

Gods- och trafikanalys

Jägersro, Fosieby, Elisedal & Fredriksberg

Sammanställd av Stadsbyggnadskontoret i samarbete med Fastighets- och gatukontoret samt Stadskontoret i Malmö stad.

2025-05-23
Jonas Standar
Trafikplanerare
Malmö Stadsbyggnadskontor



Innehåll

Bakgrund	2
Nuläge och planeringsförutsättningar	3
Trafikflöden idag.....	3
Godstransporternas klassificering	7
Markanvändning idag och enligt ÖP	8
Kollektivtrafik idag och i framtiden.....	11
Intervjustudie gällande näringslivets behov	13
Trafikanalys	14
Trafiksimulering nuläge.....	16
Trafikanalys med prognosticerad trafik för Käglingevägen.....	16
Trafikanalys med prognosticerad trafik för Arrievägen	18
Studerade åtgärder	19
Mindre åtgärder på kortare sikt.....	19
Trafiksimulering för Jägersro prognosåret.....	24
Större åtgärder på längre sikt.....	26
Slutsats	28



Bakgrund

Denna studie omfattar analyser med fokus på bil- och godstransporter i Jägersro, Fosieby industriområde, Elisedal, Fredriksberg samt angränsande vägar och gator, nedan benämnt studieområdet. Syftet med studien är studera hur trafiksituationen ser ut i området idag samt år 2050 om stadens utvecklas enligt stadens Översiktsplan och TROMP (trafik- och mobilitetsplan). Vidare syftar studien att studera möjliga trafikåtgärder som kan minska risken för kapacitetsproblem som framförallt påverkar godstransporter i framtiden. Fokus ligger på huvudgatorna och andra större uppsamlings- och verksamhetsgator inom området, men inte de större trafiklederna och motorvägarna såsom Inre Ringvägen, Yttre Ringvägen och Ystadvägen.



Figur 1 Studieområde markerat i röstreckad linje. Trafikleder, huvudgator och viktiga uppsamlingsgator är redovisade.

Studien syftar vidare till att klargöra de översiktliga trafikala förutsättningarna och möjliga lösningar inom planområdet för det pågående arbetet med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Jägersro samt att öka kunskapen kring hur verksamheterna i studieområdet uppfattar trafiksituationen och vad de har för behov av transporter i framtiden.

Kostnader, finansiering, genomförande eller möjlig tidplan för genomförande är inte studerat i denna studie. Det är inte heller näringslivets egna utvecklingsplaner, men de bedöms till stor del inrymmas i utvecklingen enligt stadens översiktsplan.



Nuläge och planeringsförutsättningar

I följande kapitel beskrivs nulägesituationen samt de planeringsförutsättningar som finns för framtiden såsom framtida markanvändning.

Trafikflöden idag

I arbetet har trafikmätningar genomförts för en del av gatorna i närområdet som tillsammans med tidigare genomförda trafikmätningar redovisas i nedanstående figur. Alla siffror avser medelvardagsdygnstrafik (MVDT). Med MVDT avses medelvardagsdygnstrafik. Notera att vi inom kommunens trafikanalyser alltid använder oss av medelvardagsdygnstrafik (MvDT) och inte årsdygnstrafik (ÅDT). ÅDT är genomsnittet av trafik under alla dagar på året (måndag till söndag) och MvDT är medelvärdet för alla vardagar (måndag till fredag).



Figur 2 Senast uppmätta trafikflöden (MVDT) på huvudgator och större uppsamlingsgator inom studieområdet.

I de uppmätta trafikflödena ingår även andelen tung respektive medeltung trafik. Tung och medeltung trafik ligger tillsammans på totalt ca 5-10% för de flesta gatorna inom planområdet och då ingår även busstrafik. Med tung trafik avses större motorfordon med vikt över 3,5 ton (exempelvis bussar och lastbilar) och med medeltung trafik avses mindre tunga motorfordon under 3,5 ton (exempelvis lätt lastbil eller skåpbil).

De uppmätta trafikflödena inom studieområdet samt pågående arbete med FÖP Jägersro har inneburit att ett extra behov av att beskriva dagens trafikmängder för korsningen mellan Jägersrovägen och Agnesfridsvägen respektive korsningspunkter längs Käglingevägen, vilket gjorts under nedanstående rubriker.

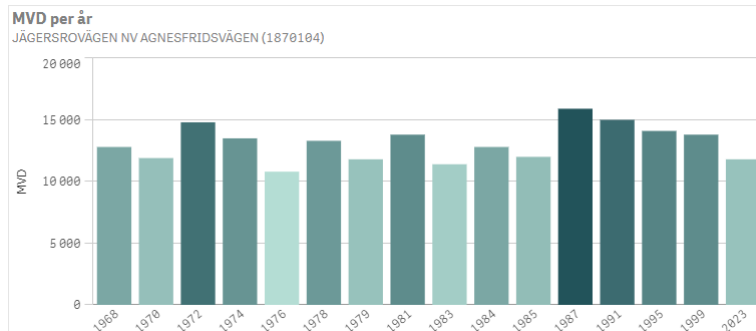
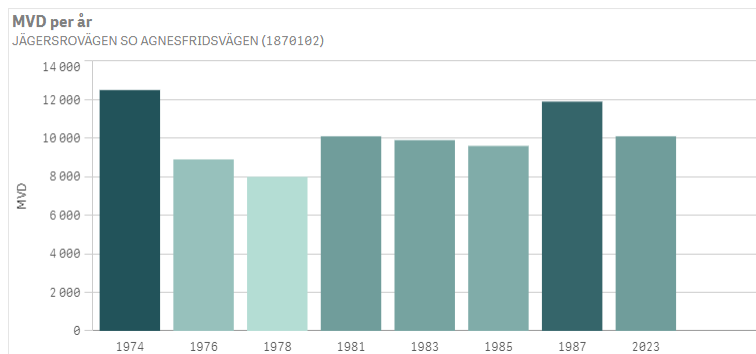


Korsningspunkt mellan Jägersrovägen Agnesfridsvägen

För Jägersrovägen öster om Agnesfridsvägen visar trafikmätningen från 2023 ett trafikflöde på 10100 MVD. Av dessa 10100 mvd är 4% (ca 400 fordon) medeltung trafik och 6% (ca 600 fordon) tung trafik. Under 2023 trafikerade Jägersrovägen av busslinje 1, 31, 141 och 144 mellan Agnesfridsvägen och Käglingevägen. Dessa busslinjer utgör tillsammans drygt 350 tunga fordon per dygn. Detta innebär i sin tur att den tunga lastbilstrafiken är ca 250 fordon per dygn på sträckan samt 400 medeltunga fordon.

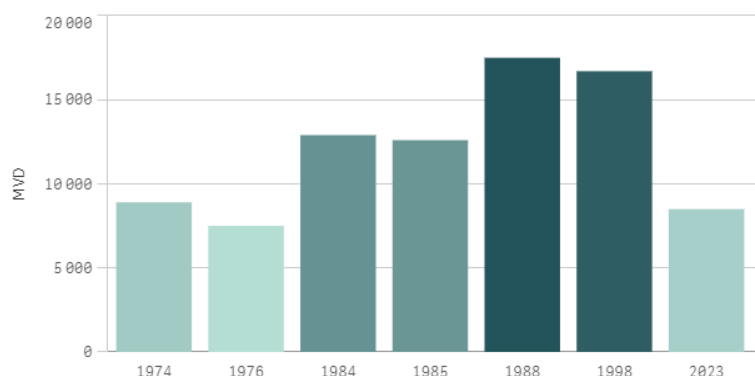
Trafikflödena på Jägersrovägen öster om cirkulationsplatsen har legat kring 10000 de senaste 50 åren, med toppnoteringar på drygt 12000 mvd och lägsta noteringar på ca 8000. Västra delen av Jägersrovägen har legat mellan 10-16000 mvd, men stadigt minskat sedan toppnoteringen på 15900 år 1987. Se figur nedan.

Trafikflödena på Agnesfridsvägen har varierat betydligt mer. Detta beror troligen på anläggandet av både Inre- och Yttre Ringvägen. Den högsta noteringen söder om cirkulationen är drygt 17000 år 1988 jämfört med dagens 8500. Även förändringen av handeln i Jägersro kan ha påverkat trafikflödena.



MVD per år

AGNESFRIDSVÄGEN SV JÄGERSROVÄGEN (1870103)



Figur 3 Historiska trafikflöden på Jägersrovägen väster om cirkulationsplatsen (överst), Jägersrovägen öster om cirkulationsplatsen (mitten) samt Agnesfridsvägen söder om cirkulationsplatsen (nederst). Historiska mätpunkter saknas för Agnesfridsvägen norr om cirkulationsplatsen.

Korsningen mellan Jägersrovägen och Agnesfridsvägen byggdes om från en signalkorsning till en cirkulationsplats under början av 00-talet. De historiska flödena tyder på en betydligt högre kapacitet än dagens trafikflöden, även om dagens trafikmiljöer med största sannolikhet har betydligt fler cyklister och fotgängare som också har anspråk i korsningspunkterna och därmed begränsat vägtrafikens kapacitet.

Käglingevägen

Trafikflödena varierar stort på Käglingevägens olika delar. Käglingevägen börjar i norr i en trevägskorsning med Jägersrovägen som idag är utformad och reglerad som en cirkulationsplats. Trafikflödena söder om denna cirkulationsplats är år 2023 ca 13600 MVD. Av dessa är 8% (ca 1100 fordon) medeltung trafik och 5% (ca 700 fordon) tung trafik.

