

22119 – Trafikutredning Björnås

PM | 2023-04-18

# Trafikutredning Björnås, Åstorp

1.0

Åstorp kommun

**Trafikutredning Björnås**  
**Trafikutredning Björnås, Åstorp**  
PM  
1.0

**Beställorganisation**  
Emma Karlsson

**Uppdragsorganisation**  
Jonna Milton  
Jonas Åström  
Maja Duveborn

Kreera Samhällsbyggnad  
Amiralsgatan 20  
211 55 Malmö

## Sammanfattning

Kapaciteten på vägnätet och korsningarna i Björnås har analyserats i enlighet med VGU (vägar och gators utformning) och inga kapacitetsbrister har identifierats. För att analysera framtida kapacitet med hänsyn till kommande exploatering har trafiken har räknats upp till år 2040 enligt Trafikverkets basprognos. Trafikflödena är relativt låga inom Björnås men en stor andel av trafiken kör i morgonens rusningstrafik då föräldrar ska till arbetet samt skjutsar sina barn till Tingdalskolan och Björnås förskola. Detta gör att situationen på Rönnvägen kan vara ansträngd under rusningstrafik trots att inga kapacitetsproblem identifierats. Situationen är liknande på de flesta skolor runt om i landet och är svår att bygga bort med fysiska åtgärder eller förändrade bilvägar. Förbättrade gång- och cykelvägar i kombination med Mobility management, som tillsammans leder till minskad biltrafik, brukar vara det enda som kan underlätta köer och stressig trafikmiljö vid skolor.

I Björnås har det totalt skett elva trafikolyckor de senaste tio åren, samtliga avser fotgängare eller cyklister som skadats i singelolycka, tex trillat omkull. Inga olyckor med motorfordon inblandade har förekommit. Hastighetsmätningen som genomförts visar inte på höga medelhastigheter, däremot är det ett fåtal som kör snabbt kvälls- och nattetid på Odengatan och Björnåsgatan (utanför den tätbebyggda delen).

Trots att varken olycksstatistiken eller hastighetsmätningen pekar på några konkreta problem bedöms vägnätet i Björnås ha ett antal brister som relativt enkelt kan åtgärdas, se lista över platser med brister nedan. Bristerna avser framför allt trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt siktförhållanden och tydlighet för bilister. Bristerna härstammar troligtvis från att Björnås har byggts ut etappvis och att ett helhetstänk därför har saknats i utformning av trafiksystemet. Bedömningen är också att trafiksystemet har fungerat utan olyckor (med motorfordon inblandade) just eftersom de i stort sett enda som använder vägnätet bor i området eller har barn som går i skolan i området. På så vis lär de boende sig att hantera de situationer där sikten är undermålig eller korsningspunkter där det är otydligt vad som gäller.

- Korsningen Odengatan/Rönnvägen/Björnåsvägen
- Korsningen Björnåsvägen/Kaprifolvägen/Granvägen
- Korsningen Björnåsvägen/Vramsvägen
- Informell GC-korsning Rönnvägen
- Övergångsställe vid skola/förskola
- Gång- och cykelväg Rönnvägen
- GC- korsning mellan Medeltidsvägen och Stenåldersvägen
- Korsningen Rönnvägen/Medeltidsvägen

Givet att majoriteten av bristerna på ovanstående platser åtgärdas bedöms vägnätet i Björnås klara av ytterligare exploatering.

# Innehåll

Bakgrund .....	5
Syfte .....	5
Förutsättningar .....	6
Detaljplan Björnekulla Ås .....	6
Hastighetsöversyn Åstorp .....	6
Vägar .....	6
Gång- och cykeltrafik .....	7
Kollektivtrafik .....	9
Sophämtning .....	9
Trafiksäkerhet .....	9
Medborgardialog .....	10
Befintlig trafik .....	11
Kapacitet och framkomlighet .....	12
Kapacitet vägnät .....	12
Sikt i korsningar .....	13
Kapacitet korsningar .....	13
Åtgärdsförslag .....	15
Korsningen Odengatan/Rönnvägen/Björnåsvägen .....	15
Korsningen Björnåsvägen/Kaprifolvägen/Granvägen .....	16
Korsningen Björnåsvägen/Vrams vägen .....	17
Gång- och cykelväg Odengatan .....	17
Informell GC-korsning Rönnvägen .....	18
Övergångsställe vid skola/förskola .....	18
Gång- och cykelväg Rönnvägen .....	19
Korsningen Rönnvägen/Medeltidsvägen .....	20
GC- korsning mellan Medeltidsvägen och Stenåldersvägen .....	21
Övriga åtgärder .....	21

## Bakgrund

Åstorps kommun antog den 28 februari 2022 en ny kommunövergripande översiktsplan som den 25 mars samma år vann laga kraft. Samtidigt som översiktsplanen antogs gav kommunfullmäktige samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för Björnås. Björnås är ett av kommunens mest populära bostadsområden och efterfrågan på tomter för bostäder, främst villor, är stor. Detta har märkts bland annat genom inkomna ansökningar om förhandsbesked och frågor om avstyckning och bebyggande av tomter. I samband med framtagande av den fördjupade översiktsplanen för Björnås utreds vilka möjligheter det finns till förtätning.

Kommunen har genomfört en tidig medborgardialog där allmänheten har bjudits in för att lämna sina synpunkter kring området. Under den tidiga medborgardialogen inkom många synpunkter som rör trafiken i, till och från Björnås. Idag finns det två vägar till och från Björnås – Odengatan i norr samt Björnåsvägen i väster.

