LUNDS KOMMUN

Gång- och cykeltrafikutredning Genarp

RAMBÖLL MALMÖ, 2018-01-22

Gång- och cykeltrafikutredning Genarp

Datum	2018-01-22
Uppdragsnummer	1320029354
Utgåva/Status	1.0 Slutrapport

Uppdragsledare	Olle Evenäs
Handläggare	Sofia Persson
Granskare	Emmie Rynegardh

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING 2
1.1 METOD 2
1.2 KOMMUNALA MÅL 2
1.3 AVGRÄNSNINGAR 3

2. NULÄGESBESKRIVNING 3
2.1 GÅNG- OCH CYKEL 5
2.2 BUSS 9
2.3 BIL 11
2.4 TRAFIKSÄKERHET 15
2.5 MÅLPUNKTER 16

3. MEDBORGARDIALOG 17
3.1 RESULTAT FRÅN WEBVERKTYG 17
3.2 SAMMANSTÄLLNING AV TRAFIKMÖTE I GENARP 20
3.3 FOKUS GENARPS TIDIGARE ARBETE 20

4. ANALYS 22

5. ÅTGÄRDSFÖRSLAG 24
5.1 LÄNGS HECKEBERGAVÄGEN 24
5.2 LÄNGS GÖDELÖVSVÄGEN 29
5.3 KORSNINGEN I CENTRUM 31
5.4 ÖVRIGA ÅTGÄRDER 33
5.5 FÖRKASTADE ALTERNATIV 36

6. REKOMMENDATION TILL VIDARE ARBETE 38

7. LITTERATURFÖRTECKNING 39

Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3

1. INLEDNING

Fokus Genarp är ett ortutvecklingsprojekt startat av Lunds kommun där målet är att göra Genarp till en attraktiv boendeort. En viktig del i projektet handlar om att utveckla möjligheterna att röra sig till fots eller med cykel, dels inom orten men också till och från densamma. Med anledning av detta fick Ramböll i uppdrag att utreda huvudgatorna och deras gemensamma korsningspunkt ur ett fotgängar- och cykeltrafikperspektiv. Målet är att förbättra tryggheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten för dessa trafikanter i Genarp.

1.1 METOD

1.1.1 INVENTERING

En inventering har utförts med cykel för att på ett smidigt sätt kunna röra sig längs gång- och cykelbanor och samtidigt få en uppfattning om det lokala transportsystemet. Fokus under inventeringen låg på att studera trafikmiljön utifrån aspekterna tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet. Vikt låg vid att inventera trafikmiljöerna vid målpunkter såsom skolor, busshållplats och mataffär samt längs huvudgatorna i orten. Gång- och cykelvägar i de bilfria områdena mellan bostäder inventerades också för att skapa en förståelse om hur nätet hänger samman.

1.1.2 WEBENKÄT FRÅN GENARPSBOR

Genarpsborna har bidragit interaktivt med synpunkter om trafiken på orten genom ett kommunalt tillhandahållet webverktyg där invånarna direkt i en karta gavs möjlighet att markera områden, sträckor och punkter samt skrev tillhörande kommentarer. Materialet har sammanställts och har fungerat som underlag i detta uppdrag.

1.1.3 MÖTE MED FOKUSGRUPP I GENARP

Arbetsgruppen för Infrastruktur och kommunikation inom projektet Fokus Genarp träffades under ett kvällsmöte på Medborgarhuset i Genarp den 25 september. Gruppen bestod av knappt tio Genarpsbor. Ramböll medverkade med syftet att samla ytterligare information om hur trafiksituationen upplevs inom orten samt bistå med allmänna trafikkunskaper.

1.2 KOMMUNALA MÅL

Lunds kommun har sedan flera år tillbaka arbetat med en strategi kallad LundaMaTs, där MaTs står för miljöanpassat transportsystem. Under 2013 inleddes arbetet med den tredje upplagan som innefattar sex olika fokusområden. Dessa tydliggör hur arbetet med LundaMaTs ska inriktas och prioriteras. Ett fokusområde kallas *Byarnas utveckling* och handlar bland annat om att öka andelen gång- och cykelresor inom byarna i Lunds kommun, t.ex. genom att stärka gång- och cykelvägnäten men också genom så kallade påverkansåtgärder. Fokusområdet berör också tillgängligheten för barn genom att det ska finnas möjligheter att gå och cykla till skolan.

1.3 AVGRÄNSNINGAR

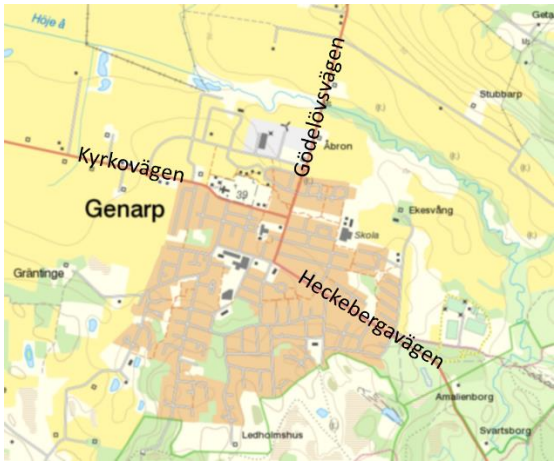
Då gatuutrymmena på de två huvudgatorna är begränsade kommer utredningen att ta ett bredare grepp än så. Det görs genom att lyfta blicken och se på även omgivande gator och kartlägga rörelsemönster i centrala orten för att på så sätt kanske identifiera alternativa stråk som går att stärka och förbättra för fotgängare och cyklister.

Figur 1. Utredningen fokuserar på det blåmarkerade området men även dess omgivningar tas i beaktande.

2. NULÄGESBESKRIVNING

Genarp är en tätort med ett invånarantal på drygt 3000 personer i Lunds kommun. Orten är belägen 20 km sydost om Lund och 30 km öster om Malmö, se Figur 2. Närområdena runt Genarp består till största del av jordbruksmark men också av enskilda fastigheter, skog, skyddade naturområden och en del mindre vattendrag. Bebyggelsen i Genarp utgörs till största delen av småhus. De övergripande vägarna som leder till Genarp utgörs av Kyrkovägen från väster, Gödelövsvägen från norr och Heckebergavägen från öster, se Figur 3 och Figur 4.

Figur 2. Karta över Lunds kommun, Genarp markerat.

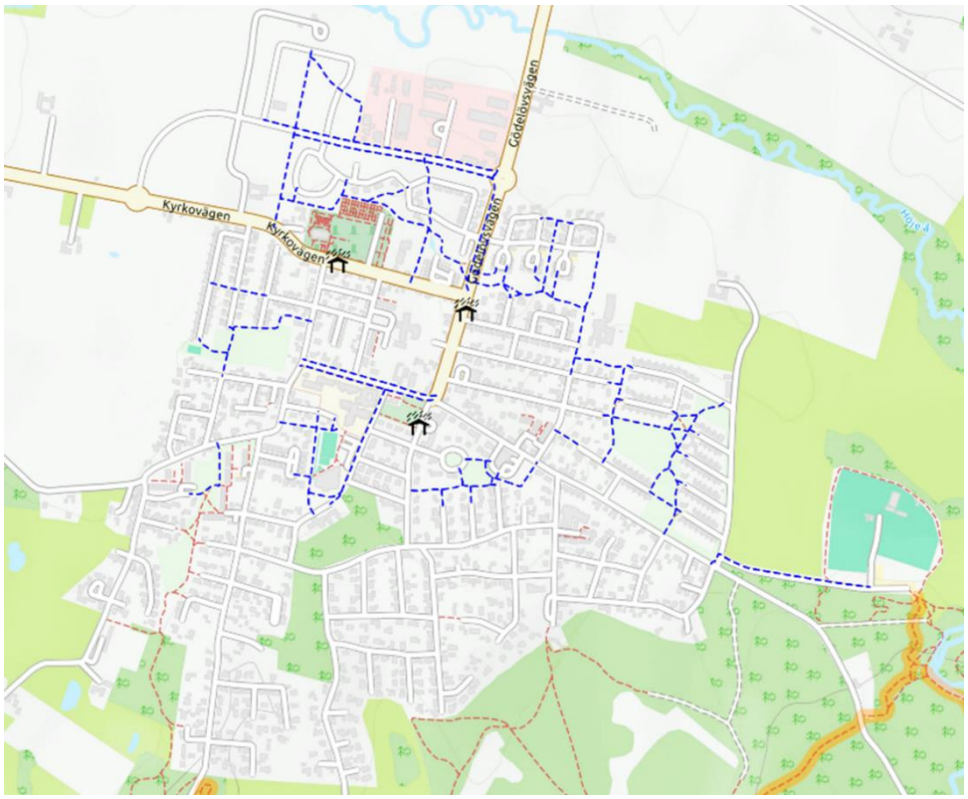


Figur 3. Kartbild över Genarp.