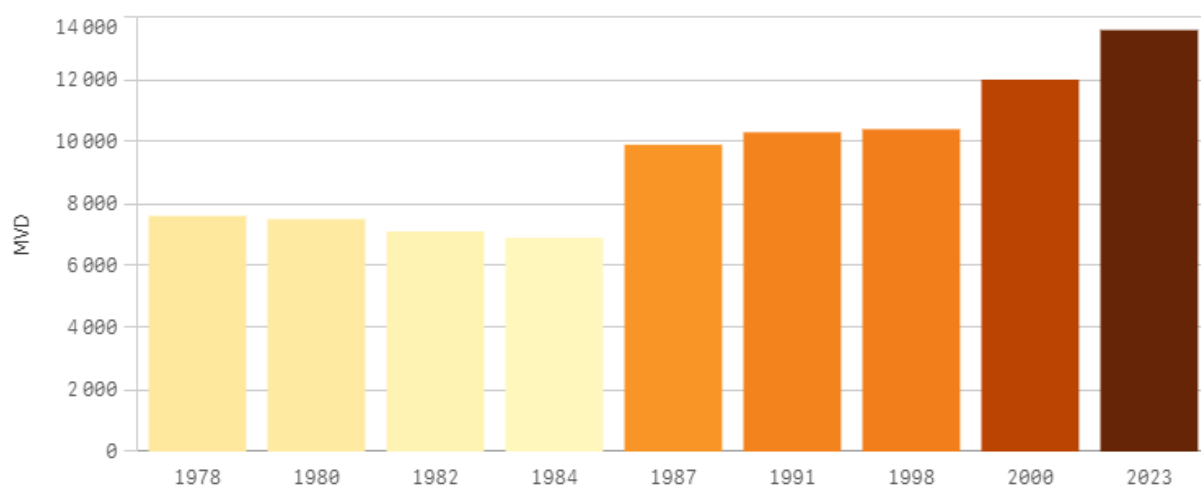
Vidare söderut korsas Ystadvägen planskilt, där norra anslutningarna är reglerade med väjningsplikt och där södra delen är utformad som en droppe (3/4 cirkulationsplats). Trafikflödet söder om trafikplatsen är år 2024 ca 13600 MVD. Av dessa är 8% (ca 1800 fordon) medeltung trafik och 5% (ca 1100 fordon) tung trafik. Korsningen med Hornyxegatan är en trevägskorsning med väjningsplikt mot Käglingevägen.

Trafikflödena avtar sedan gradvis längre söderut. Korsningen med Kantyxegatan är en cirkulationsplats och resterande korsningspunkter har väjningsplikt mot Käglingevägen. Söder om Stenåldersgatan var trafikflödena år 2024 9500 MVD, varav 5% (ca 500 fordon) var medeltung trafik samt 3% (ca 300 fordon) tung trafik. Söder om Ringvägen var flödet 9900 MVD år 1987 och 11000 MVD år 1989.



MVD per år

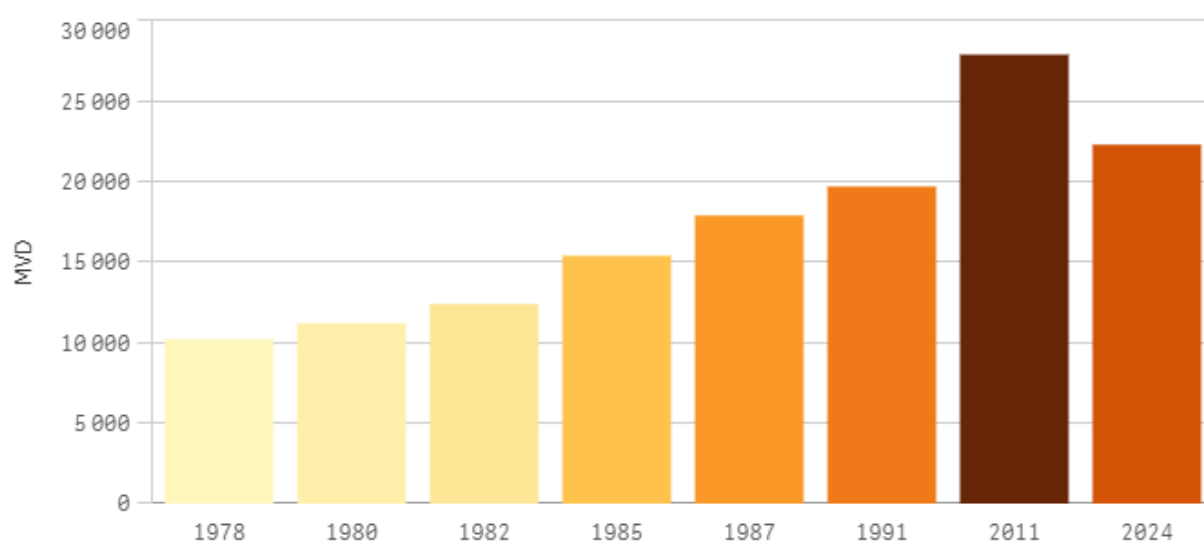
KÄGLINGEVÄGEN SV JÄGERSROVÄGEN (1870303)



Figur 4. Historiska trafikflöden på Käglingsvägen sydväst om Jägersrovägen.

MVD per år

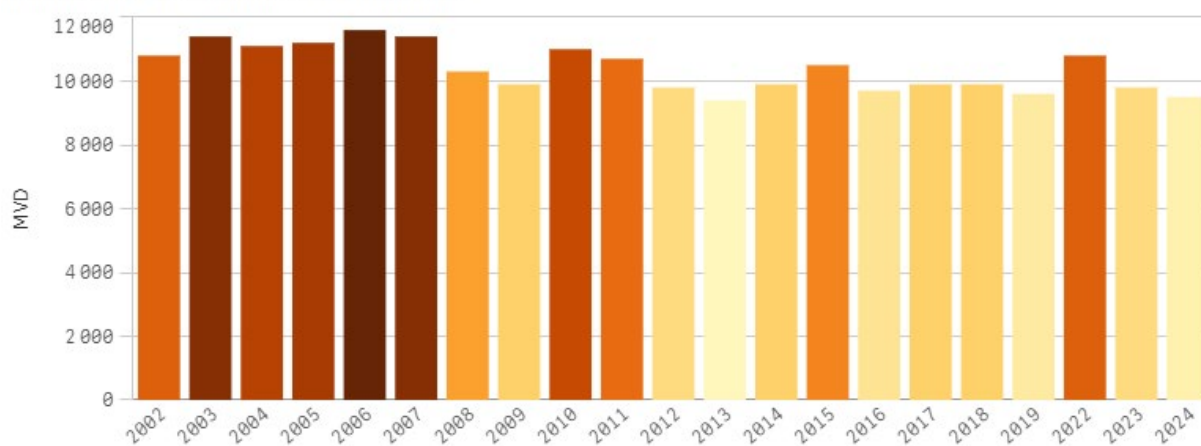
KÄGLINGEVÄGEN N HORNYXEGATAN (1790901)



Figur 5. Historiska trafikflöden på Käglingsvägen norr om Hornyxegatan- t om Stenåldersvägen, dvs ungefär vid bron över Yttre Ringvägen.

MVD per år

KÄGLINGEVÄGEN SO STENÅLDERSGATAN (3201002)



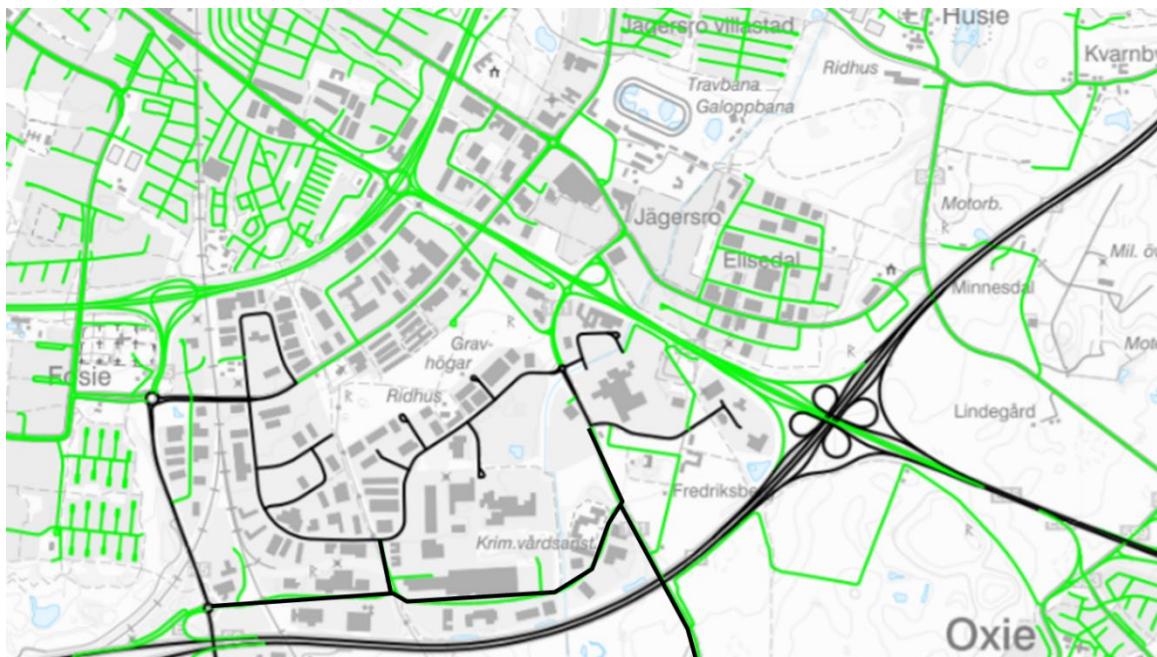
Figur 6. Historiska trafikflöden på Käglingevägen sydost om Stenåldersvägen, dvs ungefär vid bron över Yttre Ringvägen.

Den historiska tillbakablicken tyder på att de genomgående trafikflödena legat ganska stabil eller avtagit något under de senaste 20-40 åren. Trafikflödena med målpunkt inom studieområdet har troligen ökat till 2011, men därefter avtagit. En bidragande förklaring till detta kan vara näringslivets ökade fokus på optimering av transportflöden, vilket gjort att det idag transporteras mer per enskild transport och därmed inte behövt öka antalet transporter i så stor utsträckning trots att mängden gods ökat.

Godstransporternas klassificering

Bärighetsklass (BK) är den klassificering som används för att gradera bärighet, dvs hur tunga fordon en bro eller en väg får belastas med. I Malmö är gatunätet generellt dimensionerat efter BK4, vilket innebär att maximalt 64 tons bruttovikt tillåts. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre. En stor del av gatunätet i Fositeby samt de statliga motorvägarna är klassade för BK4, vilket innebär maximalt 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre. Både BK2 och BK3 har lägre tillåten maxvikt än BK1 och BK4.

Det utpekade nätet innebär att BK4-fordon till och från Fositeby Industriområde behöver ta vägen via Arrievägen och trafikplats Lockarp för att nå Yttre Ringvägen. Ystadvägen nordväst om Yttre Ringvägen ingår inte i BK4-vägnätet. Anledningen till detta är att Käglingevägens bro över Ystadvägen inte är dimensionerad för så tunga fordon. Detta skapar idag större omvägar för en del av de tyngsta godstransporterna till och från verksamheterna inom Fositeby och Fredriksberg.