## Syfte

I denna PM utreds huruvida befintlig infrastruktur för trafik är tillräcklig för ny exploatering i området eller ej. Uppdraget för trafikmätningen är avgränsat till vägarna Odengatan och Björnåsvägen vilka är markerade i kartbilden nedan.



Figur 1 Karta över Björnås avgränsning i rött och anslutande vägar i blått, Odengatan i norr och Björnåsvägen i väster.

## Förutsättningar

### Detaljplan Björnekulla Ås

En ny stadsdel planeras vid Järnvägsgatan/Långgatan, i viss anslutning till utredningsområdet och kan komma att ge effekt på vägnätet. Detaljplanen innebär att industriområdet utvecklas till ett bostadsområde. Bebyggelsen föreslås i huvudsak bestå av en- och flerbostadshus mellan två och fyra våningar samt två högre hus på upp till åtta våningar.

Enligt planbeskrivningen kommer Järnvägsgatan behålla sin karaktär som genomfartsgata däremot kommer gatan att omgestaltas för att oskyddade trafikanter likt bilarna ska få en hög framkomlighet och tillgänglighet.

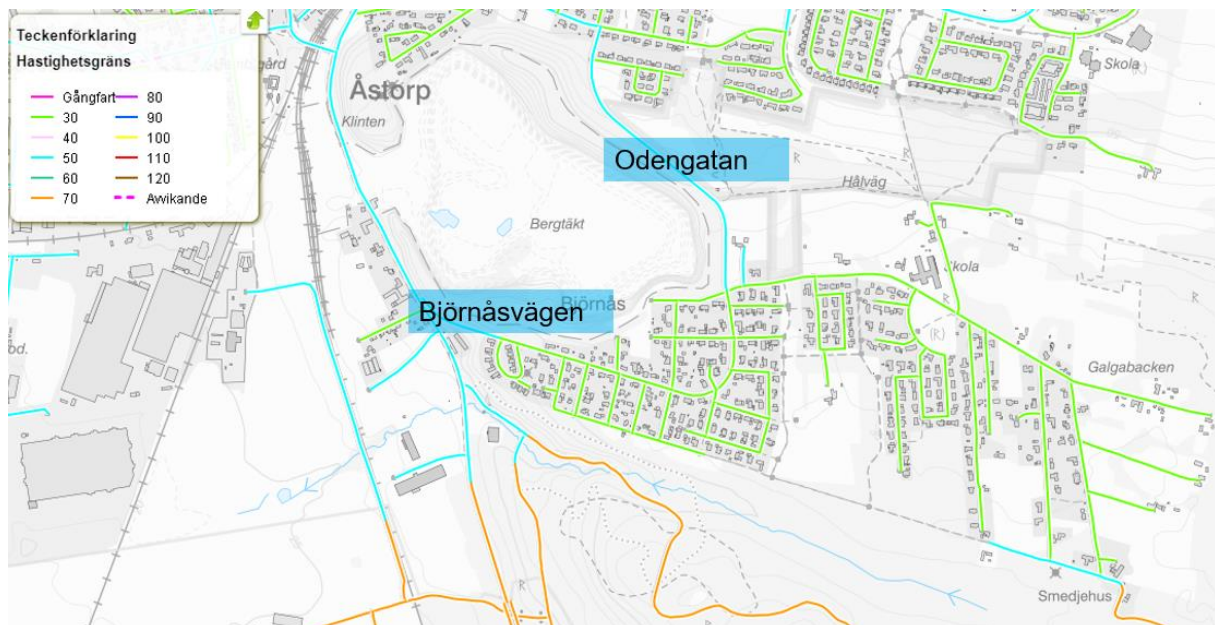
Långgatan vars karaktär idag är en uppsamlingsgata kommer att enligt planen ändras till en bostadsgata och är tänkt att utformas så att det bidrar till en ökad grad av rumslighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Den nuvarande hastighetsbegränsningen föreslås i planen att sänkas till 30 km/tim på grund av mängden befintliga villor med utfart mot gatan samt att cyklister här vistas i blandtrafik.

### Hastighetsöversyn Åstorp

Kommunen har ett pågående arbete med en hastighets- och trafiksäkerhetsplan där alla hastigheter i kommunen kommer att ses över. Bland annat utreds om de vägar som nuläget är reglerade som 50 km/h ska övergå till 40 km/h. Denna övergång har skett i många kommuner de senaste åren.