Figur 4. Heckebergavägen.

2.1 GÅNG- OCH CYKEL

Inom orten finns det gång- och cykelbanor längs vissa gator samt friliggande gång- och cykelvägar, se Figur 5. Längs huvudgatorna Heckebergavägen, Gödelövsvägen och Kyrkovägen, finns endast trottoarer och cykelinfrastruktur saknas helt. På lokalgatorna är det blandtrafik, se Figur 6.

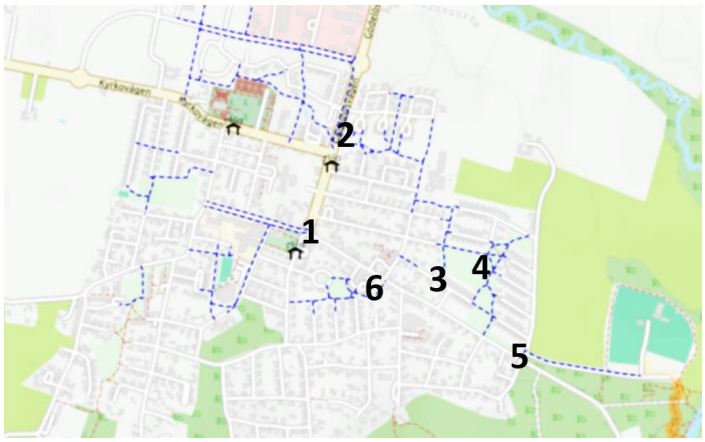


Figur 5. Gång- och cykelbanor/-vägar (blått) och gångstigar (brunt), trottoarer exkluderade[1].

Figur 6. Lokalgata i Genarp.

Överlag är gång- och cykelnätet i Genarp bristfälligt. Ordnade passager saknas över flera bilvägar, och längs huvudgatorna finns begränsade möjligheter att röra sig på ett tryggt sätt som cyklist. Några viktiga korsningspunkter och sträckningar redovisas i kommande avsnitt och en specifik plats eller sträcknings geografiska lokalisering kan utläsas i Figur 7.

[1] Open Street Map



Figur 7. Hänvisning till specifika brister i cykelnätet i Genarp.

Figur 8. Brist 1: Blandtrafik i korsningen innan separerade, enkelriktade cykelbanor längs Bygatan.

Figur 9. Brist 2: Gång- och cykelpassage av låg standard med skymmande buskage.

Figur 10. Brist 3: Fel hänvisning till kombinerad gång- och cykelväg av låg standard.

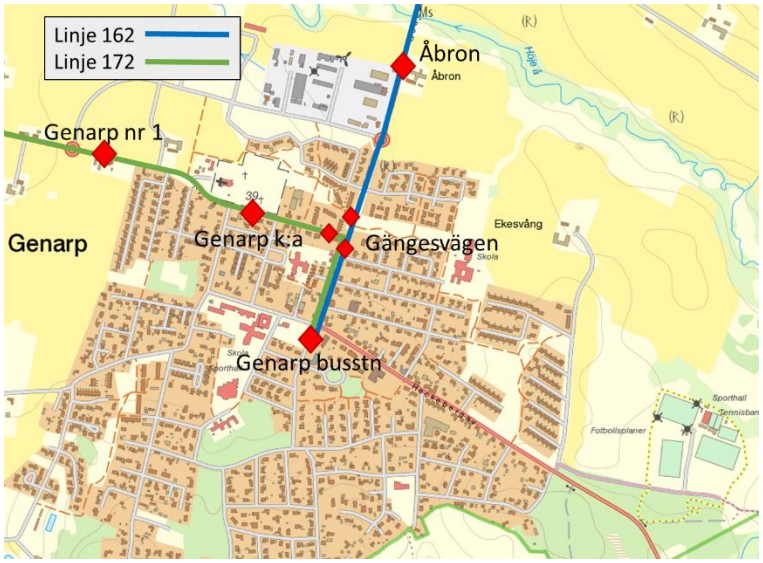
Figur 11. Brist 4: Låg standard på de avskilda cykelvägarna.

Figur 12. Brist 5: Inte hastighetssäkrat övergångsställe på Heckebergavägen.

Figur 13. Brist 6: Cykelväg med sättningar som skapat ojämnheter i beläggningen.

2.2 BUSS

Genarp trafikeras av två regionbussar, linje 162 som går mellan Genarp och Lund via Dalby samt linje 172 som går mellan Genarp och Malmö via Staffanstorp och Arlöv. Båda bussarna har ändhållplats Genarp busstation och båda bussarna trafikerar hållplats Gängesvägen men på olika hållplatslägen, se Figur 14. Genarps busstation är utformade med ett inglasat väderskydd för skydd mot väder och vind. Cykelparkeringen som ligger i anslutning till hållplatsen ses i Figur 15.



Figur 14. Regionbussarnas linjedragningar samt Genarps busshållplatser.

Figur 15. Cykelparkering i anslutning till hållplats Genarps busstation.

Linje 162 erbjuder totalt sex turer per vardag som trafikerar hela vägen från Genarp till Lund. Linjen går via Dalby, se sträckningen i Figur 16. Från Genarp går tre av dessa under morgonen och tre under eftermiddag/tidig kväll. Från Lund går sex turer direkt till Genarp, alla utom en under eftermiddagen. Utöver detta trafikerar linje 162 med ytterligare några turer mellan Dalby och Genarp där resenärerna sedan får byta buss för fortsatt färd mot Lund. På lördagar och söndagar är kollektivtrafiken anropsstyrd och går endast mellan Genarp och Dalby.

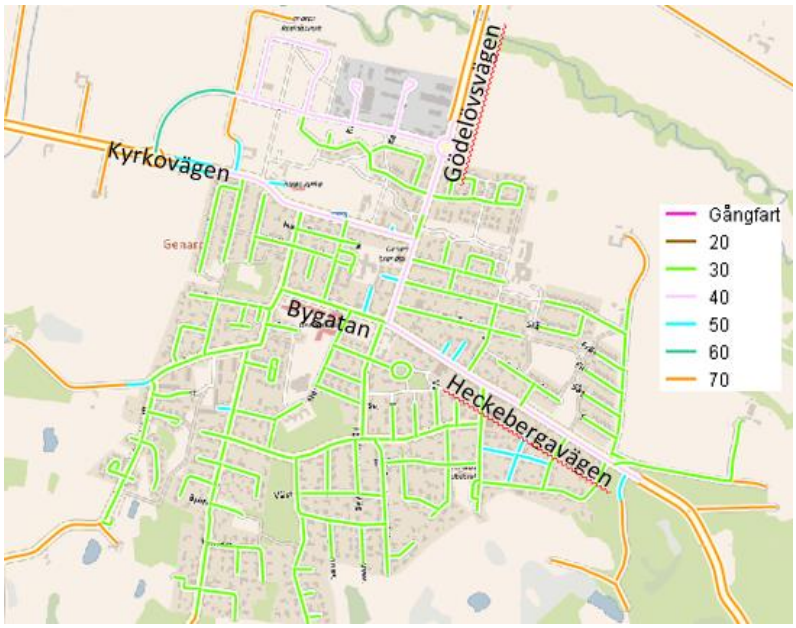
Figur 16. Linje 162 mellan Genarp och Lund.

Linje 172 erbjuder turer mellan Genarp och Malmö varje timme under vardagar och lördag och varannan timme under söndagar. Bussen går bland annat genom Staffanstorp, se rutten i Figur 17.

Figur 17. Linje 172 mellan Genarp och Malmö.

2.3 BIL

De huvudsakliga infartsgatorna till Genarp, Heckebergavägen, Gödelövsvägen och Kyrkovägen, är alla huvudleder och har en hastighetsbegränsning på 70 km/h utanför tätorten, se Figur 18. Väl inne i Genarp övergår de till att ha en hastighetsbegränsning på 40 km/h. Större delen av lokalgatorna har en hastighetsbegränsning på 30 km/h.

