att det anläggs en ny av- och påfart från E6 till Glostorpsvägen alternativt att det anläggs en förbifart öster om Tygelsjö och Västra Klagstorp.



Figur 1. Översikt över aktuellt område och aktuell sträcka av Tygelsjövägen (rödmarkerad).

Trafikutvecklingen på Tygelsjövägen

Det finns två mätpunkter på Tygelsjövägen där Malmö stad har genomfört trafikmätningar kontinuerligt och under de senaste åren. Dessa mätpunkter ligger söder om Glostorpsvägen, strax söder om Tygelsjö, samt norr om Kyrkvallavägen i Västra Klagstorp (se Figur 2). Vid mätpunkten söder om Glostorpsvägen finns en kontinuerlig mätserie över tid. Där har trafikmängderna varit relativt konstanta över tid, mellan 3000–3500 fordon per medelvardagsdygn (den genomsnittliga trafiken per vardagsdygn) från mitten av 1980-talet och fram till år 2021. År 2024 var trafikmängderna 4100 fordon per medelvardagsdygn, det vill säga något högre än tidigare mätningar. Den senaste mätningen dessförinnan genomfördes år 2021 och då var trafikmängderna 3500 fordon per medelvardagsdygn. Det verkar alltså finnas en viss uppåtgående trend gällande mängden fordonstrafik på Tygelsjövägen, men eftersom det endast är mätningen 2024 som visar på högre trafikmängder jämfört med tidigare mätningar är det svårt att säga med säkerhet. Den långsiktiga trenden verkar ändå vara att trafikmängderna är relativt stabila på Tygelsjövägen. Vid mätpunkten norr om Kyrkvallavägen var trafikmängderna, uttryckt i medelvardagsdygn, 7500 fordon år 2024. Den senaste mätningen dessförinnan vid denna mät punkt genomfördes år 2016, då var trafikmängderna 6500 fordon per medelvardagsdygn.



Figur 2. Översikt över aktuella mätpunkter och senast uppmätta trafikmängder, år 2024, angivet som antal fordon/medelvardagsdygn. Medelvardagsdygnstrafiken (MVD) är den genomsnittliga trafikmängden under vardagar (måndag–fredag) för all motorfordonstrafik i båda riktningarna.

Trafikutvecklingen framöver beror på framtida färdmedelsfördelning i Tyngsjö. Om färdmedelsandelen med bil är densamma som idag är prognosen för år 2045 trafikmängder på 4500-5000 fordon vid mätpunkten söder om Glostörpsvägen, och cirka 9000 fordon vid mätpunkten norr om Kyrkvallavägen. Anledningen till ökningen är främst en prognosticerad befolkningstillväxt i området. Malmö stad arbetar utifrån mål om förändrade färdmedelsandelar som finns i Trafik- och mobilitetsplanen, TROMP:en. I den finns mål om minskad färdmedelsandel med bil i Tyngsjö, från dagens 68 % till 45 % år 2040. Förutsatt att målen i TROMP:en om en minskad färdmedelsandel nås blir trafikutvecklingen på Tyngsjövägen fram till år 2045 försumbar, eller får rentav en något minskande trend.

Utifrån dagens trafikmätningar är trafikmängden per vardagsdygn cirka 3400 fordon fler vid mätpunkten norr om Kyrkvallavägen jämfört med mätpunkten söder om Glostörpsvägen. En betydande del av biltrafiken kan därmed antas ha målpunkter i Västra Klagstorp och Tyngsjö, snarare än att utgöra genomfartstrafik genom samhällena.

Den uppmätta andelen medeltung och tung trafik var totalt 6 % vid mätpunkten norr om Kyrkvallavägen år 2024, varav 4 % medeltung trafik och 2 % tung trafik. Vid mätpunkten söder om Glostörpsvägen var andelen medeltung och tung trafik totalt 9 % år 2024, varav 5 % medeltung trafik och 4 % tung trafik. Medeltung trafik är till