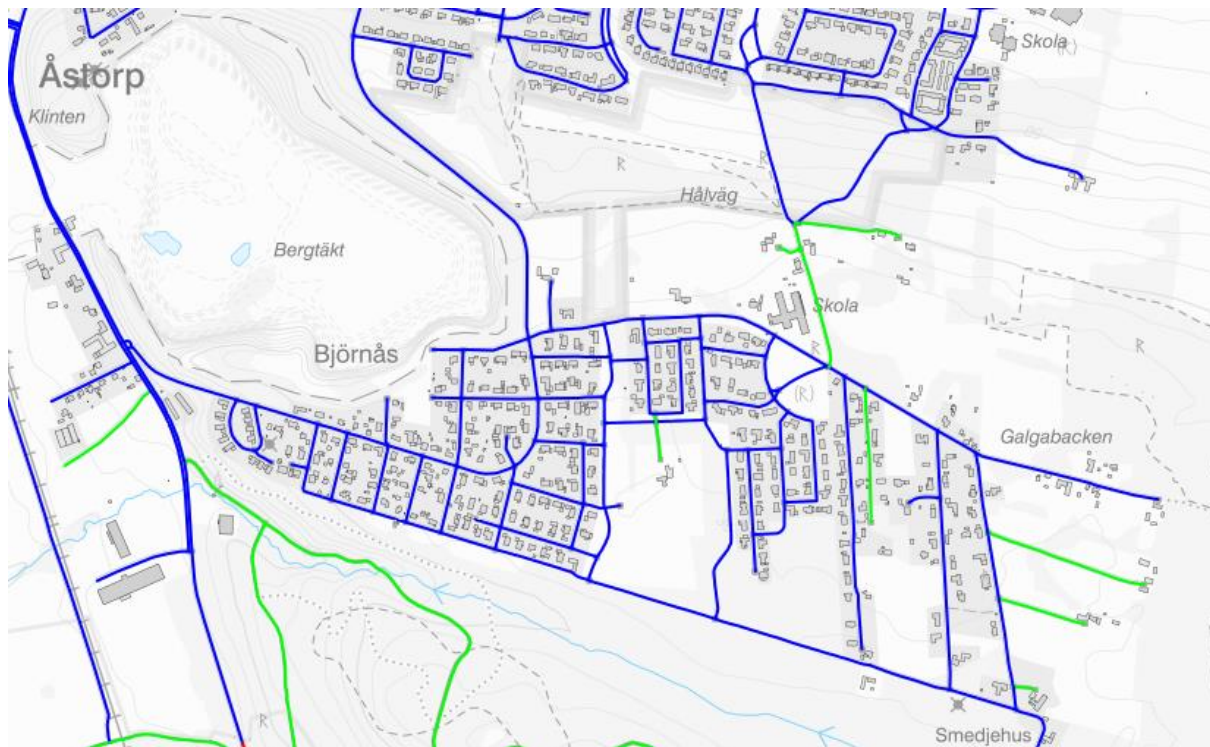
### Vägar

Till och från området går vägarna Odengatan och Björnåsvägen på varsin sida om stenbrottet. Gällande hastighetsbegränsning på vägarna är 50 km/h. Strax innan samhället övergår hastighetsbegränsningen till 30 km/h. Långgatan har varit avstängd för ombyggnad. Vägvisning skedde då via Alpgatan/Klintgatan. På flera ställen inom området finns farthinder för att hålla nere hastigheterna.



Figur 2 Hastighetsgränser i Björnås, NVDB.

Kommunen är väghållare på samtliga relevanta vägar inom området.



Figur 3 Väghållare i Björnås, NVDB

## Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägen som går längs med Vramsvägen mellan Björnås och Åstorp väster om stenbrottet Makadamen går längs vägens västra sida. GC-vägen är inte separerad utan gångtrafikanter och cyklister i båda riktningar får samsas på samma yta. Längs Björnåsvägen saknas cykelväg men delar av sträckan har gångbana/trottoar. Vägen går huvudsakligen genom villakvarter där hastighetsbegränsning 30 km/h gäller. I korsningen med Vramsvägen finns ett upphöjt övergångsställe för oskyddade trafikanter.



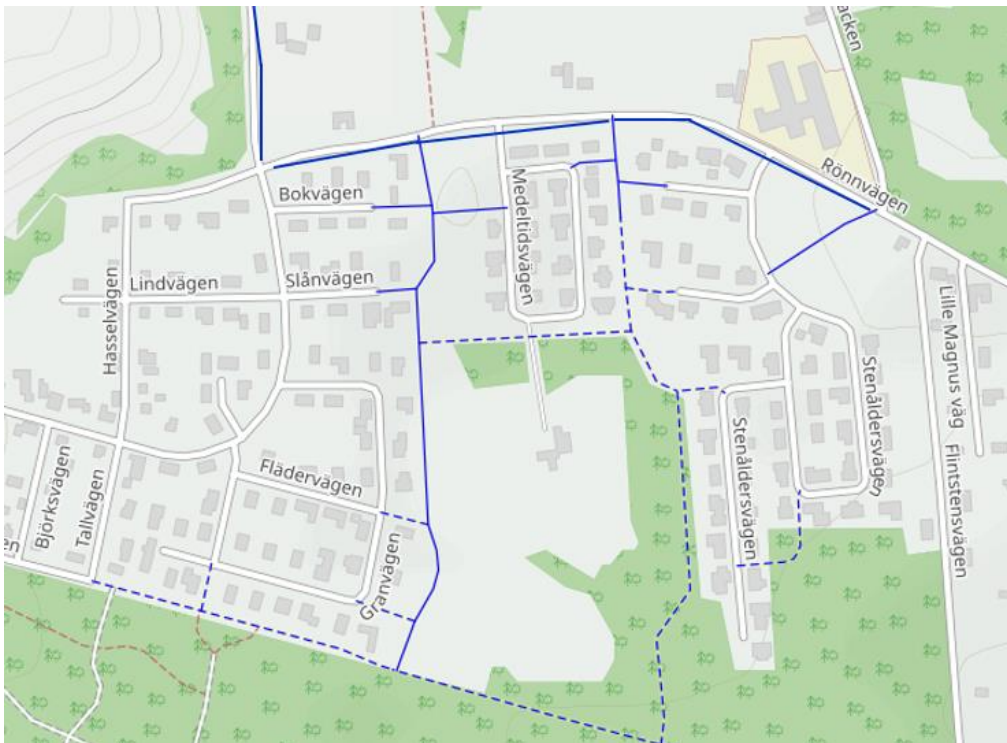
Figur 4 Vramsvägens korsning med Björnåsvägen sedd söderifrån

Längs Odengatan finns en GC-väg separerad från biltrafiken med GCM-stöd men cyklister och gångtrafikanter är inte separerade. I höjd med Baldersgatan förväntas cyklister fortsätta i blandtrafik samtidigt som fotgängare har en dedikerad gångbana.