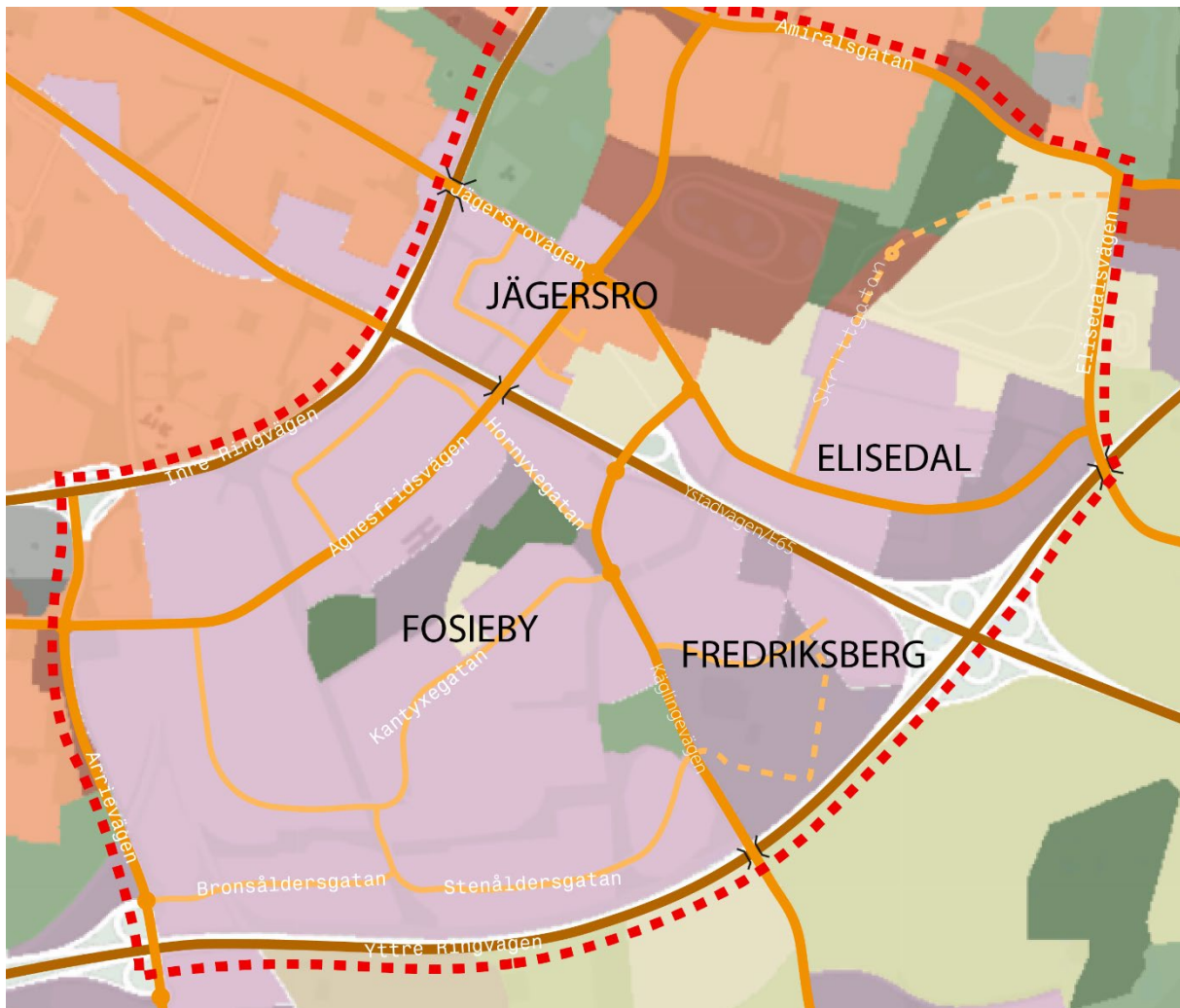
Figur 7. Bärighetsklass för vägar och gator i och kring studieområdet. Grönt avser BK1 och svart avser BK4.



Markanvändning idag och enligt ÖP

Nedan finns ett utdrag från Malmös Översiktsplan 2023 som illustrerar dagens och framtida markanvändning inom studieområdet. Det finns utpekade ytor för utökade verksamhetsområden i Elisedal, Fredriksberg och Fosieby. Utbyggnaden i Elisedal pågår och planeringen pågår i Fredriksberg. Utöver det pågår arbete med fördjupad Översiktsplan för Jägersro.

Stadens översiktsplan har kapacitet till ytterligare ca 4000 arbetsplatser inom studieområdet samt 4000 bostäder inom FÖP och ytterligare 600-650 bostäder i Almgården.



Figur 8. Studieområdets olika delar, med befintlig och ny markanvändning enligt Malmös Översiktsplan. Lila är verksamhetsområde och orange/brun avser blandad stad.

Verksamhetsområden

Dessa områden har tillsammans ett strategiskt läge mellan Yttre och Inre Ringvägen och inbegriper ca 700 företag och ca 15 000 arbetsplatser. Utveckling pågår i Elisedal samt planering i Fredriksberg.

Verksamhetsområdena rymmer en bredd av branscher med tyngdpunkt på tillverkningsindustri, logistik, bygg- och hantverk, utbildning samt volym och fackhandel. Företagsstrukturen påminner delvis om den som finns i andra delar av staden, med många



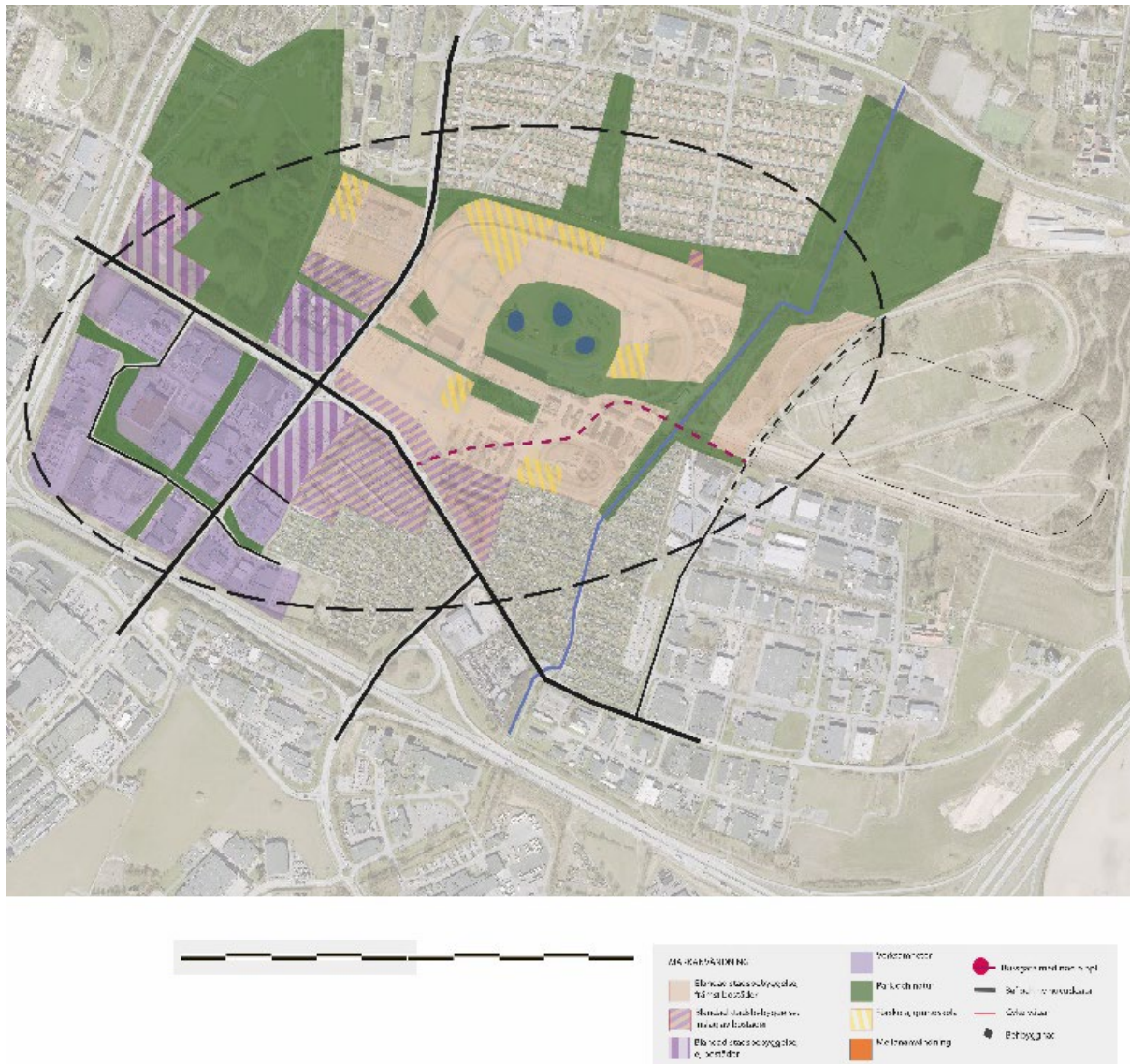
s.k mikroföretag. I området finns dock en relativt stor tyngdpunkt på medelstora och större företag med företag som bl.a. TePe, Sandberg Development och Skånemejerier. I de branscher som dominerar i områdena är det vanligt att ha en eller flera anställda. Det skiljer sig från många branscher i den täta, blandade staden. Verksamhetsområdet är sedan länge bland Malmös mest populära område för nya företag att söka sig till. Flera företag inom området har planer på att expandera.

En grundförutsättning för områdenas attraktivitet är tillgängligheten för godstransporter av olika storlek, ändå upp till fordon av BK4. Ur näringslivets perspektiv är det viktigt att kunna erbjuda både precisionen i tid och framkomligheten för den här typen av transporter. Det är ofta verksamhetskritisk även om det kan röra sig om relativt få transporter per företag per dag.



Markanvändningsförändringar enligt FÖP/ÖP

Arbete med den fördjupade översiktsplanen för Jägersro pågår och en geografisk avgränsning kan ses i nedanstående figur.



Figur 9 Markanvändningskarta i FÖP Jägersro.