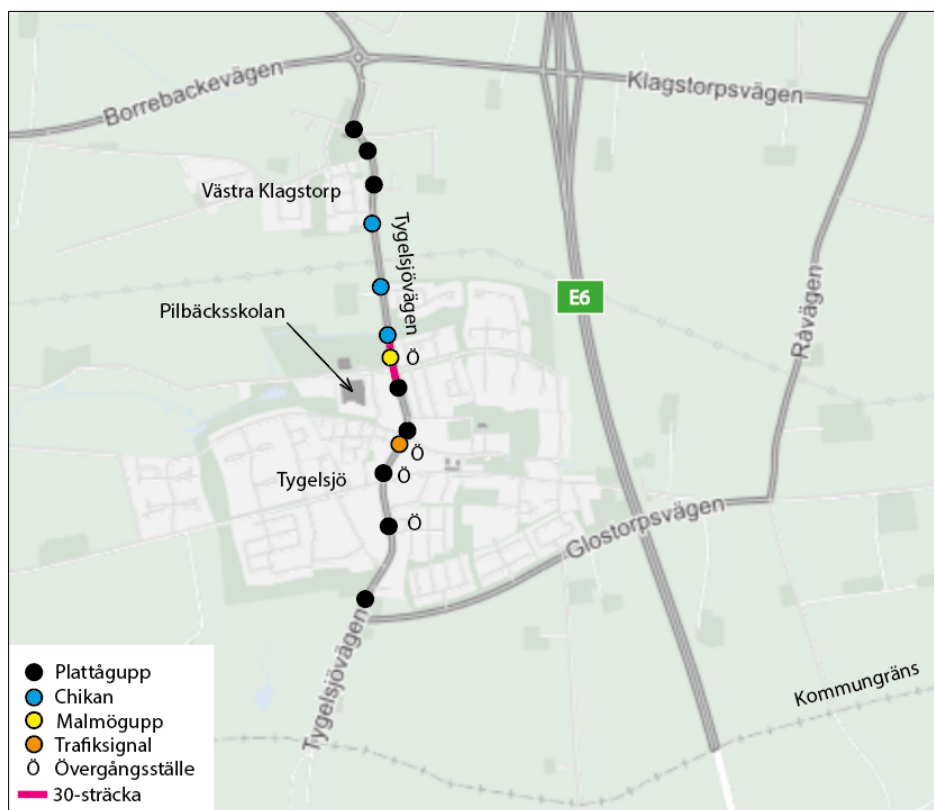
exempel skåpbilar för cityleveranser, medan tung trafik är till exempel bussar och olika typer av lastbilar. En betydande andel av den tunga trafiken, drygt 100 fordon per dygn, består av regionbusstrafik med linje 150, som kategoriseras som tung trafik i Malmö stads mätningar. Utöver det finns verksamheter i Tygelsjö som behöver leveranser av tung trafik, bland annat livsmedelsbutik, skolor och förskolor. Även jordbruksfordon trafikerar Tygelsjövägen.

Det finns vissa osäkerheter i mätningar av tung trafik, men den uppmätta andelen medeltung och tung trafik på Tygelsjövägen är jämförbar med de andelar som brukar uppmätas på vägar med liknande funktion och trafikmängder.

Tygelsjövägens nuvarande funktion och utformning

Tygelsjövägen är klassificerad som huvudgata och reglerad som huvudled. Vägen trafikeras bland annat av kollektivtrafik i form av regionbusslinje 150 som trafikerar mellan Vellinge och Klågerup, via bland annat Tygelsjö och Västra Klagstorp och centrala Malmö. Busslinjen har 15-minuterstrafik i högtrafik i vardera riktningen. Tygelsjövägen är en viktig länk in till Malmö för närliggande orter. Dess funktion som huvudgata innebär att vägen ska kunna hantera alla behov av resor och transporter till och genom Tygelsjös och Västra Klagstorps alla målpunkter. Samtidigt behöver vägen kunna korsas på ett säkert sätt av framför allt barn och äldre som ska till skolor och andra målpunkter.

Tygelsjövägen är utformad med två körfält och med kombinerad gång- och cykelbana separerad från körbanan längs största delen av sträckan. Undantag är sträckan förbi Västra Klagstorp där det endast är gångbana utmed vägen. Passagemöjligheterna över Tygelsjövägen består av hastighetssäkrade, oreglerade passager i form av platågupp och chikaner samt, på sträckan genom Tygelsjö, av hastighetssäkrade övergångsställen och ett signalreglerat övergångsställe (se Figur 3). Hastighetsgränsen på Tygelsjövägen genom Västra Klagstorp och Tygelsjö är 40 km/h, med undantag för en sträcka vid Pilbäcksskolan där hastighetsgränsen är 30 km/h.



Figur 3. Översikt över hastighetssäkrade passager över Tygelsjövägen.

Tidigare genomförd och planerad utbyggnad

Sedan sent 1990-tal har Västra Klagstorp och Tygelsjö vuxit successivt med nya bostäder, verksamheter och naturområden, där expansionen huvudsakligen har skett norrut och västerut. De senaste 10 åren har utbyggnaden bland annat bestått av en ny livsmedelsbutik (ICA Supermarket Tygelsjö), en ny förskola (Hästkons förskola), ett nytt natur- och rekreationsområde vid Pilbäcks idrottsplats med bland annat en ny lekplats och konstgräsplan, samt nya bostadsområden i både Västra Klagstorp och Tygelsjö (se Figur 4). På sikt planeras det för ytterligare ett bostadsområde i Västra Klagstorp vid Änghaga gård och ett i Tygelsjö vid Stava gård. Både genomförd och planerad utbyggnad är i linje med Malmös översiktsplan och syftar till att skapa en mer varierad bostadsbebyggelse i Västra Klagstorp och Tygelsjö och att stärka serviceutbudet med fler grundskolor, förskolor, fritidsytor, handel med mera.