Figur 5 Odengatan sedd från korsningen med Rönnvägen

Inom området finns primärt cykelvägar som är fristående från bilvägnätet, längs Odengatan och Rönnvägen finns dock kombinerade, dubbelriktade gång- och cykelbanor längs med bilvägen. GCM-stöd separerar fotgängare och cyklister från biltrafiken på de flesta ställen. Längs Rönnvägen GC-vägen 2,5 m och längs Odengatan är den 2 m. Björnåsvägen har en 1-2 m bred gångbana mellan Kaprifolievägen och Rönnvägen samt mellan strax väster om Skoglundsvägen och Vramsvägen. Övrig sträcka saknar gångbana.



Figur 6 Gång- och cykelvägar inom Björnås



## Kollektivtrafik

Inom området saknas busshållplatser. Närmsta hållplats är Åstorp station där det resenärer kan resa med Pågatåg och busslinjerna 514 till Ängelholm och 520 till Helsingborg via Hyllinge. Från Björnås till Åstorp station är det cirka 2 km.

## Sophämtning

Gällande sophämtning har NSR (Nordvästra Skånes Sophämtning) uppgett att både Björnåsvägen och Odengatan används. Tömning sker minst varannan vecka.

## Trafiksäkerhet

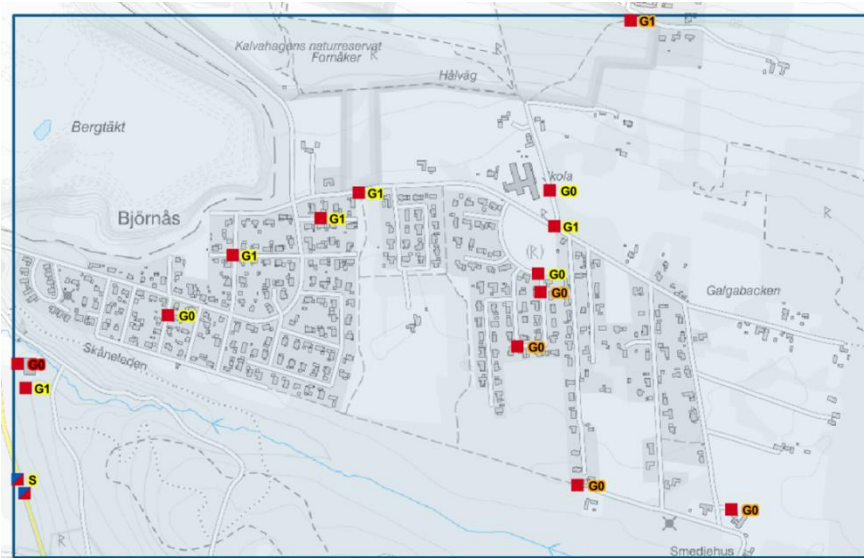
Kreera har hämtat information från Strada<sup>1</sup> avseende de 10 senaste årens vägtrafikolyckor. Den enda allvarliga olycka som inträffat i närområdet är en korsande motorfordonsolycka. Inom Björnås har det enbart skett singelolyckor med oskyddade trafikanter, se figur 7.



Figur 7 Trafikolyckor i Björnås med omnejd de senaste tio åren. G0 betyder fotgängare singel och G1 betyder cykel-singel. Gul färg avser att fotgängaren/cyklisten blivit lindrigt skadad (tex skrapsår) och orange färg betyder måttlig skada (tex benbrott).

---

<sup>1</sup> Strada. Den nationella databasen för vägtrafikolyckor



Figur 8 Trafikolyckor i Björnås de senaste tio åren.

## Medborgardialog

En medborgardialog genomfördes i samband med samråd. Synpunkter om den rådande trafiksituationen lyftes och allmänheten önskar en trafikutredning i samband med den fördjupade översiktsplanen för Björnås. Många upplever att trafiksituationen idag är ohållbar, bland annat nämndes höga hastigheter, tung trafik samt problem vid "huvudgatorna" i samband med hämtning och lämning på skolan.

Deltagarna i medborgardialogen (totalt 386 personer) besvarade frågan avseende vilket färdmedel de använder sig för resor mellan Björnås och centrala Åstorp:

- 53 % uppger att de tar bilen
- 23 % uppger att de går
- 23 % uppger att cyklar
- 2 % uppger annat såsom elsparkscykel

En grupp nämner att de främst cyklar upp på Björnås, men väljer bilen när de ska till och från området.

Deltagarnas upplevelse av trafiksäkerheten är överlag överensstämmande där många beskriver höga hastigheter, för många utfarter och dålig sikt som bidragande faktorer till sämre trafiksäkerhet. Det finns dock även motstående synpunkter från deltagarna där en del tycker att smala vägar är bra kopplat till lägre hastighet och trygghet samt att de inte alls önskar bredare vägar i området, och andra tycker att smala vägar bidrar till otrygghet på grund av skymd sikt. Platserna Skogslundsbacken, Arboretum, skolan och korsningen Långgatan/Järnvägsgatan pekas ut som otrygga platser utifrån trafiksäkerhet. Många av deltagarna anser att det redan idag finns en underkapacitet på vägarna till, från och inom Björnås. En grupp önskar fler vägar upp till området samt trottoarer inom området.