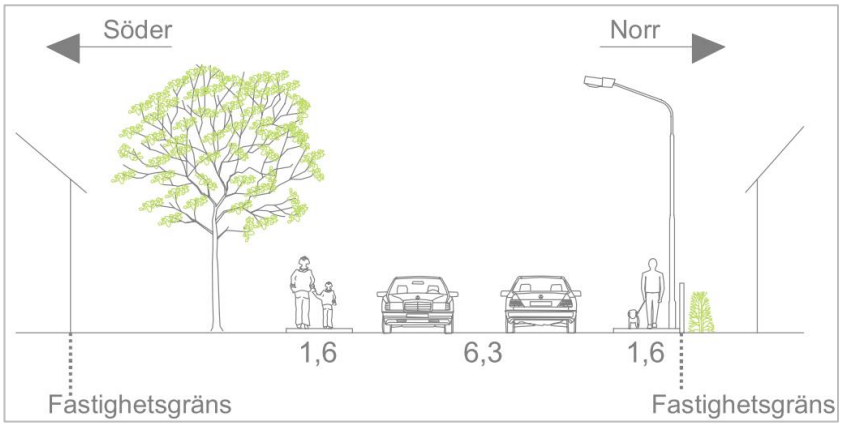


Figur 18. Hastighetsbegränsningar enligt NVDB (Trafikverket).

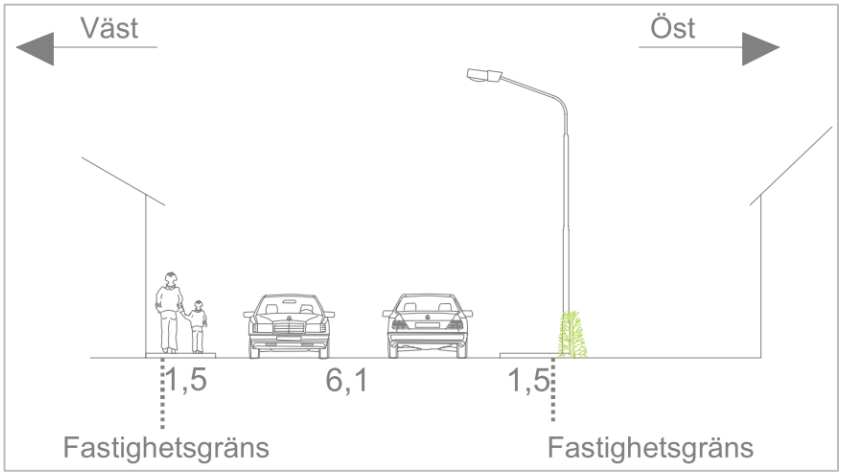
Merparten av gaturummen på såväl Heckebergavägen som Gödelövsvägen utgörs av en tvåfältsväg med trottoarer på vardera sida, se Figur 19 och Figur 20. Huvuddelen av Kyrkovägen däremot har endast trottoar längs med den södra sidan, se Figur 23. De tre vägarna har vägbredder är omkring 6 m. Det totala avståndet mellan fastighetsgränserna varierar något; mellan 10 – 15 m på Heckebergavägen, omkring 8,5 m på Gödelövsvägen och ca 7 m på Kyrkovägen.

Figur 19. Heckebergavägen.

Figur 20. Gödelövsvägen.



Figur 21. Typsektion Heckebergavägen.



Figur 22. Typsektion Gödelövsvägen.

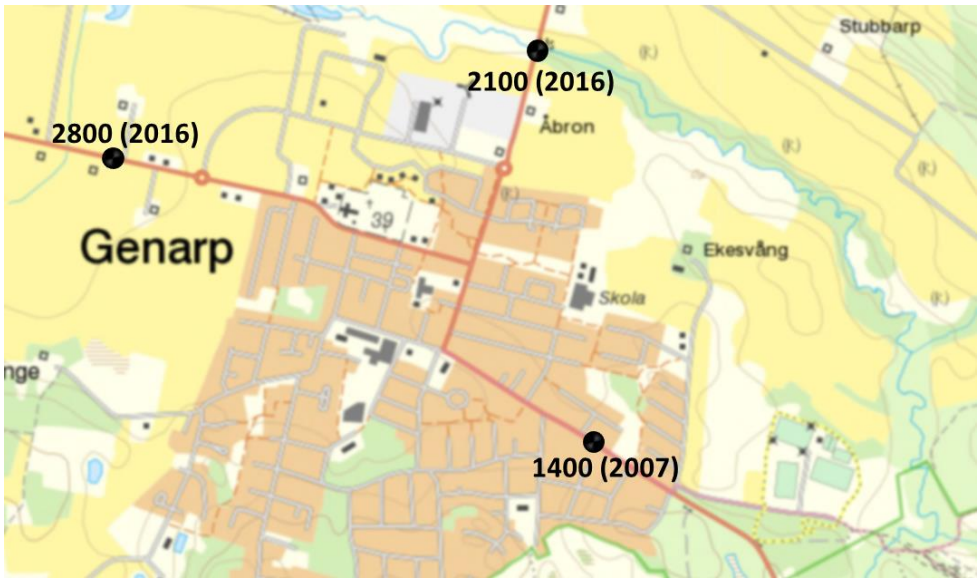
Figur 23. Kyrkovägen.

Då de tre infartsgatorna är huvudleder är parkering inte tillåten längs med gatorna. Längs med Bygatan som går utmed Genarps skola finns korttidsparkering vissa delar av dygnet. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h och vägbredden omkring 6 m. Det finns en separerad gång- och cykelbana längs båda sidorna av gatan samt en trädallé som skiljeremsa mellan vägbana och cykelbana på vardera sidan om vägen. Avståndet mellan fastighetsgränserna är omkring 18 m.

Från i princip alla Genarps lokalgator råder väjningsplikt mot vägarna som utgör huvudnätet. Där Kyrkovägen möter Gödelövsvägen råder stopplikt för fordonen på Kyrkovägen. I den centrala korsningen mellan Heckebergavägen och Gödelövsvägen gäller väjningsplikt för fordonen som kommer från norr och söder. Fordonen på Heckebergavägen och Bygatan har alltså företräde, se Figur 24.

Figur 24. Korsningen mellan Heckebergavägen, Gödelövsvägen och Bygatan.

Trafikmätningar är utförda av Trafikverket och som kan ses i Figur 25 är flödet drygt 2000 fordon per dygn på Gödelövsvägen och knappt 3000 fordon per dygn på Kyrkovägen. Heckebergavägens senaste mätning är tio år gammal och hade då flöden på omkring 1400 fordon per dygn.



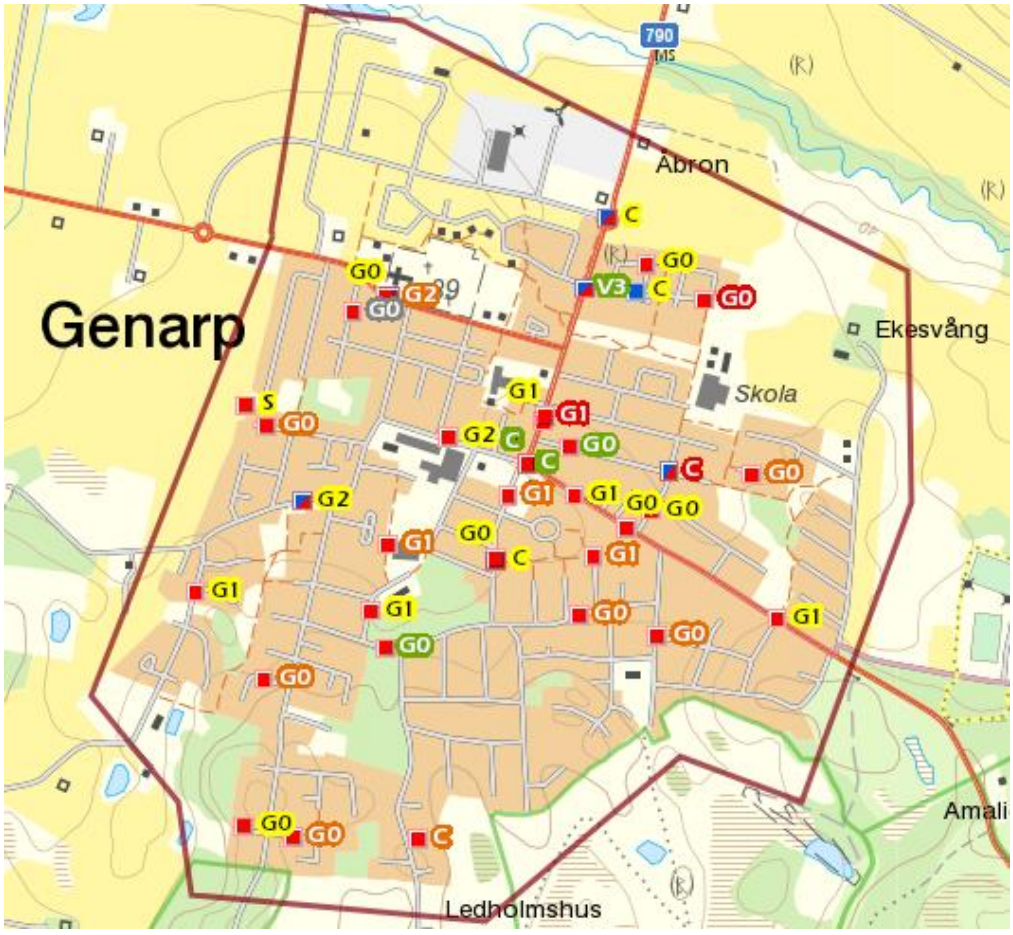
Figur 25. Trafikmätningar ÅDT (Årtal då mätningen utfördes).