Figur 4. Exploateringsområden i Västra Klagstorp och Tygelsjö de senaste 10 åren. Vita områden är antagna detaljplanområden som är utbyggda sedan 2015, medan gula områden är planerade kommande utbyggnadsområden som är i detaljplaneskede.

Tidigare utredda, genomförda och planerade trafikåtgärder

Det har sedan tidigare utretts och genomförts ett antal trafikåtgärder på Tygelsjövägen i Tygelsjö och Västra Klagstorp. I Tygelsjö har fem så kallade platågupp anlagts, och även i Västra Klagstorp har tre platågupp anlagts som hastighetssäkrande åtgärder. Dessa åtgärder tillsammans med hastighetsgränsen 40 km/h är tänkta att bidra till god trafiksäkerhet på Tygelsjövägen. Efter tidigare önskemål från medborgare har det även anlagts ett övergångsställe på Tygelsjövägen vid korsningen med Fogsvansgatan.

Det har tidigare funnits önskemål om och utretts huruvida det är aktuellt att anlägga övergångsställe över Tygelsjövägen i Västra Klagstorp, där övergångsställe i dagsläget saknas. Detta har utretts inom ramen för tidigare Malmöinitiativ (TN-2023-1063) samt genom inkommen synpunkt (TN-2025-1053). Det har då konstaterats att Tygelsjövägen genom Västra Klagstorp inte är olycksdrabbad, och i kombination med att det anlagts hastighetsdämpande åtgärder som ett sätt att underlätta passage över vägen så har det inte varit aktuellt att anlägga ett övergångsställe.

I samband med all utbyggnad, både vid tidigare och framtida exploatering i Tygelsjö och Västra Klagstorp, görs en bedömning av utbyggnadsområdets påverkan på den befintliga trafiksituationen och behovet av eventuella trafikåtgärder. Vanligtvis koncentreras trafikåtgärderna till gatorna inom exploateringsområdet och till gatorna i



direkt anslutning till området där behoven oftast är som störst. I samband med utbyggnaden av det nya bostadsområdet vid Stava gård i Tyngsö planeras det för två nya hastighetsäkrade övergångsställen på Tyngsjövägen vid de två befintliga avsmalningarna/tätortsportarna norr om Laavägen och Tornväktaregatan.

Förvaltningens bedömning av trafiksäkerhet och trafiktrygghet på Tyngsjövägen

På Tyngsjövägen genom Västra Klagstorp och Tyngsö har det den senaste tioårsperioden inträffat 22 trafikolyckor varav åtta kollisionsoolyckor som främst har skett mellan motorfordon och cykel. Övriga olyckor (14 stycken) var singelolyckor med fotgängare, cykel respektive motorfordon. Skadegraden har totalt sett varit måttlig och lindrig. En allvarlig olycka har skett bland singelolyckorna. Utifrån antalet trafikolyckor bedöms denna sträcka inte som olycksdrabbad.

Medelhastigheten på Tyngsjövägen genom Tyngsö och Västra Klagstorp är enligt GPS-tjänst generellt mellan 30-40 km/h, medan 85-percentilen ligger mellan 35-50 km/h, det vill säga på vissa delsträckor något över hastighetsgränsen. Detta beror troligen på att det förekommer längre raksträckor på delar av vägen. Generellt är det dock inga höga hastigheter på Tyngsjövägen och det är i allmänhet svårt att helt minimera hastighetsöverträdelser genom regleringar och gatuutformningar.

Initiativtagarna lyfter även en upplevd otrygghet när gående, särskilt barn, passerar Tyngsjövägen. Initiativtagarna skriver att det finns behov av att korsas Tyngsjövägen för att ta sig till olika målpunkter, bland annat för barn som ska till skolor och andra målpunkter. Många Malmöbor upplever otrygghet i trafiken. Otrygghetskänslan är framför allt kopplad till förekomsten av biltrafik. Det kan till exempel handla om upplevda höga hastigheter, höga fordonsflöden eller att bilister inte följer de trafikregler som finns. Det är till stor del gående och cyklister som upplever otrygghet och den uppstår framför allt när barn vistas i samma gatumiljöer som biltrafiken. Den upplevda känslan av otrygghet i trafiken kan skilja sig från den faktiska trafiksäkerheten och kan därför vara svårare att åtgärda. Den upplevda känslan av otrygghet i trafiken är en individuell känsla, och en åtgärd som skapar trygghet för en person kan ge motsatt eller ingen effekt hos en annan.