## Befintlig trafik

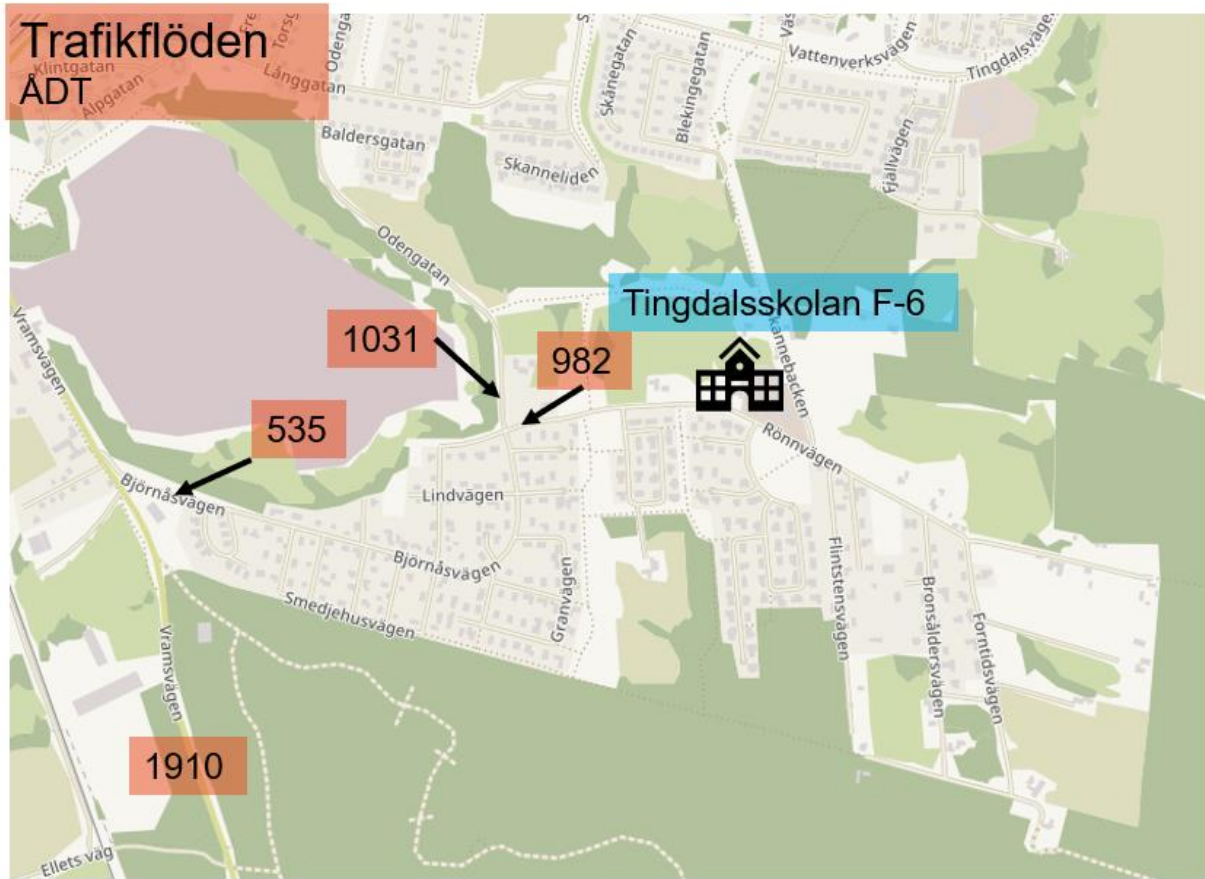
Trafikmätningar har inte tidigare genomförts i området, bortsett från Trafikverkets mätning på Vramsvägen år 2019. Kreera genomförde därför en trafikmätning under en vecka, mellan 10 och 17 januari. Tre mätpunkter, Odengatan, Björnåsvägen och Rönnvägen valdes ur för mätning. Odengatan och Björnåsvägen valdes eftersom de är områdets anslutningsvägar och Rönnvägen valdes då den leder till skolan.

- Odengatan hade 1031 fordon per dygn (ÅDT<sup>2</sup>) under mätperioden. 200 av dessa färdas i maxtimmen/rusningstrafik mellan kl. 7 och 8 på morgonen. Medelhastigheten understiger den skyltade hastigheten, men 21 % av fordonen överskred hastighetsgränsen. Högst hastighet uppmättes på den sena kvällen/natten.
- Björnåsvägen hade 535 fordon per dygn (ÅDT) under mätperioden. 92 av dessa färdas i maxtimmen/rusningstrafik mellan kl. 16 och 17 på eftermiddagen. Medelhastigheten understiger den skyltade hastigheten men 17 % av fordonen överskred hastighetsgränsen. Högst hastighet uppmättes på den sena kvällen/natten.
- Rönnvägen hade 982 fordon per dygn (ÅDT) under mätperioden. 200 av dessa färdas i maxtimmen/rusningstrafik mellan kl. 7 och 8 på morgonen. Medelhastigheten understiger den skyltade hastigheten och enbart 1 % av fordonen överskred hastighetsgränsen.