2.4 TRAFIKSÄKERHET

För att få en överblick över trafiksäkerhetsläget har ett utdrag över alla sjukhus- och polisrapporterade trafikolyckor i Genarp under de senaste fem åren gjorts ur Transportstyrelsens trafiksäkerhetsdatabas STRADA. Under denna period har totalt 38 olyckor registrerats.

Av olyckorna var 28 singelolyckor bland fotgängare, cyklister och mopedister. Singelolyckorna har skett utspritt över hela Genarp och av en mängd olika anledningar så som snubbling, fot i cykelhjul m.m. Ungefär hälften har skett under månader med is och halka och hälften övrig tid dessa år.

Resterande 10 olyckor har varit kollisionsolyckor mellan motorfordon, singelolyckor motorfordon samt mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Två av olyckorna har skett i korsningen Bygatan – Gödelövsvägen. Dessa mellan bilist och cyklist respektive mopedist. Båda olyckorna skedde utan några personskador som följd. Övriga olyckor är geografiskt spridda och har skett av vitt skilda anledningar.



Figur 26. Geografisk fördelning av alla registrerade trafikolyckor 2012-07-01 - 2017-06-30

2.5 MÅLPUNKTER

Viktiga målpunkter i Genarp utgörs av:

- Två mataffärer (ICA Nära Genarp och Coop Genarp)
- Skolor (Häckebergaskolan och Genarps skola)
- Busshållplatsen ”Genarp busstation” i centrum
- Medborgarhuset med Genarps bibliotek
- Rekreationsområden (i nordost vid Höje å och Naturreservat Risen söder om Genarp)
- Idrottsplatser (Ekevallen, Genarps idrottshall, Genarpsbadet)
- Centrumparken/Fjärilsparken i centrala delen av Genarp
- Restauranger (Baskien Gastrocafé, Pizzeria Fortuna och Genarps Pizzeria och Grill)

Figur 27. Viktiga målpunkter i Genarp.

Genarps skola är en skola för årskurs 4 – 9 med omkring 300 elever och 50 medarbetare. Häckebergaskolan är en F – 3 skola med ungefär 215 elever och 35 anställda. Här finns också fritidshemsavdelningar.

Ekevallen är en idrottsplats med främst fotbollsplaner och boulebanor men runt anläggningen finns också flertalet motionsspår. Genarps innebandyklubb och Veberöds handbollsklubb har verksamhet i ortens idrottshall. Även en kommersiell gymkedja är etablerad vid idrottshallen. Genarpsbadet är ett friluftsbad med en utomhusanläggning som möjliggör för simsporter, bad och lek under sommarmånaderna. Skogscykling med mountainbike är en sport som på senare tid ökat mycket i Genarp och det finns flera stigar runt orten som är avsedda för just denna aktivitet.

3. MEDBORGARDIALOG

3.1 RESULTAT FRÅN WEBVERKTYG

Webverktyget, där invånarna själva kunde bidra med sina synpunkter, genererade värdefull information från invånarna i Genarp. Totalt erhölls omkring 260 kommentarer. Dessa handlade om specifika platser, stråk eller områden i Genarp och berörde både trafiksituationen för fotgängare och cyklister men också viktiga målpunkter i byn.

Figur 28. Brister (röda linjer och numrerade punkter) och målpunkter (gula stjärnor) som Genarpsborna lyft fram. Svart pil illustrerar målpunkt lokaliserad utanför kartan.

<u>Viktiga mötesplatser:</u>

Medborgarhuset med biblioteket är en viktig mötes- och samlingsplats för aktiviteter och föreningar, liksom lekplatsen som ligger i anknytning till byggnaden. Genarpsbadet är viktigt sommartid. Fjärilsparken och centrumområdet är mötespunkter, liksom området kring Vattenmöllan som ligger vid Höje å och idrottsplatsen. Slutet av Sandvägen är utgångspunkt för många sport- och friluftsaktiviteter.

Viktiga sträckor:

Heckebergavägen

På Heckebergavägen är upplevelsen att många bilister kör alltför fort. Sträckan är viktig för Genarpsborna då den är väg till bibliotek, mataffär, centrum men också för att många barn korsar vägen. Dels de som ska till Häckebergaskolan från södra Genarp och dels de som ska till idrottsplatsen Ekevallen. Många vill ha bättre gång- och cykelbanor men det finns dock insikt om att gaturummet är smalt vilket kan försvåra förbättringar.

Gödelövsvägen

Det saknas cykelbanor på Gödelövsvägen och flera Genarpsbor tycker därför att det känns osäkert att cykla längs vägen med barn.

Kyrkovägen

På Kyrkovägen menar många att bilarna håller hög hastighet och att denna väg har smala trottoarer i dåligt skick som dessutom har en stor lutning ut mot gatan eller in mot fastighet. Belysningen upplevs inte tillräcklig och det saknas cykelbana längs vägen. Det finns ställen där det saknas ordnade passager för oskyddade trafikanter.

Gräntingevägen

Gräntingevägen har dålig sikt och smala trottoarer och invånarna upplever att bilarna ofta kör alltför fort.

Slättavägen

På Slättavägen är upplevelsen med höga fordonshastigheter densamma och det gäller speciellt i korsningen med Ljungbacksvägen, varpå farthinder önskas. Längs Slättavägen är det också dålig sikt och det saknas trottoarer.

Ljungbacksvägen

Ljungbacksvägen uppfattas som en mörk och otrygg sträcka och stolparna som är uppsatta mitt på backen orsakar kaos och rädsla, särskilt för människor med barnvagn eller cyklande barn då röjningen av löv och snö sköts dåligt.

Ledholmsvägen

Ledholmsvägen uppfattas också som en mörk sträcka med mycket buskage och dålig sikt, speciellt vid stolparna som skiljer oskyddade trafikanter och fordon åt.

Friliggande gång- och cykelbanor

Stigarna väster om Bygatan och längre söderut uppfattas som dåligt belysta.

Figur 29. Återkommande bild med brister (röda linjer och numrerade punkter) och målpunkter (gula stjärnor) som Genarpsborna lyft fram. Svart pil illustrerar målpunkt lokaliserad utanför kartan.

<u>Viktiga punkter (se Figur 29):</u>

1: Korsning för skolbarn i det nya området som ska till Häckebergaskolan där passage saknas.

2: Korsning med dålig sikt.

3: Nyanlagd stig för fotgängare och gående slutar tvärt vid vägen där det är höga fordonshastigheter.

4: Sandvägen med mycket snäv kurva. Bilarna kör fort genom kurvan, här är dålig sikt och inga trottoarer. Många barns skolväg.

5: Vägen många tar till ICA, smal trottoar, trångt för både bilister och oskyddade trafikanter.

6: Korsningen i centrum mellan Heckebergavägen, Gödelövsvägen och Bygatan upplevs besvärlig och farlig. Det är dålig sikt från Heckebergavägen för bilisterna som ska svänga norrut på Gödelövsvägen. Korsningen är viktig för skolbarn men många tycker att skolvägen är läskig eftersom bilarna inte alltid ser att de kommer.

7: Korsning som många barn från södra Genarp passerar på väg till skolan. Finns ett övergångsställe men invånarnas uppfattning är att det borde säkras till 30 km/h likt det på Gödelövsvägen eftersom bilarna passerar fort. Barn som kommer från/ska till

gång- och cykelvägen sneddar utan att gå över övergångsstället eftersom det innebär en omväg.
8: Korsningen som leder ner till Ekevallen upplevs farlig då många menar att bilisterna passerar i alldeles för hög fart. Här önskas farthinder eftersom många barn passerar varje dag till och från träning. Sträckan från Häckeberga i öster trafikeras med fordon som inte saktar ner förrän de är närmare Blüchers stig och hastigheterna är högt över begränsningen. I det inkomna material med synpunkter framgår denna korsning som den absolut farligaste för barnen.