Primärt är det i östra kvadranten (norr om Jägersrovägen och öster om Agnesfridsvägen) som markanvändningen förändras, dvs där travanläggningen och dess parkering ligger idag. En flytt av dagens travbana till ett område strax öster om planområdet planeras. Denna förändrade alstringspunkt kan ge större påverkan vid specialevent som. Dessa event inträffar inte under vardagar när trafikbelastningen i framtiden i övrigt antas vara som högst. Därmed bedöms denna flytt av enbart påverka trafikflödena och kapaciteten marginellt.

I övrigt medger FÖP förändrad markanvändning på exempelvis Jägersro Center, där inslag av bostäder kan tillkomma. Vid en förtätning i området kommer befintlig bilburen handel att övergå till att bli mindre bilburen. Trafikalstring från fastigheten där Jägersro Center idag ligger är därför osäker och kommer troligen att minska för handel och öka för



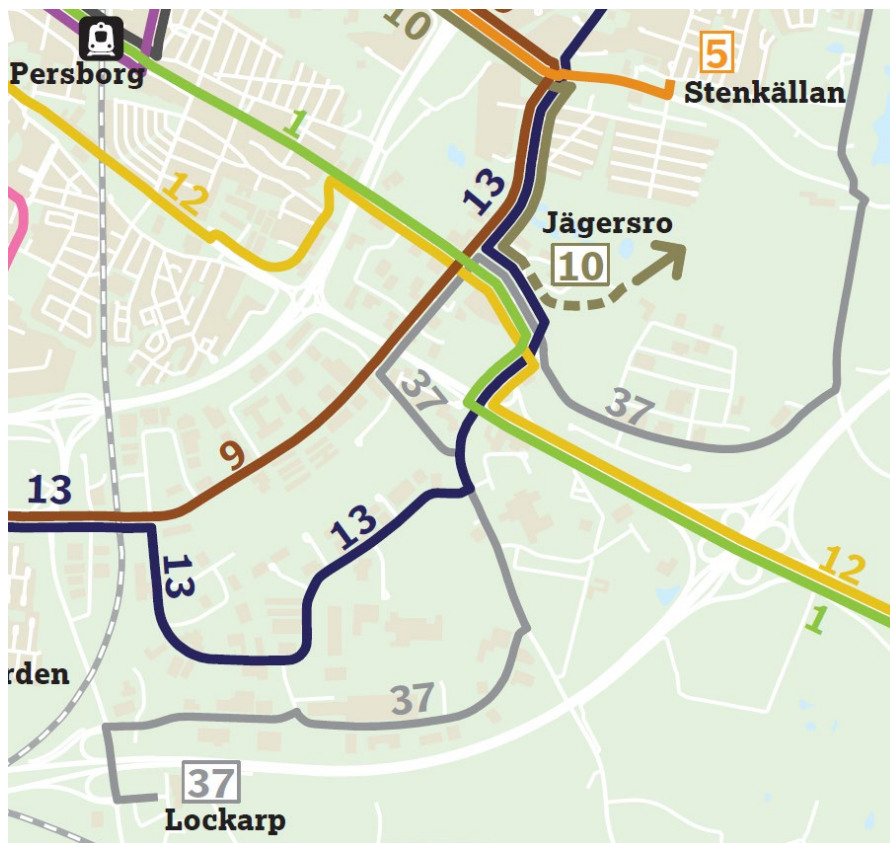
verksamheter och bostäder. Därav görs ett antagande om att denna förändring av trafikmängder går jämt ut och därmed finns med i nuvarande trafikmätningar.

Utöver den förändrade markanvändningen i FÖP-området så ingår stadsutveckling enligt stadens översiktsplan i de befolknings-, arbetsplats- och trafikprognoser som genomförts i studien. Målar för detta är ca 2050.

Kollektivtrafik idag och i framtiden

Kollektivtrafikförsörjningen varierar inom studieområdet idag. Jägersro är väl försörjt med flertalet olika kollektivtrafiklinjer, medan delar av Fredriksberg och Fosiemy idag har sämre nåbarhet med kollektivtrafik. Nedan följer åtgärder i olika tidshorisont som syftar till att förbättra kollektivtrafik i studieområdet och uppnå uppsatta mål kring färdmedelsandelar i TROMP.

Det finns planer på att i närtid utveckla kollektivtrafiken även i Stenåldersgatan i Fosiemy södra delar för att få en ökad tillgänglighet, se linje 37 i nedanstående figur. Denna linje försörjer även Lockarp, Fredriksberg och Elisedal.



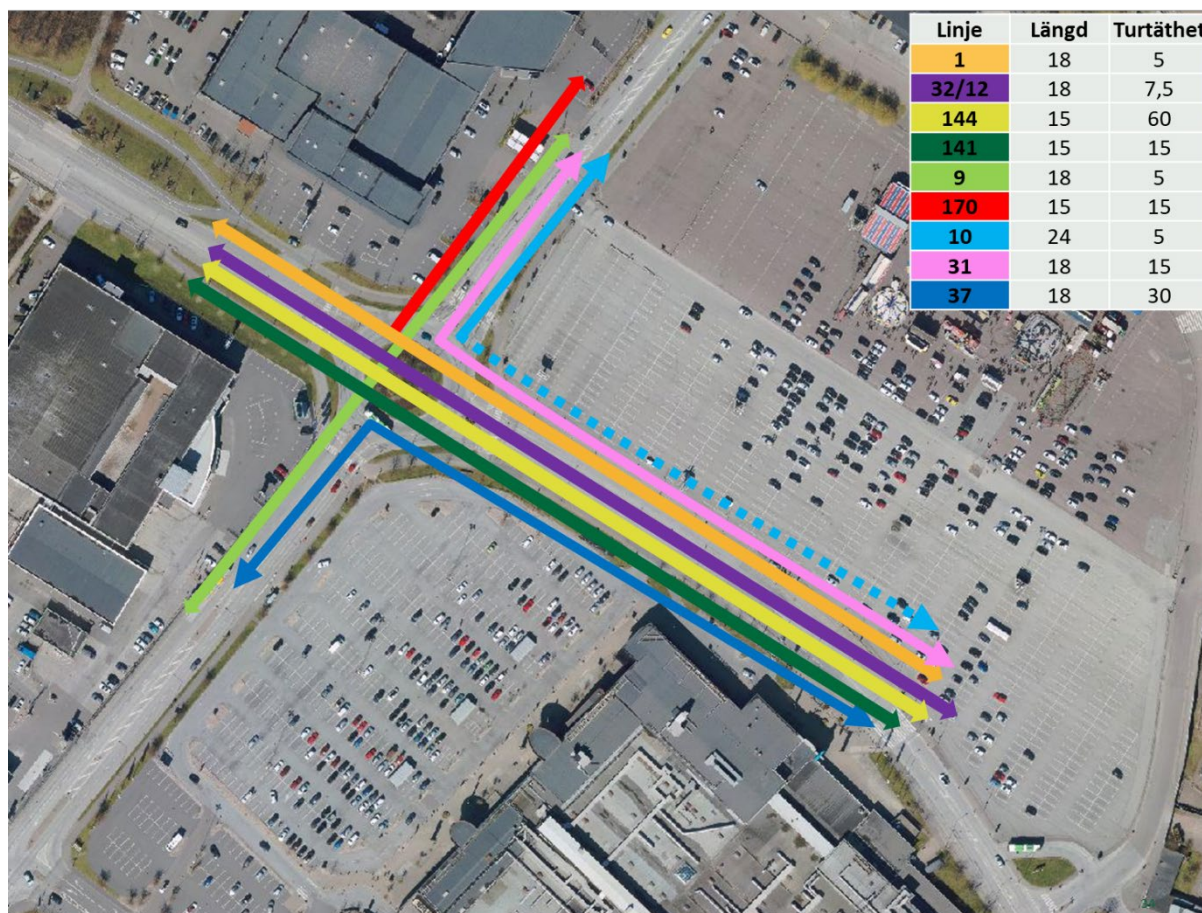
Figur 10. planerad kollektivtrafikförsörjning av studieområdet på sikt (enskilda linjer kan byta både körväg och nummer).

På längre sikt är även en tågstation utpekad i stadens översiktsplan i västra delarna av Fosiemy. Stationen planeras att ligga på Kontinentalbanan strax norr om dess korsning med Agnesfridsvägen.

Utöver ovanstående planeras Jägersro utvecklas till en mer attraktiv kollektivtrafiknod. Nedanstående busslinjer trafikerar och planeras trafikera kollektivtrafiknoden. Till skillnad från idag finns tankar på att vända linje 170 vid Jägersro i framtiden samtidigt finns planer



på att förlänga linje 10 från Malmö Centralstation till Jägersro kollektivtrafiknod via Amiralsgatan.



Figur 11. Möjlig linjedragning för framtida busslinjer som ger stöd till en utvecklad bytespunkt för kollektivtrafiken vid Jägersro

Busslinjerna samlas förslagsvis vid sex olika hållplatslägen, två på Agnesfridsvägen norr om cirkulationen samt fyra på Jägersrovägen öster om cirkulationen. På Agnesfridsvägen norr om cirkulationen trafikerar förslagsvis regionbusslinje 170 och på kort sikt även stadsbusslinje 10 som båda då kan vända i cirkulationsplatsen alternativt förlängas inom FÖP eller till annat område. I nedanstående tabell framgår linjenummer samt start- och målpunkt för de olika linjerna.

	Busslängd	Turtäthet	Hållplatsläge	Riktning 1	Riktning 2
1	18	5	Ö	Centrum	Oxie
32/12	18	7,5	Ö	Centrum	Oxie
144	15	60	Ö	Södervärn	Svedala
141	15	15	Ö	Persborg	Anderslöv
9	18	5	N	Ön	Värnhem
170	15	15	N	Jägersro	Lund
10	24	5	N -> Ö	Centrum	Travbanan
31	18	15	Ö	Svågertorp	Centrum
37	18	30	Ö	Lockarp	Kvarnby

Linjenät och kollektivtrafik kommer att studeras vidare i kommande processer.



Intervjustudie gällande näringslivets behov

Sju intervjuer med företag i varierande storlek och med varierande industriell inriktning har genomförts. Alla de intervjuade företagen har någon typ av tillverkning/montering på plats i Malmö. Antalet intervjuer är relativt få i relation till antalet företag och arbetsplatser som finns på platsen. Syftet med dem är att ge en indikation kring vilka behov företagen har nu och framåt kopplat till transporter och infrastruktur i Jägersro/Elisedal/Fosie/Fredriksberg samt hur det kan påverkas av den tänkta utvecklingen i FÖP Jägersroområdet. Utöver företagsintervjuer har två workshops med Sveriges Åkeriföretag samt en intervju med forskare i transport management, institutionen för urbana studier, Malmö universitet genomförts.