Tabell 1 Översikt av trafikflöden och hastigheter vid mätpunkterna

	Trafikflöde	Mätår	Mätare	Skyltad hastighet	Medelhas tighet	85-percentilen	Andel överträdelse	Andel tung trafik
Vramsvägen	1910	2019	Trafikverket	70 km/h	70 km/h			5,8%
Björnåsvägen	535	2023	Kommunen/Kreera	50 km/h	43 km/h	53 km/h	21%	3,2%
Odengatan	1031	2023	Kommunen/Kreera	50 km/h	44 km/h	51 km/h	17%	3,1%
Rönnvägen	982	2023	Kommunen/Kreera	30 km/h	25 km/h	27 km/h	1%	2,7%

<sup>2</sup> Årsdygnstrafik, ÅDT, är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn. Årsdygnstrafiken kan användas som underlag för att besluta vilka åtgärder som skall vidtas för vägen.



Figur 9 Översikt av mätpunkterna med tillhörande trafikflöde

## Kapacitet och framkomlighet

För att testa kapaciteten på vägnätet har trafiken räknats upp i enlighet med Trafikverkets basprognos för 2040. De låga trafikflödena indikerar att kapaciteten är god.

Tabell 2 Översikt av trafikflöden och hastigheter vid mätpunkterna inklusive trafikuppräknings till år 2040

Trafikflöde	Mätår	Mätare	Uppräkning 2040 enligt		Skyltad hastighet	Medelhas tighet	85-percentilen	Andel	
			Trafikverkets basprognos	Trafikverkets basprognos				överträdelse	Andel tung trafik
Vramsvägen	1910	2019	Trafikverket	2354	70 km/h	70 km/h			5,8%
Björnåsvägen	535	2023	Kommunen/Kreera	634	50 km/h	43 km/h	53 km/h	21%	3,2%
Odengatan	1031	2023	Kommunen/Kreera	1221	50 km/h	44 km/h	51 km/h	17%	3,1%
Rönnvägen	982	2023	Kommunen/Kreera	1163	30 km/h	25 km/h	27 km/h	1%	2,7%

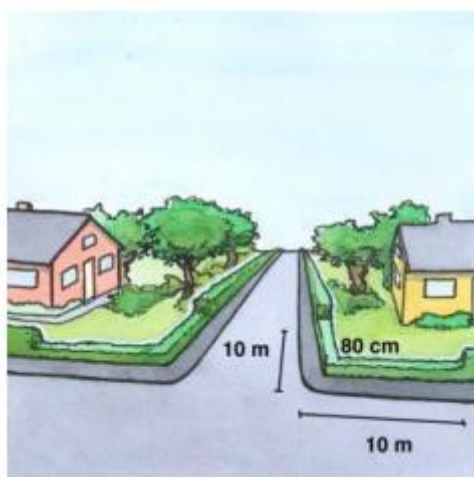
## Kapacitet vägnät

Bilvägarna varierar i bredd inom området. Rönnvägen saknar målad mittseparering och är 5,5 m bred. Björnåsvägen är 8,5 m bred exklusive 2 m gångbana på vissa ställen och 7 m bred utan gångbana på andra.

Enligt VGU<sup>3</sup> (vägar och gators utformning) uppfyller vägarna god standard avseende bredd förutom i de fall två lastbilar möts på Rönnevägen, då ska vägen minst vara 6 m bred. Detta bedöms inte inträffa särskilt ofta eftersom vägen inte har genomfartstrafik.

## Sikt i korsningar

Sikten i korsningar är viktigt både för framkomligheten och trafiksäkerheten. Sikten bör vara fri 10 meter innan och 10 m efter korsningen i bostadskvarter. Åstorps kommun anger att siktskymmande växtlighet eller staket ej får överstiga 0,8 m höjd<sup>4</sup>.



Figur 10 Siktriangel avseende siktskymmande växtlighet för hörntomt, Åstorps kommun