En hel del synpunkter berörde också trafiksituationen för cyklister som ska cykla till och från Genarp, där bristen på cykelbana mot Malmö och Lund (via Staffanstorp och Kyrkheddinge) framgick som ett stort problem. Många Genarpsbor vill också ha möjlighet att röra sig till fots och med cykel vid Höje å. Flera idéer framgick också som berörde hur Ekevallen kunde förbättras med vattenkran, avspolningsplatta för mountainbike, omklädningsrum och toalett. Åtgärder av den karaktären ligger dock utanför ramarna för denna utredning.

3.2 SAMMANSTÄLLNING AV TRAFIKMÖTE I GENARP

Mötet med de omkring tio Genarpsborna som ingick i arbetsgruppen genererade synpunkter som till största delen berörde bättre kollektivtrafik och cykelväg ut ur Genarp. Det framgick att bättre kommunikationer till Lund och Malmö var av stor vikt. I synnerhet för gymnasieungdomar och förvärvsarbetande. Dalby lyftes också fram som en viktig ort att kunna nå där det finns vårdcentral och annan service som inte erbjuds i Genarp, samt för att kunna fortsätta resandet till Lund. I skrivande stund byggs Esarpsvägen, som är fortsättningen av Kyrkovägen i nordvästlig riktning mot Lund, om och breddas. Dock kommer ingen cykelväg att anläggas och det fanns en frustration över att cykelmöjligheterna förblir oförändrade bland gruppens deltagare. Synpunkter som berörde trafiksituationen inom orten var inte lika många. Att fordonen som kommer in till orten via Heckebergavägen har höga hastigheter framkom dock som ett problem, liksom några dåligt upplysta gång- och cykelstråk pekades ut på kartor liksom ett par korsningar, den ner till Ekevallen samt fyrvägskorsningen i centrum av Genarp.

3.3 FOKUS GENARPS TIDIGARE ARBETE

Ett Open Space-möte arrangerades av Fokus Genarp i början av 2017 där omkring 180 Genarpsbor deltog tillsammans med representanter från Lunds kommun. Flera diskussioner berörde trafiken och kommunikationerna i Genarp. Det framkom att cykellederna inom Genarp måste bli fler och bättre och att det är dålig eller ingen belysning på delar av cykelvägarna i sydvästra Genarp. Diskussionerna berörde också önskade cykelvägar längs omkringliggande vägar för att underlätta för ortens invånare att röra sig från Genarp till omkringliggande orter.

I början av 2017 besökte också representanter för Fokus Genarp också Genarps skola och eleverna i årskurs 7 – 9 kom med idéer på hur orten kan utvecklas och hur de tillsammans kan arbeta för att nå utvecklingen. Relaterat till trafikutvecklingen ansåg många ungdomar att kommunikationerna till och från Genarp måste bli

bättre och att bussarna måste trafikera oftare. Många upplever också att korsningen mellan Heckebergavägen och Ekvallen känns osäker.

4. ANALYS

Av STRADA-uttaget över de registrerade trafikolyckorna går inte att dra varken några slutsatser kring eventuellt bristande utformning eller underhåll. Olyckorna har skett över hela tätorten och tycks slumpmässiga och inte platsspecifika. Årligen har det skett ca tre singelolyckor relaterade till snö och halka. Det är ett tämligen lågt antal varför det inte finns någon anledning att vidare reda ut vinterväghållningsarbetet.

Beträffande Genarps huvudgator och dess passager är det tydligt att det primära vid anläggandet inte har varit att tillgodose varken fotgängarnas eller cyklisternas behov om tillräckliga utrymmen och säkra passager. Cyklisterna hänvisas ut i blandtrafik på gator som idag är hastighetsbegränsade till 40 km/h med trafikflöden som varierar mellan omkring 1500 – 3000 fordon per dygn. Eftersom Genarp expanderat sedan Heckebergavägens senaste mätning år 2007 har det med stor sannolikhet dessutom skett en trafikökning längs denna väg. Gångbanorna som fotgängarna hänvisas till är av varierande kvalité och bitvis saknas dessutom gångbana helt och hållet på ena eller andra sidan av vägen.

Enligt SKL[2] (2015) ska behovet av separering av gång- och cykeltrafik utredas från fall till fall vid hastighetsbegränsning 30 och 40 km/h, både vad gäller längs sträcka men också för korsande trafik. I Tabell 1 kan utläsas vilken separeringsform som gäller som allmän riktlinje vid olika hastighetsbegränsningar och trafikflöden.

Tabell 1. Utdrag ur Kommunal VGU-guide (SKL, 2015).

Gångfartsområde	Separation för synskadade, I övrigt ingen separation
VR 30 ÅDT < 500 f/d	Gångbana på minst en sida
VR 30 ÅDT > 500 f/d	Gångbanor på båda sidor
VR 40 ÅDT < 2000 f/d	Gångbanor på båda sidor, övergångsställen
VR 40 ÅDT > 2000 f/d	Gångbanor på båda sidor, övergångsställen. Cykel separerad längs vägen (kan vara avskiljd med kantstöd, skiljeremsa, heldragen linje eller som cykelfält)

De ordnade passagerna motsvaras till största delen av övergångsställen utan hastighetssäkring. Endast en av Gödelövsvägens passager har övergångsställe och cykelpassage. Där finns också ett gupp i nära anslutning till passagen, vilket på ett fördelaktigt sätt begränsar fordonens hastigheter och därmed höjer säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Dessvärre är passagens standard låg med skador i beläggningen och skymmande buskage som gör att sikten är dålig.

[2] Sveriges kommuner och landsting

Övriga passager utgörs av vanliga övergångsställen och efter sammanställning av Genarpsbornas åsikter om trafiknätet i Genarp framgick det tydligt vilka passager som främst bör åtgärdas. Passagen av Heckebergavägen i östra delen av Genarp är speciellt viktig eftersom många barn och ungdomar rör sig här när de ska till och från Ekevallens idrottsplats. Här håller många fordon också höga hastigheter, dels med anledning av att de kommer från en väg med hastighetsbegränsning 70 km/h och ”har farten med sig” och dels för att det vid entrén till Genarp saknas fysiska åtgärder på vägen som begränsar bilisternas hastigheter.

Huvudgatorna är alltså i första hand anpassade efter motorfordonstrafikens behov kopplat till god framkomlighet och hög tillgänglighet. Genom att ändra prioritering och göra det lättare och säkrare för de gående och cyklande i orten att röra sig tvärs och längs med vägarna kommer attraktiviteten för dessa transportslag att öka. Det är en inriktning som bidrar till måluppfyllelse enligt LundaMats, se avsnitt 1.2.

5. ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Kapitlet innehåller fem olika avsnitt och tar bland annat upp förslag på åtgärder för Heckebergavägen, Gödelövsvägen, korsningen i centrum samt övriga platser och sträckor inom Genarp.

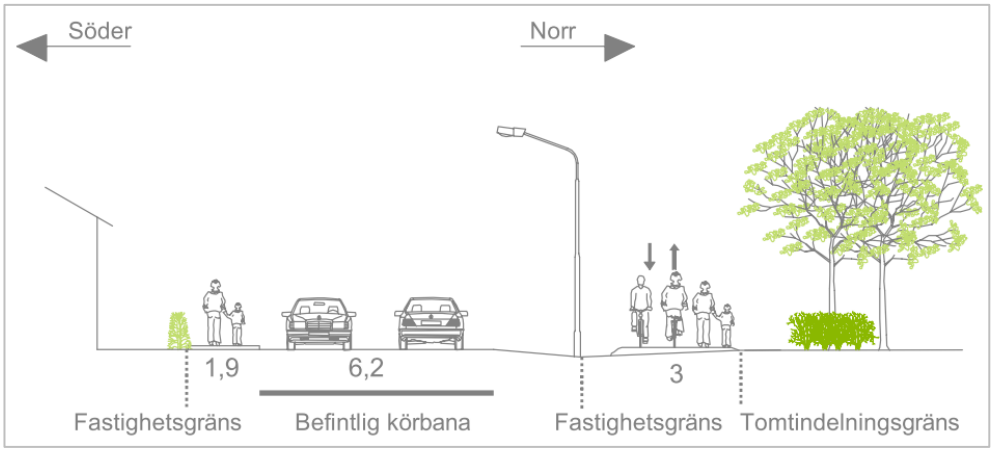
5.1 LÄNGS HECKEBERGAVÄGEN

Fyra skilda åtgärder föreslås för Heckebergavägen och antingen kan en av åtgärderna väljas eller en kombination av två olika. Gaturummet skiljer sig något åt väster respektive öster om Blüchers stig, varför det finns dubbla sektioner som tydliggör hur gaturummet kommer förändras vid de olika åtgärderna, se Figur 31 - Figur 36. Föreslagna åtgärder och hur olika faktorer påverkas kan utläsas i Tabell 2 och i Figur 30 kan relevanta gatunamn kring Heckebergavägen utläsas.