Antalet transporter, liksom verksamheternas storlek varierade stort mellan de olika intervjuföretagen, från ett 10-tal in och uttransporter per dag upp till Skånemejeriers 150 transporter om dagen. En del av avsikten med intervjuerna är att täcka ett brett spann av företag i olika branscher. Därav de stora skillnaderna.

I studien framgår att alla företagen hade dagliga in och uttransporter, oavsett storlek på bolag. Behovet av precision i leveranstid varierade, men många branscher går mot högre precision i sina leveranser. Om de inte kan ta emot/skicka iväg en leverans i tid kan det innebära böter pga missade slottider hos kund eller problem med plats för lagring av ej ännu upphämtat gods. God förutsägbarhet vad gäller framkomlighet på vägarna i området och på ringleder är av stor vikt.

Majoriteten av företagen har inte egna transporter utan köper transporter från logistikföretag. Det gör de i stor utsträckning för att göra transporterna så hållbara som möjligt. Företag som är specialiserade på godstransport och logistik jobbar ständigt för att optimera såväl fyllnadsgrad som val av rutter etc. På så sätt optimeras transporterna ur både miljö- och lönsamhetsperspektiv.

Företagen uppger att de har trafik med medelstor lastbil/långtradare med släp eller dubbelsläp. Dessa kompletteras även med mindre distributionsbilar, beroende på verksamhet. Skånemejerier, Mediplast har även behov av BK4-fordon.

Jägersro trafikplats uppges redan idag vara en utmaning pga mängden privattrafik som använder denna. Trafikplatsen är inte heller godkänd för trafik med BK4 fordon vilket är en annan utmaning. En ny trafikplats från Yttre ringvägen till Käglingevägen är önskvärd och hade underlättat och skapat redundans i trafiksystemet.

Käglingevägen (väg101) uppges vara en väldigt viktig transportled för tunga transporter till verksamheter i såväl Elisedal som Fredriksberg och Fosie. Kapaciteten på vägen är redan idag en flaskhals liksom kapaciteten på stadens båda ringvägar.

Agnesfridsvägen anses av företagen vara olämplig för större transporter och används i mindre utsträckning för att ta sig igenom området.

Sandberg developments industrier anger att Jägersrovägen är en kritisk tillfartsväg för transporter till företaget. Företaget har behov av framkomlighet för såväl tunga fordon (24 meter) som en variation av mindre transporter. De prognostiserar att frekvensen i deras transporter kommer att öka över tid, då de planerar att expandera sin verksamhet.



Trafikanalys

Trafikprognoser har beräknats för 2040 och för 2050 utifrån stadens Översiktsplan, befolkningsprognos samt stadens trafik- och mobilitetsplan med färdmedelsmål för 2030 respektive 2040 (remissversion 2024). Båda prognoserna visar på liknande trafikflöden. Vidare beskrivs enbart trafikprognos för 2050 med färdmedelsmål TROMP (remissversion hösten 2024). I denna remissversion av TROMP är bilandelen lägre än i gällande TROMP. Hantering av framtidens godstrafik är inte fokus i TROMP och studien utgår primärt ifrån målsättningar för biltrafik.

I de prognosticerade trafikflödena för 2050 ingår en utbyggnad av Malmö enligt bostads- och arbetsplatskapaciteten i ÖP, men där totalsiffran är justerad efter stadens befolkningsprognos år 2050. Trafikflödena för 2050 baseras på färdmedelsfördelning enligt målsättningar för 2040 i Malmös trafik- och mobilitetsplan. Utvecklingen av området enligt FÖP Jägersro ingår i sin helhet.

I figuren framgår prognosticerade trafikflöden för 2050. Kartan visar att Skrittgatans nya förlängning får en stor ökning med ca 1500 nya fordon. Detta beror bland annat på flytten av dagens travbana, men också på grund av trafikstring från FÖP-området. Till vardags påverkar den nya travanläggningen trafikflödena marginellt, men kan vid enstaka evenemang öka trafikflödena betydligt. Dessa evenemang inträffar dock inte under de dagar eller tidpunkter som näringslivet har majoriteten av sina godstransporter.

I övrigt prognosticeras de största trafikökningarna vid trafikplats Jägersro, med ca 2000 fler fordon per medelvardagsdygn på Käglingevägen och Jägersrovägen öster om Käglingevägen. Även Jägersrovägen in mot centrum, Amiralsgatan samt Arrievägen får ökning på ca 1500 fordon MVDT.





Figur 12. Nuvarande trafikflöden enligt trafikmätningar samt tillkommande trafik till år 2050.



Trafiksimulering nuläge

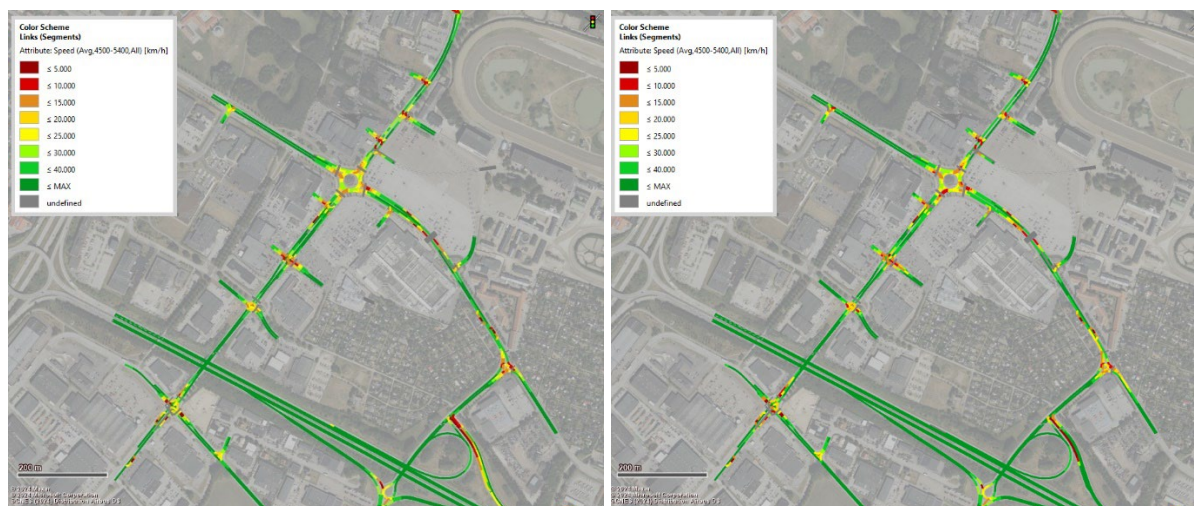
En trafikmodell har tagits fram för planområdet och intilliggande gatunät. Nedan beskrivs nuläget utifrån trafik, framkomlighet och kapacitet.

För området runt Jägersro, inklusive delar av Jägersrovägen, Agnesfridsvägen och trafikplats Jägersro ses generellt relativt god kapacitet under såväl morgondagens som eftermiddagens maxtimme.

Under förmiddagen ses köbildning vid avfarten från Ystadvägen till följd av den väjningspliktsreglering som finns mot Käglingevägen. Stundtals ses här betydande köer längs med rampen då höga flöden in mot centrum såväl från Ystadvägen som från Käglingevägen möts. Dessa påverkar dock inte kollektivtrafiken nämnvärt då dessa har separata körfält och viss prioritering med separat väjningsplikt in mot korsning med Käglingevägen. Det påverkar under dessa tider även godstrafikens framkomlighet. Längs Jägersrovägen och i cirkulationsplatsen Jägersrovägen/Agnesfridsvägen observeras inte några kapacitetsproblem.

Under eftermiddagens maxtimme observeras viss köbildning på avfartsrampen men den är generellt något mindre omfattande än under förmiddagen. Inga betydande kapacitetsproblem observeras i övriga delar av det studerade vägnätet och för cirkulationen Jägersrovägen/Agnesfridsvägen ses en viss sänkning utöver den geometriska hastighetsänkningen men inget som tyder på direkt köbildning.

Vid översiktlig analys av medelhastigheter i simulering av förmiddagens och eftermiddagens maxtimme ses följande:



Figur 13. Medelhastigheter i simulering av förmiddagens (TV) och eftermiddagens (TV) maxtimme.

Trafikanalys med prognosticerad trafik för Käglingevägen

Trafikanalys för framtidsprognos har genomförts för Fositeby Industriområde med syfte att förstå hur trafikflödena kan komma att påverkas av utvecklingen i Fositeby och Jägersro. Grov trafikstring enligt planerad markanvändning i gällande ÖP samt FÖP Jägersro ingår i analysen.



Studierna visar att trafiken generellt flyter på bra längs Käglingevägen med trafik enligt TROMP:en då den ökade trafiken i många relationer vägs upp av en generellt minskad bilinpendling söderifrån enligt TROMP-målen. Vid trafikplats Jägersro ses dock ett överskridande av kapaciteten i väjningsplikten österifrån med långa köer som följd. Vid cirkulationsplatsen Käglingevägen – Kantyxegatan ses också en risk för en försämrad situation till följd av ett ökat flöde på Käglingevägen. Ökad trafik på Käglingevägen skapar även köer på avfartsrampen från Ystadvägen i västergående riktning där dessa köer blir oacceptabelt långa. Något behöver troligen göras i denna punkt på sikt. Däremot verkar inte exploateringen av Fredriksberg vara den största bidragande faktorn till detta problem, utan det är troligen annan trafik som alstras längre norrut som är den största bidragande faktorn.



Figur 14. Resultat av den trafiksimulering som genomförts för Fredriksbergs gård. I studien ingår trafik från exploatering i staden i stort med målår 2050, exempelvis FÖP Jägersro. Till höger ingår även trafikallstring från exploateringen i Fredriksbergs gård.

Utifrån de svårigheter som det under vissa tillfällen råder att göra en vänstersväng i avfarten från trafikplats Jägersros norra del samt Hornyxegatan väljer en del av trafiken att göra en högersväng i respektive korsning för att sedan vända i närmsta cirkulationsplats. Detta tar onödigt kapacitet även från dessa platser och är därmed ett oönskat beteende, se figur nedan.