Tyngsjövägen är en väg som sträcker sig genom hela Tyngsö och Västra Klagstorp och fungerar strukturmässigt som en huvudgata genom samhällena. I nuläget finns det hastighetssäkrade övergångsställen genom Tyngsö med jämna mellanrum. Tillsammans med övriga farthinder bidrar det till ett lugnare trafiktempo och lägre hastigheter på sträckan än vad som annars hade uppmäts. Bedömningen är att befintliga farthinder och övergångsställen – hastighetssäkrade övergångsställen samt det signalreglerade övergångsstället vid Tyngsö skolväg/Gullkragegatan – är väl utplacerade längs med vägen i förhållande till var det finns målpunkter, så som skolor och idrottsplats. Det



finns även en gång- och cykelväg separerad från körbanan längs Tygelsjövägen genom hela Tygelsjö, vilket innebär att gående och cyklister inte behöver vistas ute på Tygelsjövägen när de färdas längs med vägen. Även detta bidrar till god trafiksäkerhet på sträckan.

I Västra Klagstorp finns inget övergångsställe. Den tidigare bedömningen att det i dagsläget inte är prioriterat att anlägga ett övergångsställe i Västra Klagstorp kvarstår, eftersom sträckan inte är olycksdrabbad och det finns hastighetsdämpande åtgärder anlagda på Tygelsjövägen genom samhället. Även i Västra Klagstorp finns gångbana längs med Tygelsjövägen. På delar av sträckan är gångbanan smal, men på grund av det begränsade utrymmet mellan de intilliggande fastighetsgränserna bedöms den vara svår att bredda.

Förvaltningens bedömning av föreslagna åtgärder för minskad genomfartstrafik på Tygelsjövägen

Initiativtagarna föreslår ett genomfartsförbud för tung trafik på Tygelsjövägen. Då Tygelsjövägen är upplåten för allmän trafik ska det föreligga mycket särskilda förutsättningar för att ett förbud mot tung trafik ska vara aktuellt. Ett genomfartsförbud för tung trafik ska vara motiverat av väldigt höga trafikmängder och/eller stora trafikproblem, och även då bör andra regleringar/åtgärder utredas i första hand. Tygelsjövägen är vidare utpekad som huvudgata i översiktsplanen, och på kommunens huvudgator behöver tung trafik kunna gå.

Förslaget om en ny förbifart bedöms av förvaltningen inte som ett aktuellt alternativ ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Som tidigare konstaterats kan en betydande del av trafiken på Tygelsjövägen antas ha målpunkter i Västra Klagstorp och Tygelsjö och denna trafik skulle inte nyttja en förbifart. Åtgärden är inte heller utpekad i kommunens översiktsplan. Förslaget hänger även ihop med statligt vägnät där kommunen inte har rådighet. På det befintliga vägnätet öster om Tygelsjö, Glostorpsvägen/ Råvägen/ Klagstorpsvägen, som idag kan användas som alternativ för genomfartstrafiken, är Trafikverket väghållare. En ny av- och påfart från E6 vid Glostorpsvägen skulle helt och hållet vara belägen på Trafikverkets vägnät. Malmöinitiativet delges även Trafikverket.

Förvaltningens förslag

Förvaltningens bedömning är att Tygelsjövägen utifrån sin funktion och nuvarande utformning fungerar för vägens trafikmängder och att uppmätta fordonsflöden är normala för denna typ av väg. De åtgärder som föreslås i Malmöinitiativet för att minska trafikmängderna bedöms inte som rimliga utifrån kostnad och effekt.

Trafiksäkerheten i korsningspunkter mellan motorfordonstrafik och oskyddade trafikanter längs sträckan bedöms också vara god och det finns utbyggd gång- och



cykelväg längs med merparten av sträckan. I samband med exploateringsprojektet vid Stava gård i Tygelsjö planeras det för två nya hastighetssäkrade övergångsställen över Tygelsjövägen vid de två befintliga avsmalningarna/tätortsportarna norr om Laavägen och Tornväktaregatan. Inom förvaltningens arbete med trafiksäkerhet och trafiktrygghet går det inte att motivera ytterligare åtgärder längs med Tygelsjövägen.

Initiativtagarna framhåller även att bebyggelsen inte är byggd för dagens trafiknivåer med avseende på buller eller vibrationer. Fastighetsägare som anser att deras fastighet blir negativt påverkad av trafikbuller och är berättigade till bullerskyddsbidrag kan ansöka om bullerskyddsbidrag från Malmö stad¹.

Mot denna bakgrund föreslår förvaltningen att nämnden avslår Malmöinitiativet.

Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Martin Lundin Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör

¹ [Bullerskyddsbidrag - Malmö stad](#)