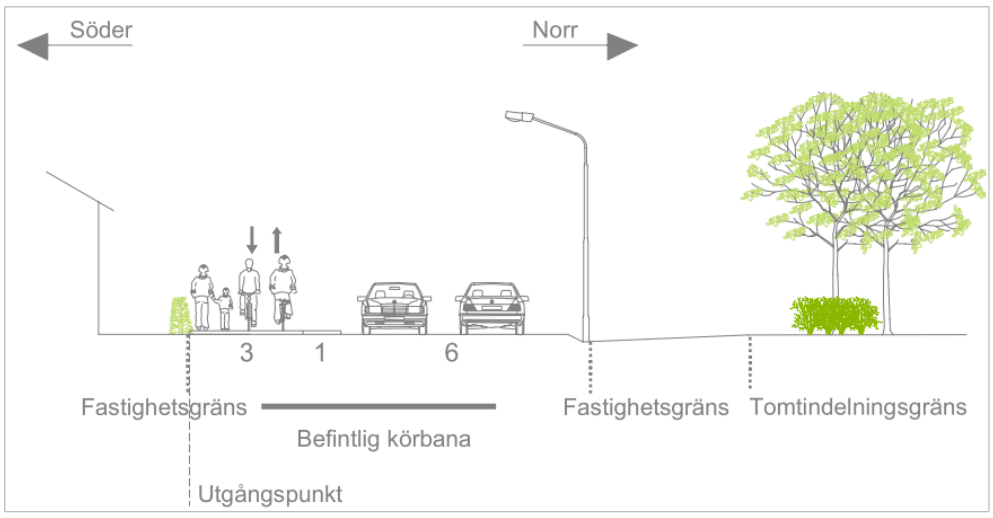
Tabell 2. Åtgärdsförslag för Heckebergavägen.

Åtgärd/ faktor	Alternativ 1 300 m lång gång- och cykelbana på norra sidan	Alternativ 2 Sänkt hastighet till 30 km/h och blandtrafik	Alternativ 3 Avsmalning av körbana med nivåskild gc-bana	Alternativ 4 2–1-väg (Bymiljöväg)
Standard	Hög på sträckan.	Låg, blandtrafik på väg med möjligt högre hastigheter. Liten skillnad gentemot nuläget.	God standard även vid begränsad bredd på grund av det förväntade flödet inte bedöms som högt.	Hög framkomlighet för cyklister, lägre för bilister.
Säkerhet	Hög på sträckan.	Bedöms bara delvis trafiksäkert för cyklister och betydligt mindre säkert för barn.	Hög.	Bedöms vara tämligen trafiksäkert för cyklister.
Trygghet	Hög med hjälp av belysning.	Låg för cyklister.	Hög för cyklister, i synnerhet för barn.	Delvis uppnådd trygghet. Ej särskilt tryggt för barn.
Komplexitet	Liten på sträckan. Högre vid korsningen med Blüchers stig där cyklisterna leds ut i befintlig blandtrafik.	Liten på sträcka. Högre vid korsningen med Gödelövsvägen.	Hög på grund av bitvis begränsat utrymme mellan fastigheter vilket kräver markinlösen. Krävs också att träd flyttas.	Liten på sträcka. Relativt hög vid korsningen med Gödelövsvägen.
Kommentar	En 3 meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana på norra sidan mellan Värdshusvägen och Blüchers stig skulle tämligen naturligt leda de oskyddade trafikanterna vidare till idrottsplatsen. I kombination med fler åtgärder längs Heckebergavägen erhålls en betydligt bättre trafikmiljö för fotgängare och cyklister.	Vägen är utformad för god körkomfort i något högre hastighet. Att endast sänka till 30 km/h förordas ej då det finns risk för dålig efterlevnad av den skyltade hastigheten. Punktåtgärden för hastighetssäkring bör därför anläggas i samband med detta alternativ. Vägen bedöms också generellt för lång och rak för 30 km/h med den nuvarande utformningen.	Bedöms överlag som en mycket bra lösning. Enligt råd i VGU bör bredden vara 3 meter på en dubbelriktad gång- och cykelbana vid måttliga flöden (Trafikverket, 2015).	En kostnadseffektiv och lösning, där förutsättningarna är något sånär gynnsamma med trafikflöden under 2000 f/d. Antalet bilister är betydligt fler än antalet cyklister. Det optimala är om det är tvärtom.

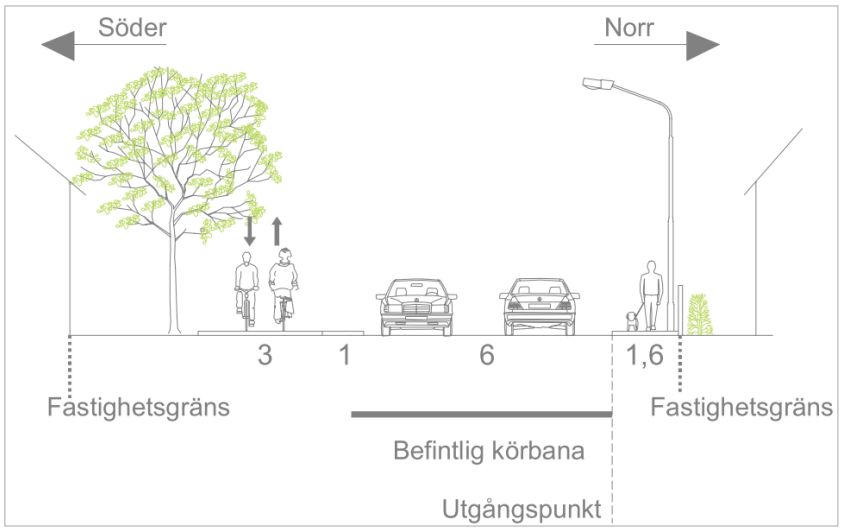
Figur 30. Heckebergavägen med alternativen markerade.



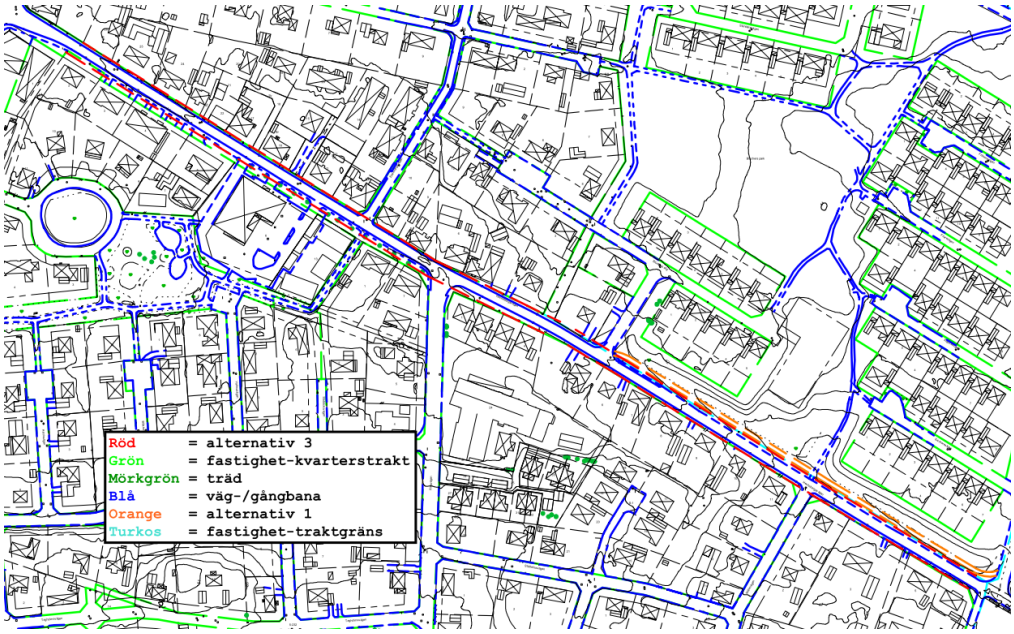
Figur 31. Alternativ 1, 300 m lång gång- och cykelbana på norra sidan (mellan Värdshusvägen och Blüchers stig).



Figur 32. Alternativ 3, avsmalning av körbana med nivåskild gc-bana (öster om Blüchers stig).