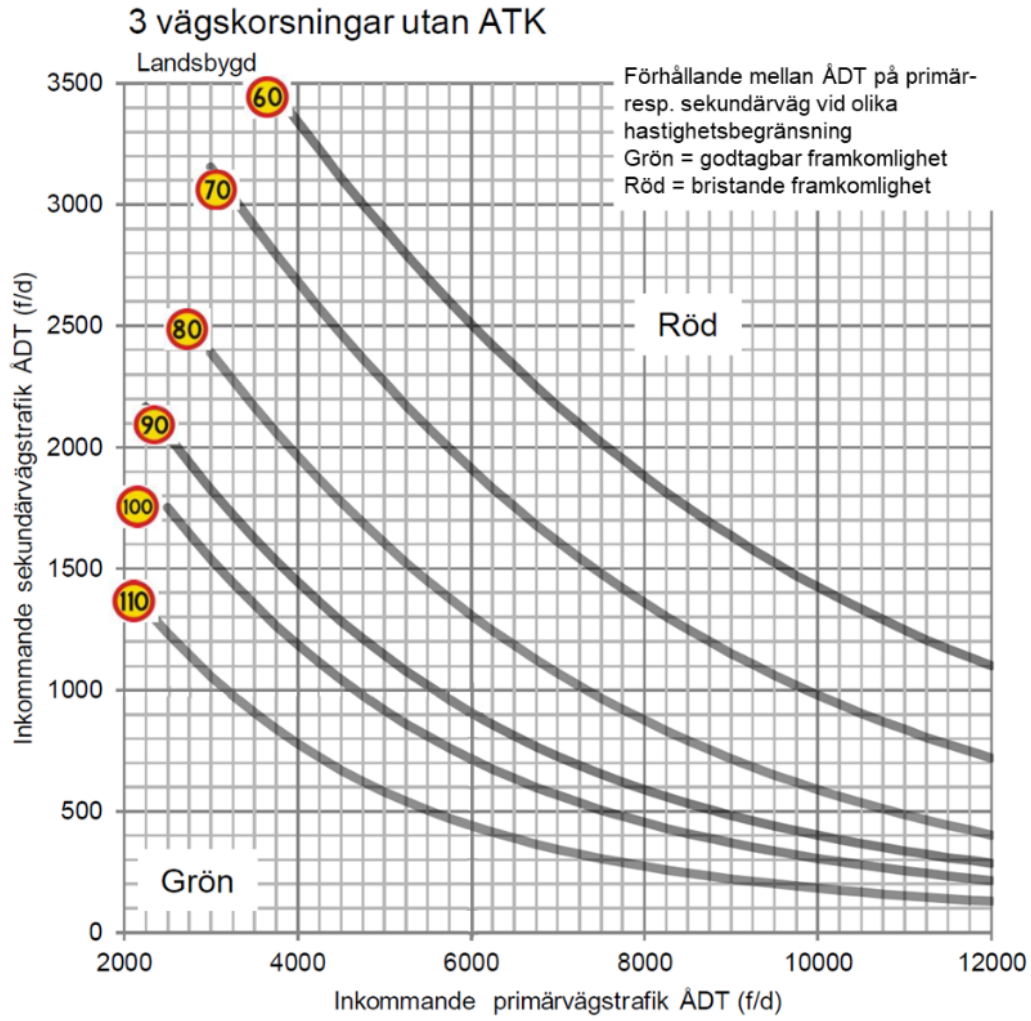
## Kapacitet korsningar

För att bedöma den tillkommande trafikens eventuella påverkan på framkomligheten i områdets korsningar har Trafikverkets *Ajourhålla säkerhetsklassificering av Vägnätet* (TDOK 2013:0636) använts. I diagrammet i figur 11 kan det utläsas hur stora trafikflödena kan vara i förhållande till varandra på primär- respektive sekundärvägen i en trevägskorsning utan ATK(fartkamera), utifrån olika hastighetsgränser, med god framkomlighet.

Diagrammet börjar först vid ÅDT 2000 fordon/dygn på primärvägen, varför situationen i de aktuella korsningarna (både med och utan eventuell exploatering) ligger utanför diagrammet. Detta visar att kapaciteten i korsningarna inte är hotad. Nedan visas diagrammet för trevägskorsning men även diagrammet för fyrvägskorsning börjar vid ÅDT 2000 fordon/dygn.

<sup>3</sup> <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1621114/FULLTEXT02.pdf>

<sup>4</sup> <https://astorp.se/bygga-bo-miljo-och-trafik/gata-parkering-och-park/hackar-och-buskage.html>



Figur 11 Framkomlighetsbedömning för trevägs korsning utan ATK enligt Trafikverkets "Ajourhålla säkerhetsklassificering av Vagnätet" (TDOK 2013:0636).

## Åtgärdsförslag

De brister som identifierats listas nedan tillsammans med åtgärdsförslag för respektive brist.

### Korsningen Odengatan/Rönnvägen/Björnåsvägen

Korsningen är en flervägsväjningskorsning vilket innebär att ..... Flervägsväjning har enbart varit möjlig att använda för vägghållare sedan 2007 vilket gör att det inte finns på så många ställen. Även om tumregeln är att den som kommer först fram till korsningen åker först så finns det ingen klar regel över vem som ska åka först eftersom alla i en flervägsväjning ska väja för och ta hänsyn till varandra. Detta gör att korsningen kan vara svårförstådd. Utformningen bedöms ändå kunna bibehållas, detta eftersom det inte skett några olyckor korsningen enligt Strada. Dessutom är huvudflödet nord-östligt och inte rakt genom korsningen, detta gör det svårt att föreslå regleringsändring. Cirkulationsplats är inte aktuellt än på grund av de låga flödena.

**Åtgärd:** Måla nya hjältänder och reglera som övergångsställe

Väjningslinjen (hjäntänderna) som visar att trafikanten ska lämna företräde är utsuddade och behöver målas om. Passagen för oskyddade trafikanter över Rönnvägen är redan hastighetssäkrad och bilisterna har väjningsplikt. Vill man förtydliga situationen ytterligare kan passagen regleras som övergångsställe.



Figur 12 Korsning Rönnvägen/Odengatan/Björnåsvägen

**Åtgärd:** Fyll igen med GCM-stöd

GCM-stödet upphör på ett ställe som gör att cyklister kan uppfatta att de ska köra ut i vägbanan. Om inte gattet är kritiskt för drift- och underhåll så bör det sättas igen.



Figur 13 Uppehåll i GCM-stöd vid GC-väg längs Odengatan nära korsningen med Rönnvägen markerat i gult

## Korsningen Björnåsvägen/Kaprifolvägen/Granvägen

Korsningen har skyddad sikt från Kaprifolievägen. En spegel har satts upp för att underlätta utfart från Kaprifolievägen. Kommunens ritningar visar att utfarten från Granvägen inte utformats enligt detaljplanen. Sikttriangeln uppfylls varken från Kaprifolvägen eller Granvägen.

**Åtgärd:** Ett mindre farthinder på Björnåsvägen just innan korsningen skulle minska hastigheten och minimera risken för olyckor i korsningen.



Figur 14 Diskrepans mellan byggt miljö (till vänster) och detaljplan (till höger)



Korsningen har dessutom ett potthål/grop som behöver ny asfalt.