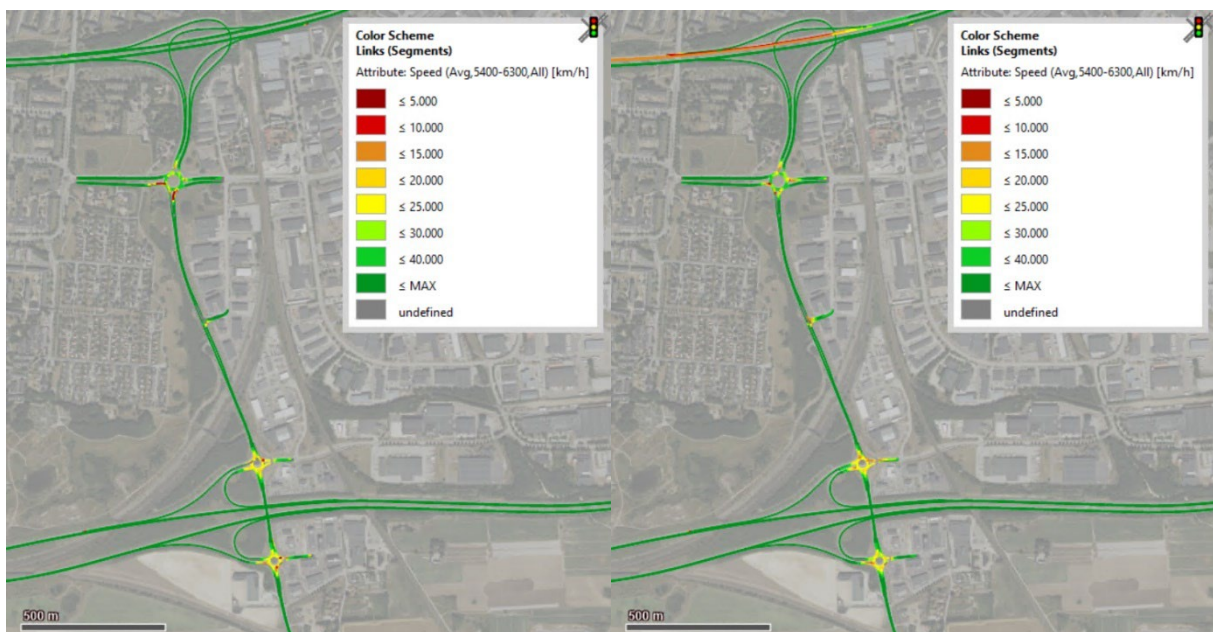




Figur 15. Identifierade omvägar som viss del av trafiken tar vid köbildning i de båda korsningspunkterna istället för att göra en vänstersväng.

Trafikanalys med prognosticerad trafik för Arrievägen

En trafiksimulering har genomförts för Arrievägen i studieområdets västra del. Studien visar att det dessa korsningar inte har några direkta kapacitetsproblem i nuläget, vare sig under förmiddagens maxtimme trafik eller eftermiddagens. Därav är dessa delar inte ytterligare studerade i kommande trafikanalys.



Figur 16. Genomförd trafiksimulering för Arrievägen för nuläget. Förmiddagens trafikfördröjningar till vänster och eftermiddagen till höger.

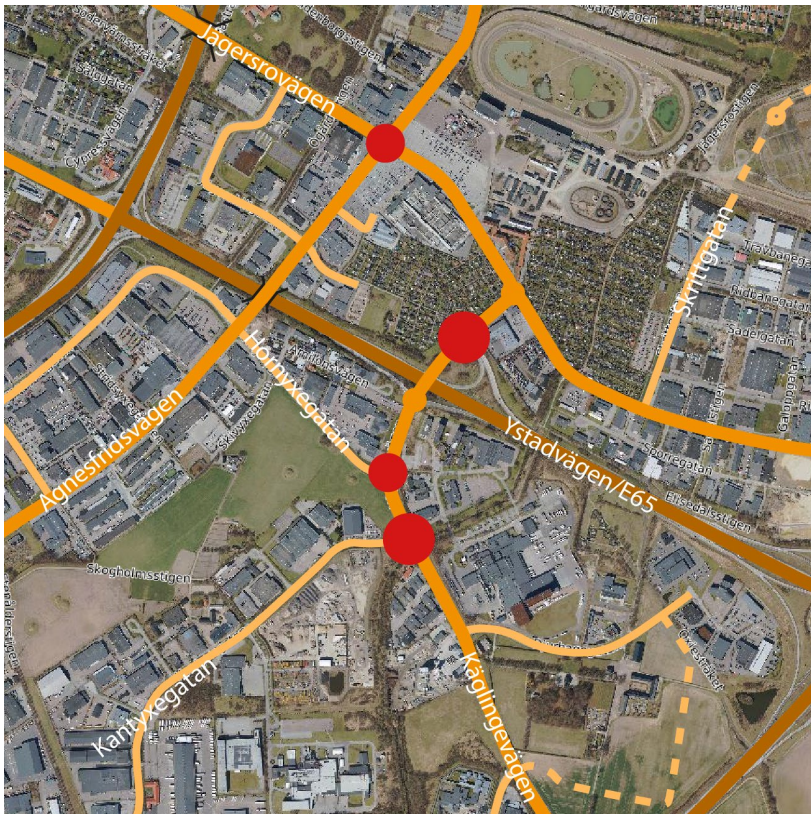


Studerade åtgärder

Ovanstående analyser visar framför allt att korsningar utmed Käglingevägen i framtiden kan komma att få ökad fördröjning för trafiken. De primära korsningspunkterna längs Käglingevägen som i framtiden kan behöva åtgärdas eller avlastas är:

- Ystadvägens norra anslutning i trafikplats Jägersro
- Kantyxegatan
- Hornyxegatan

Även korsningen mellan Jägersrovägen och Agnesfridsvägen studerats utifrån påverkan från FÖP Jägersro samt behov av en utvecklad kollektivtrafiknod.



Figur 17.. Utpekade korsningspunkter som studerats utifrån ökad köbildning i framtiden eller direkt påverkan på utformningen från FÖP Jägersro. Stora cirklar avser de korsningspunkter med störst köbildning.

Utifrån dessa möjliga problempunkter i framtiden har åtgärdsförslag studerats på kort och lång sikt. Åtgärdena syftar till att förbättra kapaciteten för bil- och godstrafik i vissa punkter inom studieområdet.

Utöver detta har även framkomligheten för BK4-fordon studerats.

Mindre åtgärder på kortare sikt

Mindre åtgärder som studerats på kortare sikt är:

- Ny cirkulationsplats TPL Jägersro norra
- Utveckling av befintlig cirkulationsplats Käglingevägen – Kantyxegatan
- Ny cirkulationsplats Käglingevägen – Hornyxegatan
- Utveckling av kollektivtrafiknod vid Jägersrovägen – Agnesfridsvägen
- Översyn av BK4-nätet i Fosieby



Trafikplats Jägersro

Att bygga om norra delen av Trafikplats Jägersro till en cirkulationsplats skulle helt ta bort den långa köbildning som avfartsrampen från Ystadvägen tidvis har idag och i framtiden om korsningen inte byggs om. Ombyggnaden innebär inte heller ökad köbildning på andra delar. Ett möjligt förslag på lösning för korsningspunkten kan vara en cirkulationsplats med delvis två körfält enligt skiss i Figur 18. En möjlig cirkulationsplats ska utformas med särskild hänsyn till tunga och långa transporters framkomlighet.



Figur 18 Utkast på studerad möjlig utformning av korsningspunkten i Norra delen av TPL Jägersro.



Figur 19. Fördröjningar i trafikplats Jägersro under förmiddagens maxtimma (till vänster) och eftermiddagens maxtimma (till höger) om den norra delen skulle byggas om till en cirkulationsplats. Trafikflödena avser prognosticerade flöden.

Om bron över Ystadvägen ska klara fordon klassade som BK4 så krävs det med största sannolikhet att befintlig bro rivs och att en ny bro med högre bärighet anläggs.



Käglingevägen-Kantyxegatan

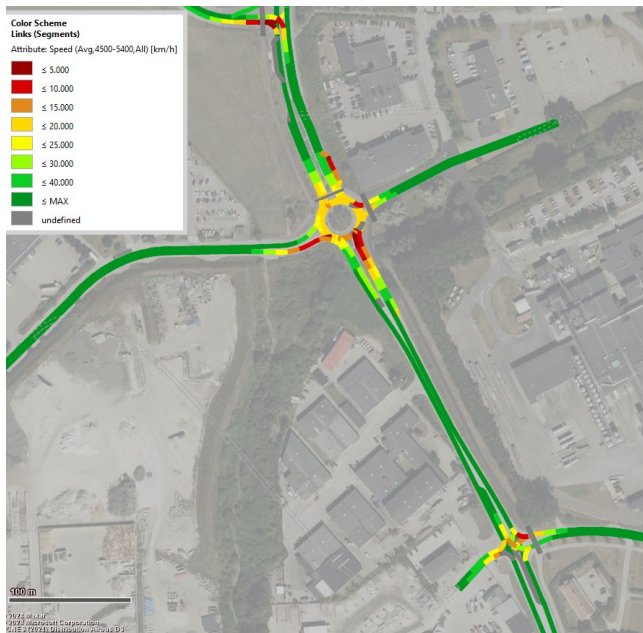
Att utveckla befintlig cirkulationsplats med 2 genomgående körfält utmed Käglingevägen skulle minska den köbildning som finns där idag och i prognoserna. En utformning likt föreslaget i Figur 20 har studerats i simuleringen.



Figur 20 Utkast på studerad möjlig utformning av cirkulationsplatsen Kantyxegatan – Käglingevägen

Med föreslagen utformning där cirkulationsplatsen ges två genomgående körfält ses inga tecken på bristande kapacitet eller ökade fördröjningar för den framtida situationen 2050 enligt TROMP inklusive förväntade exploateringar i närområdet, se medelhastigheter i Figur 21.





Figur 21 Medelhastigheter under förmiddagens maxtimma TROMP 2040.