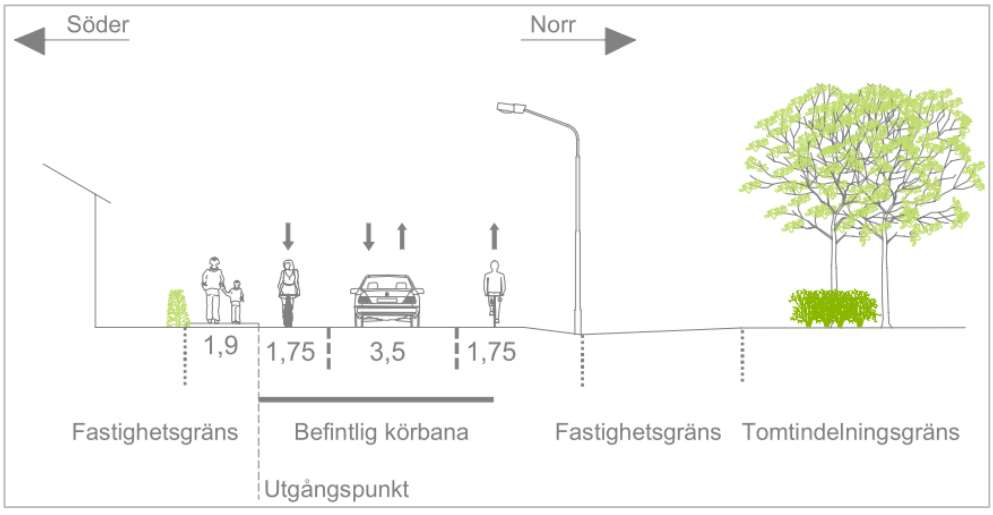


Figur 33. Alternativ 3, avsmalning av körbana med nivåskild gc-bana (väster om Blüchers stig).

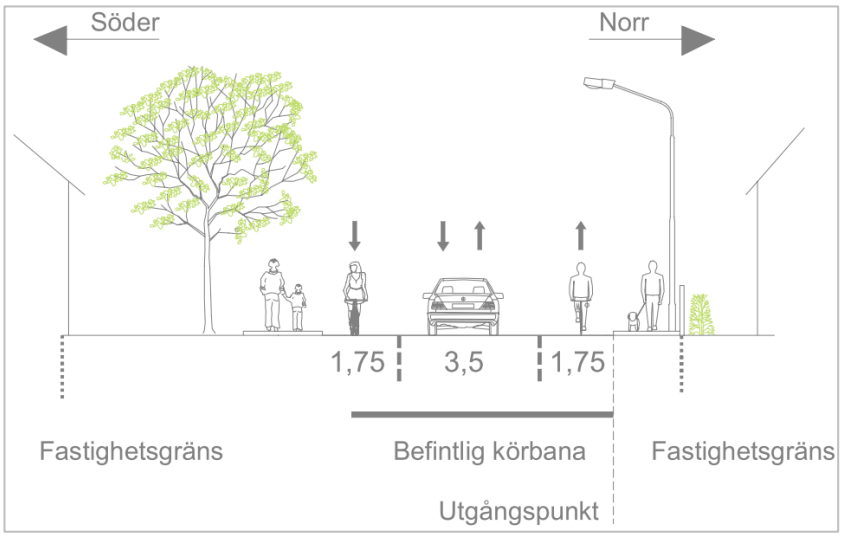


Figur 34. Utbredning längs Heckebergavägen för alternativ 1 och 3 (se större bild i Bilaga 1).

Alternativ 4 är inte redovisat i Figur 34/Bilaga 1 eftersom det endast rör sig om en mindre utbredning av gaturummet, vilket kan ses i Figur 35 och Figur 36.



Figur 35. Alternativ 4, 2–1-väg (Bymiljöväg) (öster om Blüchers stig).



Figur 36. Alternativ 4, 2–1-väg (Bymiljöväg) (väster om Blüchers stig).

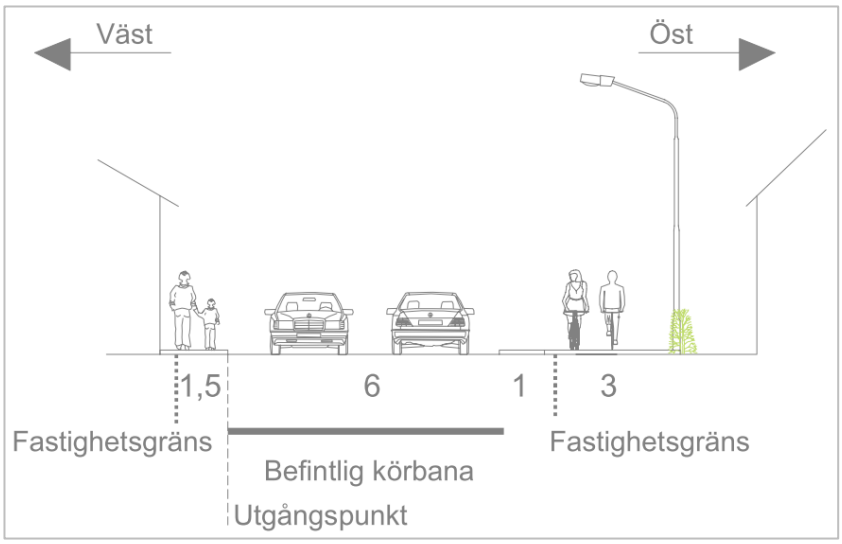
Oavsett vilken åtgärd som väljs bör Heckebergavägens karaktär ändras. Idag är den landsvägsmässig med tydligt separerade körfält för fordonen men genom att ta bort mittlinjen kan en något mer stadsmässig gata skapas och gaturummet bli mindre uppdelat mellan olika trafikantgrupper.

5.2 LÄNGS GÖDELÖVSVÄGEN

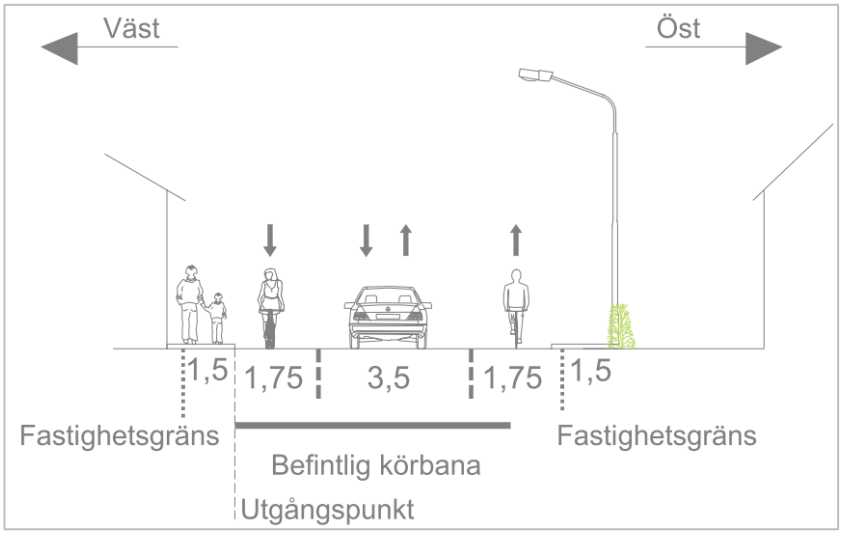
Tre åtgärdersförslag för Gödelövsvägen har arbetats fram, se Tabell 3. Som beskrivits tidigare är det mycket begränsat utrymme mellan fastigheterna på denna gata, vilket gör att alternativen som innebär att mer utrymme ges åt de oskyddade trafikanterna oundvikligen kommer att leda till markinlösen av fastigheter. Typsektioner för alternativ 2 och 3 illustreras i Figur 37 och Figur 38.

Tabell 3. Åtgärdsförslag för Gödelövsvägen.