Figur 15 Undermålig beläggning på Björnåsvägen

## Korsningen Björnåsvägen/Vramsavägen

I nuläget behöver cyklister köra i blandtrafik och sedan hoppa av cykeln vid övergångsstället för att ta sig över vägen. Fotgängare måste passera Björnåsvägen utan övergångsställe för att komma på rätt sida av Björnåsvägen.

**Åtgärd:** Antingen kan övergångsstället flyttas till andra sidan om korsningen eller så kan ett nytt övergångsställe/passage utformas där det är tänkt att fotgängare ska korsa Björnåsvägen



Figur 16 Korsningen mellan Björnåsvägen och Vramsavägen

## Gång- och cykelväg Odengatan

Gång- och cykelvägen längs Odengatan är ca 2 m bred, dubbelriktad och försedd med GCM-stöd.

Dubbelriktad cykelbana bör om möjligt vara minst 2,2 m bred, exklusive skyddsremsa och eventuellt tillägg för intilliggande förhöjd gångbana. Gångyta av GCM-bana/-väg bör vara minst 1,8 m bred (enligt Krav 2022:001 VGU) avsnitt 8.5.2.2.1). Undantag kan vara motiverat där alternativ bredare gångbana finns i närheten. På GCM-väg i huvudnät med litet flöde av gående kan bredden minska till 3,0 m.

**Åtgärd:** Bredda gång- och cykelvägen till minst 3 m om möjlighet finns med hänsyn till ytanspråk. Förläng gång- och cykelvägen så att cyklister inte behöver ta sig ut i blandtrafik längs Odengatan i höjd med Baldersgatan

## Informell GC-korsning Rönnvägen

På Rönnvägen finns ett släpp i GCM stödet vid (*mitt emellan Björnåsvägen och Medeltidsvägen*). Släppet i GCM-stödet sker precis vid in icke anlagd stig som antas användas av bland annat barn som en genväg mellan Björnås och östra Åstorp. Eftersom hastigheterna på Rönnvägen upplevs som höga skulle ett farthinder och övergångsställe på platsen både minska hastigheten och öka tryggheten för korsande fotgängare och cyklister.



Figur 17 Rönnvägens "korsning" med stig genom skogsområdet

## Övergångsställe vid skola/förskola

Farthindret behöver målas om och taktila ytor saknas. Österifrån sitter skylten långt bort från korsningen samt är övertäckt av växtlighet.



Figur 18 Övergångsställe längs Rönnvägen, nära skolan



Figur 19 Övergångsställe längs Rönnvägen, nära skolan. Skylt skydd av vegetation markerat i gult.

## Gång- och cykelväg Rönnvägen

Den dubbelriktade gång- och cykelvägen är 2,5 m bred vilket understiger kraven enligt GCM-handboken<sup>5</sup> och VGU. Där anges att en dubbelriktad cykelbana ska vara minst 2,25 m bred och att en gångbana inte ska understiga 1,8 m. Minst 4 meters bredd för gång- och cykelbana krävs därmed för att uppfylla kraven.



Figur 20 Gång- och cykelväg längs Rönnvägen

---

<sup>5</sup> [Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning \(skr.se\)](#)

## Korsningen Rönnvägen/Medeltidsvägen

I korsningen uppfylls inte siktrangeln enligt kommunens riktlinjer (max 0,8 meters höjd i en triangel på 10x10 meter) Cyklister leds rakt ut i korsningen i nuläget. Svårigheten avser hur interaktionerna uppfattas eftersom bilister korsar cyklisternas färdväg som går rakt fram samtidigt som cyklisterna egentligen ska väja enligt högerregeln. Ett alternativ är att låt cyklisterna passera i plan så att bilisterna får ett farthinder samtidigt som korsningen regleras med väjningsplikt mot Rönnvägen, se exempel från Falkvägen i Lund nedan.



Figur 21 Rönnvägen/Medeltidsvägen



Figur 22 Exempel på hastighetsreducering innan korsning där cyklisterna ges prioritet, bild från Falkvägen i Lund.

## GC- korsning mellan Medeltidsvägen och Stenåldersvägen

Platsen har idag känslan av en utfart för bilister, trots att det är en korsning mellan cykelvägar. Antagligen ser det ut som det gör för att området har byggts ut etappvis. Växtlighet bör tas bort för att cyklister västerifrån ska hinna uppfatta oskyddade trafikanter söderifrån. Den gulmarkerade hästskylten är dessutom nästan helt osynlig. Kantstenen bör rätas upp så att cyklister får en genare väg. I nuläget är utformningen sådan att cyklister tvingas bromsa för och svänga skarp i denna korsning som enbart är med andra oskyddade trafikanter. Samtidigt som cyklister leds rakt ut mot biltrafiken på till exempel Medeltidsvägen.

**Åtgärd:** Rätta upp gång- och cykelvägen, ta bort infartskänslan. Ta bort siktskymmande växtlighet.



Figur 23 Korsning mellan gång- och cykelvägar längs Rönnvägen. Hästskylt markerad i gult

## Övriga åtgärder

- Underhåll belysningen på cykelvägen längs Smedjehusvägen
- Anlägg en kontinuerlig gångbana längs hela Björnåsvägen
- Ta ett helhetsgrepp med fokus på trafiksäkerheten i korsningen Odengatan/Långgatan när Långgatan ändå byggs om
- Se över sikten i korsningarna
  - Smedjehusvägen/Forntidsvägen, klipp ned siktskymmande vegetation
  - Rönnvägen/Skannebacken
  - Rönnvägen/Flintstensvägen