Käglingevägen – Hornyxegatan

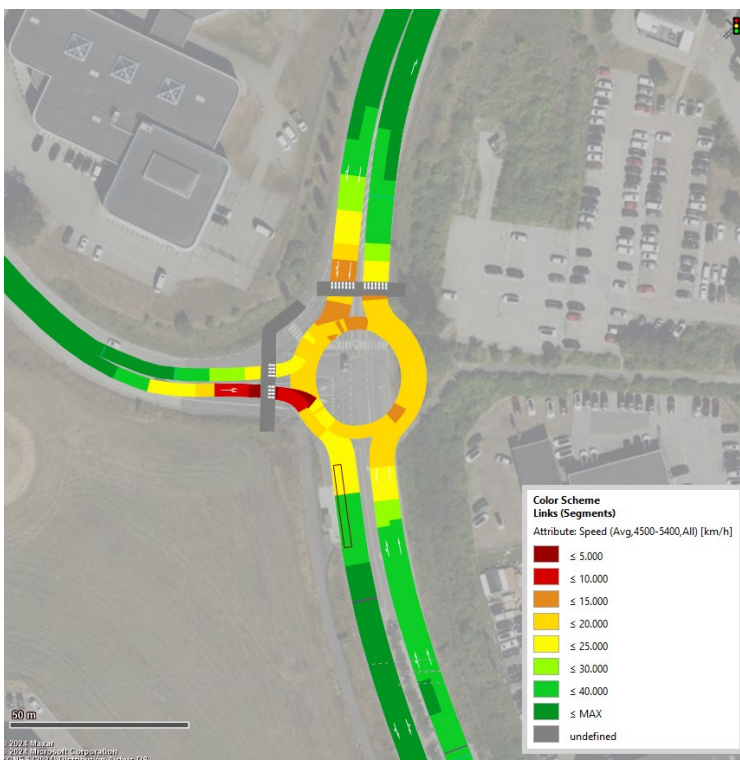
För korsningspunkten Käglingevägen – Hornyxegatan ses i flertalet scenarier en betydande väntetid för vänstersvägande fordon från Hornyxegatan samt att flera av dessa i stället för att vänta väljer att göra U-sväng i närliggande cirkulationsplats vid Kantyxegatan. En möjlig åtgärd i korsningspunkten är att införa en cirkulationsplats. Åtgärden minskar behovet av trafik från Hornyxegatan att ta höger och vända i cirkulationsplatsen vid Kantyxegatan vilket därmed avlastar även den korsningen något. Initiala simuleringar visar att trafikflödet längs Käglingevägen under förmiddagen är relativt höga vilket ger behov av 2 genomgående körfält för att uppehålla en god framkomlighet och inte riskera att blockera närliggande droppe i TPL Jägersro. Utkast på analyserad utformning visas i Figur 22. En möjlig cirkulationsplats ska utformas med särskild hänsyn till tunga och långa transporters framkomlighet.





Figur 22 Utkast på studerad möjlig utformning av cirkulationsplatsen Hornyxegatan – Käglingevägen

Simulering av föreslagen utformning, se resultat i Figur 23, visar att en lösning där Käglingevägen ges 2 körfält genomgående vid såväl Kantyxegatan som Hornyxegatan fungerar väl och att samtliga anslutningar får en mindre fördröjning än i grundläget.

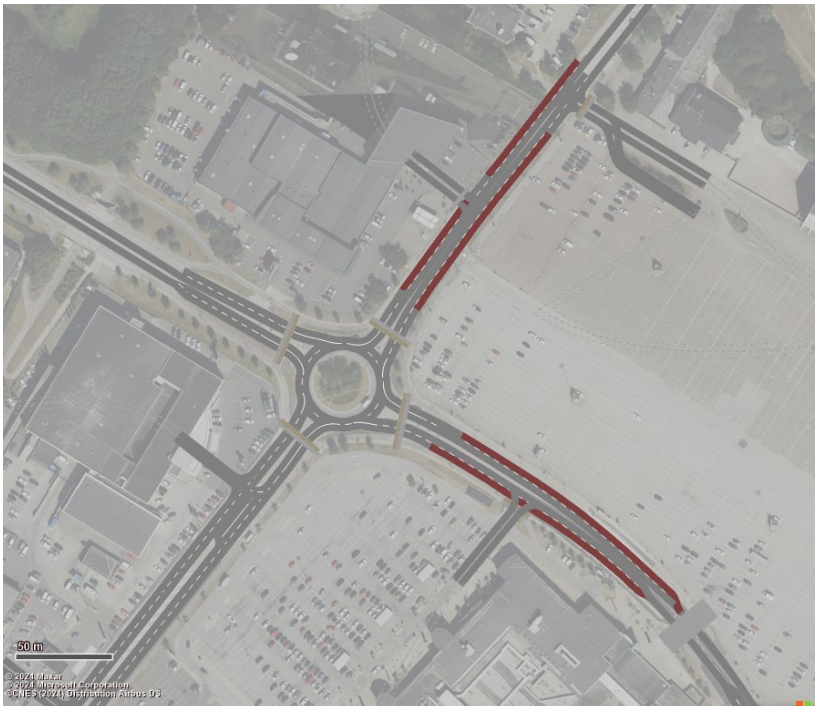


Figur 23 Medelshastigheter under förmiddagens mactimma TROMP 2040.



Trafiksimulering för Jägersro prognosåret

Trafiksimulering för nuläget ligger till grund för simuleringarna för prognosåret. Nedanstående utformning av Jägersrovägen och Agnesfridsvägen ligger till grund för analysen. Denna innebär att dagens busskörfält i östgående riktning på Jägersrovägen förlängs västerut mot cirkulationen. I västgående riktning är ett busskörfält studerat på motsvarande sätt öster om cirkulationsplatsen. På samma sätt tillskapas busskörfält på Agnesfridsvägen norr om cirkulationsplatsen. Utformningen innebär att anslutningarna till cirkulationsplatsen fortsatt har två körfält för bil-, buss- och lastbilstrafik. På Agnesfridsvägen innebär busskörfälten ny infrastruktur och påverkar därmed inte bil- och lastbilstrafik negativt. På Jägersrovägen kortas körfält för blandtrafik ner, vilket minskar ytan för bil- och lastbilstrafik.



Figur 24. Möjligt framtidsscenario där stora delar av infrastrukturen behålls, men där biltrafikytan omvandlas till busskörfält vid kollektivtrafikknoten på Jägersrovägen och helt ny köryta tillskapas till stor del för busskörfälten på Agnesfridsvägen. Busskörfält markerade i mörkrött.

Analysen visar att en föreslagen utformning med ytterligare busshållplatser och busskörfält enligt ovan fungerar väl för såväl nuläget flöden som prognosticerade flöden med tillkommande exploatering och trafikvolymen enligt de prognosticerade trafikmängderna, se medelhastigheter för eftermiddagens maxtimme i figur nedan.





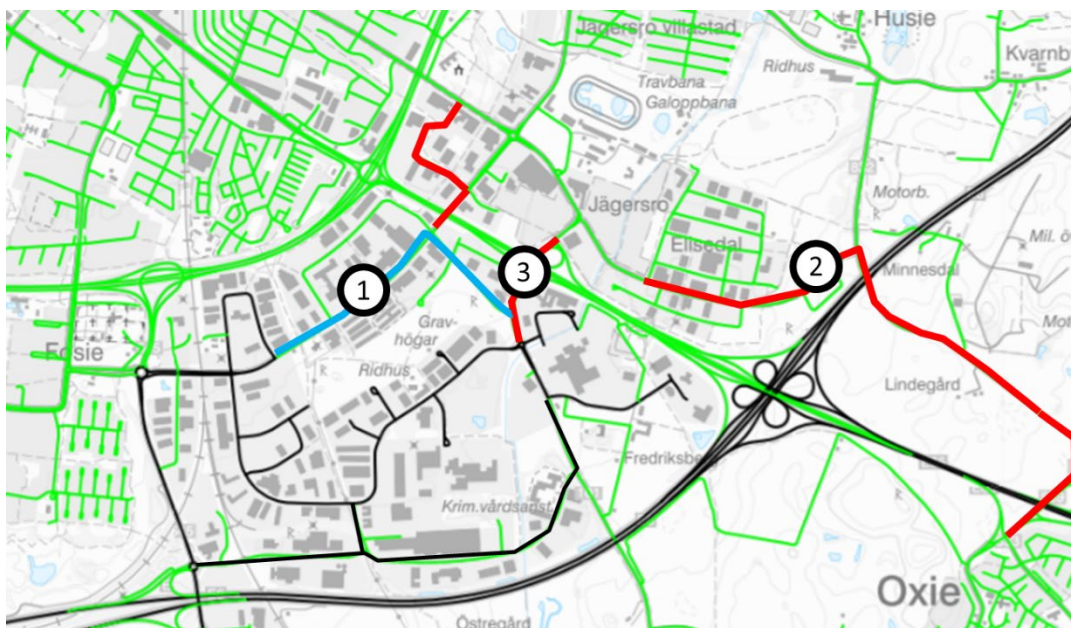
Figur 25 Resultat av den trafiksimulering som genomförts för föreslagen utformning. TROMP 2050 EM.

Översyn av BK4-nätet i Fositeby

Följande stråk är studerade som nya BK4-länkar med syfte att öka tillgängligheten för långa och tunga godstransporter till och från studieområdet.

1. Agnesfridsvägen, Hornyxegatan och Jägershillsgatan
2. Jägersrovägens östra del, Elisedalsvägen samt Kungshögsvägen inkl trafikplats Oxie
3. Trafikplats Jägersro





Figur 26. Utpekade BK4-vägnät inom studieområdet markerat i svart. Turkos är länkar där det kan finnas möjlighet att ändra bärigbetsklassificering till BK4. Röda länkar begränsas av bärigbetsbegränsningen på befintliga broar och kräver större åtgärder för att upprättas till BK4.

På kort sikt finns möjlighet att genomföra omklassning till BK4 för Hornyxegatan samt Agnesfridsvägen söder om Hornyxegatan utan större åtgärder. Däremot är dagens broar över Ystadvägen på Agnesfridsvägen, Jägersrovägen och Kungshögsvägen inte dimensionerade för BK4-fordon. För att möjliggöra detta så krävs troligen att broarna rivs och ersätts med nya med ökad bärigbetsbegränsning.

Större åtgärder på längre sikt

På längre sikt har större åtgärder studerats:

- TPL Käglingevägen Yttre Ringvägen
- Ny sträckning väg 101 till TPL Lockarp

Ny trafikplats mellan Käglingevägen och väg 101

Näringslivet har efterfrågat en ny trafikplats vid platsen där Käglingevägen (väg 101) korsar yttre Ringvägen. En ny trafikplats vid Käglingevägen skulle innebära ökad tillgänglighet till Yttre Ringvägen för näringslivet i Fosiëby. En ny trafikplats här skulle också avlasta trafikplats Jägersro. Trafikplatsen skulle ge minskad belastning på korsningar utmed Käglingevägens norra del, men det beror på hur mycket trafik som söker sig till den nya trafikplatsen. Korsningarna i söder, exempelvis med Stenåldersvägen, kan komma att få ökad belastning. Likaså trafikmängderna genom Oxie.

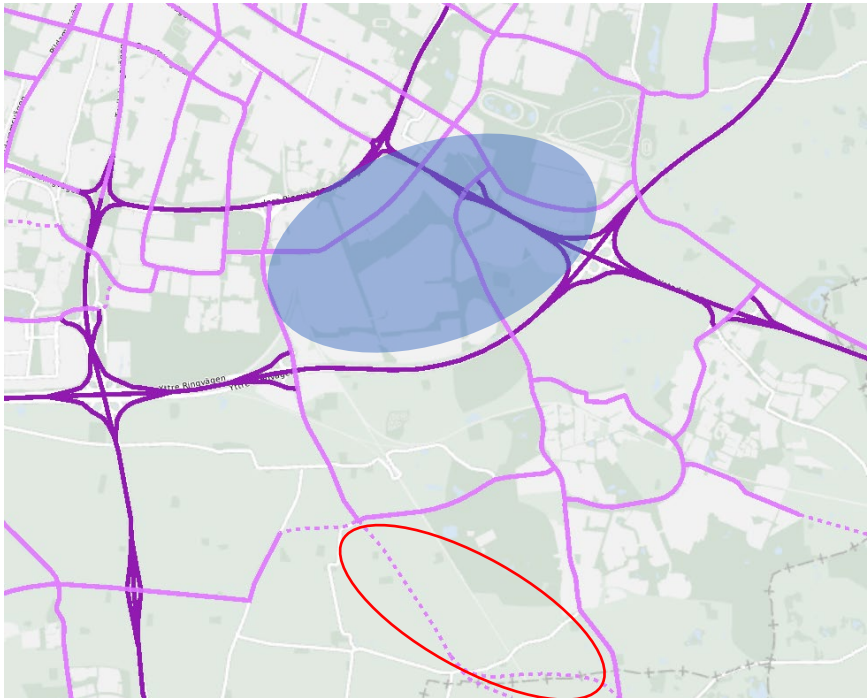
Dagens bro över Yttre Ringvägen har en konstruktion som klarar BK4-fordon, men sträckan är inte utpekad i nätet på grund av gatunätet i Oxie som inte klarar denna typ av fordon.

Trafikplatsen är också mycket svår att få till utifrån dess närhet till trafikplats Fredriksberg i nordost. Närheten till trafikplatsen innebär svårigheter att få till tillräckliga vävningssträckor för trafiken mellan trafikplatserna. Utifrån dessa utmaningar har en ny trafikplats i detta läge inte studerats vidare.



Ny dragning av väg 101

I stadens översiktsplan finns en ny vägsträckning av väg 101 utpekad från kommungränsen mot Vellinge i söder. Syftet med denna vägkoppling är att leda om trafiken från väg 101 genom västra delen av Oxie och vidare till trafikplats Jägersro för att istället trafikera trafikplats Lockarp.



Figur 27. Studieområde i blå markering och studerad åtgärd markerat med röd cirkel. Bakgrundskarta är utdrag från Malmö Översiktsplan och utpekad huvudgatunät (ljuslila) och trafikleder (mörklila).

En översiktlig trafikanalys visar att en sådan trafikkoppling kan få upp till 6000 fordon per medelvardagsdygn. Den avlastar trafiken på delar av nuvarande väg 101 genom Oxie med ca 4000 fordon per medelvardagsdygn. Längre norrut genom Fositeby Industriområde och trafikplats Jägersro minskar trafiken med ca 2000 fordon per medelvardagsdygn.



Slutsats

Godstransporternas tillgänglighet till studieområdet är en viktig förutsättning för näringslivet i området. Studien visar att det inom studieområdet idag tidvis finns köbildning längs Käglingevägen och dess anslutningar. Detta gäller under delar av för- och eftermiddagens maxtimma.

Inom studieområdet finns det kapacitet för ca 4000 nya arbetsplatser och 4650 bostäder. 1500 av arbetsplatserna och 4000 av bostäderna tillkommer inom FÖP Jägersro. Trafikflödena inom studieområdet ökar marginellt till 2050 i och med att staden växer samt utifrån att målsättning kring färdmedelfördelning uppfylls. TROMP anger att antalet bilresor i staden inte ska öka i framtiden trots att antalet bostäder och arbetsplatser ökar. I detta område är det dock en ökning av trafikflödena då det sker en större utveckling här än i andra delar av staden som i stället prognosticeras få minskade trafikflöden.

Skrittgatans nya förlängning mellan Elisedalsvägen och Jägersrovägen får ökade trafikmängder i och med nya mobilitetshus inom FÖP-området samt den nya travanläggningen som ansluts till denna gata. Till vardags påverkar den nya travanläggningen trafikflödena marginellt, men kan vid enstaka evenemang öka trafikflödena betydligt. Dessa evenemang inträffar dock inte under de dagar eller tidpunkter som näringslivet har majoriteten av sina godstransporter.

Framför allt är det situationen längs Käglingevägen och dess korsningspunkter som får ökade trafikmängder och som kan behöva åtgärdas för att minska påverkan på godstransporterna. Korsningar med potentiellt ökad köbildning finns framför allt vid trafikplats Jägersros norra anslutning till Käglingevägen samt i Käglingevägens korsning med Kantyxegatan. Möjliga åtgärder som studerats är en ny cirkulationsplats i norra delen av Jägersro trafikplats samt extra körfält i samt in mot befintlig cirkulationsplats med Kantyxegatan. Dessa åtgärder minskar kösituationen och förbättrar tillgängligheten för näringslivets godstransporter. Utformning av cirkulationsplatser bör göras med hänsyn till tunga, långa transporters framkomlighet samt bärighetsklassning av cirkulationsplatsen.

Genom att satsa på kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik i samt till och från studieområdet med extra fokus på FÖP-området, så kommer det finnas goda förutsättningar att minska andelen biltrafikresor till och från området. En ny kollektivtrafiknod samt nya kollektivtrafiklinjer bidrar till en sådan omställning och är en av flera förutsättningar att nå de färdmedelsmål som staden satt upp i TROMP. Att skapa goda förutsättningar att genomföra personresor till fots, med cykel och med kollektivtrafik så är ambitionen att bilresorna minskar, vilket i sin tur skapar mer kapacitet att öka godstransporterna till och från området. För att verksamhetsområdena inom studieområdet fortsatt ska vara välfungerande och attraktiva för näringslivet behöver hänsyn tas till att godstrafikens framkomlighet i vidare arbeten.

Inom FÖP-området föreligger inget behov av att bygga om trafiksystemet utifrån de prognosticerade trafikflödena. Ombyggnader inom FÖP-området har i stället andra målsättningar som handlar om de värden som beskrivs i FÖP, exempelvis avseende mer grönska samt plats för fotgängare och cyklister. Dessa ombyggnadsbehov hanteras i annan process. Ombyggnad av cirkulationsplatsen i korsningen mellan Jägersrovägen och



Agnesfridsvägen har därmed inte studerats. Dagens utformning fördelar trafiken på ett bra sätt, den medverkar till fortsatt god framkomlighet för godstransporter samt möjliggör vändande bussar vid den nya kollektivtrafiknoden. Däremot har busskörfält studerats i till- och frånfart på Jägersrovägen i öst samt Agnesfridsvägen i norr d dessa kan påverka den övergripande trafiken. Busskörfälten syftar till att förbättra framkomligheten för busstrafiken, men även möjliggöra en mer samlad terminal med kortare avstånd mellan hållplatserna för ökad attraktivitet att byta till, från och mellan buss. Denna åtgärd påverkar inte trafiksituationen nämnvärt, men kan fördröja trafiken genom cirkulationsplatsen något till förmån för kollektivtrafiken.

Jägersrovägen mellan Agnesfridsvägen och Käglingevägen har idag inte någon stor betydelse för den tunga lastbilstrafiken i området. Trafikmätningar från 2023 visar att ca 250 fordon per medelvardagsdygn är tunga lastbilar, vilket motsvarar ca 2,5% av trafiken. Resterande tung trafik ~350 (3,5%) är bussar i linjetrafik. En utveckling enligt FÖP medför fler fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer i området, vilket bör påverka gatuutformningen och möjliggöra fler hastighetssäkrade övergångsställen på sträckan. Dessa kan komma att påverka attraktiviteten för godstransporterna från Jägersro verksamhetsområde som ska nå motorvägsnätet via trafikplats Jägersro. En konsekvens av detta kan bli att den tunga trafiken istället når motorvägsnätet via Hornyxegatan strax söder om Ystadvägen.

Om ovan beskrivna åtgärder i framtiden inte visar sig tillräckligt så kan en omdragning av väg 101 minska belastningen på Käglingevägen genom att flytta en del av genomfartstrafiken från trafikplats Jägersro till trafikplats Lockarp. Detta skapar bättre framkomlighet för godstransporter inom studieområdet. Den nya länken är utpekad som en möjlig ny väg i Malmös översiktsplan, men behöver studeras ytterligare utifrån fler aspekter. Om åtgärderna längs Käglingevägen genomförs så behövs inte denna åtgärd förrän på mycket lång sikt. Näringslivet inom studieområdet efterfrågar ytterligare möjligheter att nå Yttre Ringvägen. Därmed har en ny trafikplats studerats i Käglingevägens korsning med Yttre Ringvägen. Det finns dock stora utmaningar i att anlägga en ny trafikplats i här, framför allt avseende närheten till trafikplats Fredriksberg. Utifrån de utmaningar som finns så är denna lösning avskrivna för vidare studier.

Åtgärderna är enbart exempel på möjliga åtgärder som uppfyller de målsättningar som studien haft om tillgänglighet för godstransporter till och från studieområdet. Det kan finnas andra mer lämpliga och effektiva åtgärder som bättre löser de utmaningar som kan uppstå i framtiden. Kostnader, finansiering, genomförande eller möjlig tidplan för genomförande är inte studerat i detta skede.

Slutsatsen av studien är att det finns möjliga åtgärder som kan genomföras om trafiksituationen framöver inte är acceptabel utifrån näringslivets tillgänglighet till området.