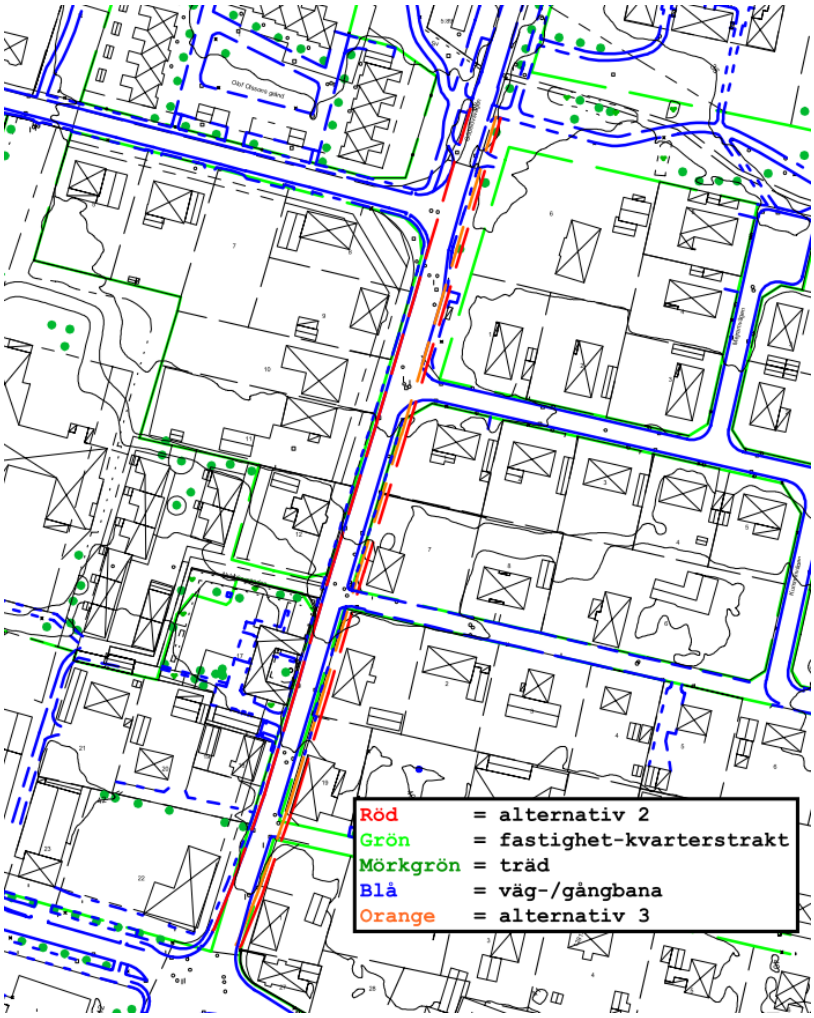
Åtgärd/ faktor	Alternativ 1 Sänkt hastighet till 30 km/h och blandtrafik	Alternativ 2 Avsmalning av körbana med nivåskild gc-bana	Alternativ 3 2–1-väg (Bymiljöväg)
Standard	Låg, blandtrafik på väg med möjligt högre hastigheter. Liten skillnad gentemot nuläget.	Förhållandevis god standard även vid begränsad bredd på gc-banan, förväntade flödet bedöms inte som högt.	Hög framkomlighet för cyklister, lägre för bilister.
Säkerhet	Bedöms bara delvis trafiksäkert för cyklister och betydligt mindre säkert för barn.	Mycket hög.	Bedöms vara tämligen trafiksäkert för cyklister.
Trygghet	Låg för cyklister.	Hög för cyklister, i synnerhet för barn.	Delvis uppnådd trygghet. Ej särskilt tryggt för barn.
Komplexitet	Liten på sträcka.	Hög på grund av begränsat utrymme mellan fastigheter vilket kräver markinlösen.	Liten på sträcka. Relativt hög vid korsningen med Heckebergavägen.
Kommentar	Vägen är utformad för god körkomfort i något högre hastighet. Att bara sänka till 30 km/h förordas ej då det finns risk för dålig efterlevnad av den skyltade hastigheten. Punktåtgärd för hastighetssäkring bör därför anläggas i samband med detta alternativ.	Bedöms överlag som en bra lösning. Enligt råd i VGU bör bredden vara 3 meter på en dubbelriktad gång- och cykelbana vid måttliga flöden (Trafikverket, 2015). Längs sträckan finns också en fickhållplats som studeras och utformas vidare. Den kan exempelvis göras om till en körbanehållplats. Görs detta finns tillräckligt utrymme redan för att anlägga gång- och cykelbana. Det höjer också bussens status i transportsystemet när bakomvarande bilar får vänta tills bussens angöring är klar.	En kostnadseffektiv och lösning som dock är mest lämpad vid trafikflöden under 2000 f/d. Antalet bilister är här också betydligt fler än antalet cyklister. Det optimala är om det är tvärtom.



Figur 37. Alternativ 2, avsmalning av körbana med nivåskild gc-bana.



Figur 38. Alternativ 3, 2–1-väg (Bymiljöväg).



Figur 39. Utbredning längs Gödelövsvägen för alternativ 2, avsmalning av körbana med nivåskild gc-bana, och 3, 2-1-väg (Bymiljöväg) (se större bild i Bilaga 2).

5.3 KORSNINGEN I CENTRUM

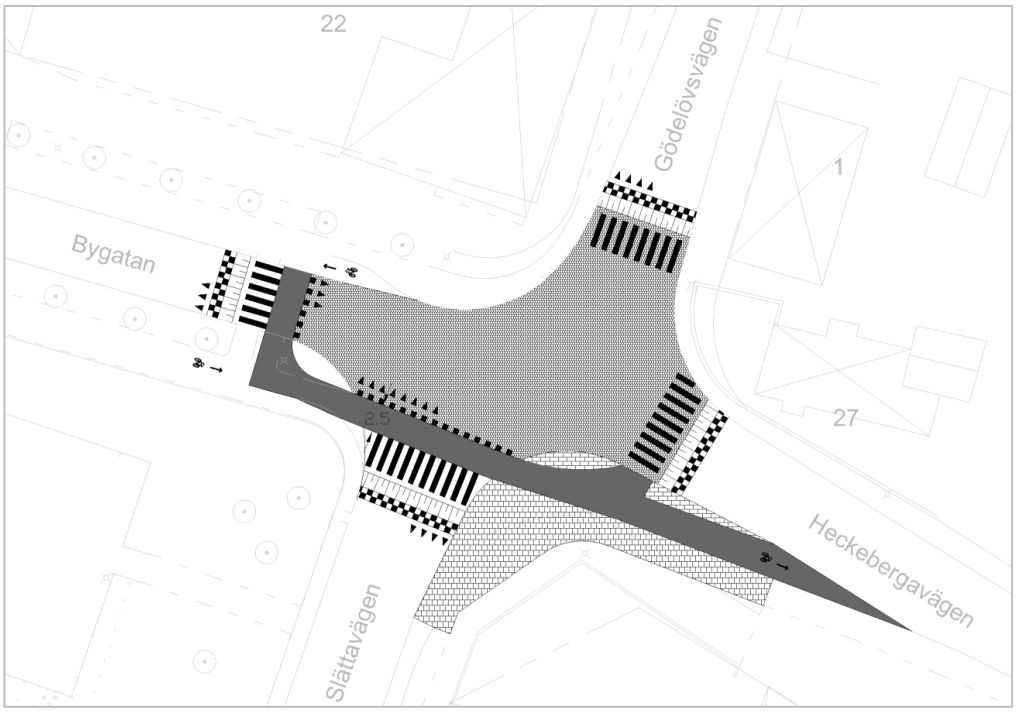
I centrumkorsningen där de två huvudgatorna Heckebergavägen och Gödelövsvägen möts föreslås att ett större grepp tas. Det finns behov av att förbättra för cyklister och fotgängare i korsningen. Detta kan bland annat uppnås genom att korsningen höjs upp och att kantstenarna läggs om mindre radier för att skapa mer utrymme för cyklister och fotgängare. Bredderna på vägarna i anslutning till korsningen föreslås minskas, i synnerhet på Heckebergavägen.

Beläggningsmaterialet föreslås vara gatsten och med sådant avvikande beläggningsmaterial, i samband med upphöjningen och ordentlig belysning, kan digniteten på korsningen höjas och skapa en trafikplats som sticker ut och signalerar för alla trafikanter att platsen är viktig. Här poängteras vikten av att belysa korsningen med ljus som avviker från övrig gatubelysning.

.

Fotgängare föreslås få betydligt mer yta i sydöstra hörnet. Det gör att korsningen snarare kan sägas motsvara två trevägskorsningar istället för dagens förskjutna fyrvägskorsning. Därmed skapas också en plats utanför Genarps medborgarkontor som blir tillräckligt stor för att exempelvis inrymma mindre möblering i form av bänkar eller planteringar. Denna korsningsutformning med rätare vinklar är fördelaktigt för alla trafikantgrupper.

Figur 40 visar en principskiss av utformningsförslaget. Körspår för en 12 meter lång buss har kontrollerats i svängen från öster till norr, från söder till öster samt från väst till söder. Bussens svep inkräktar inte på motsatta vägbanan i samband med att den svänger. Om det skulle kunna tillåtas kan ytan avsedd för motorfordon reduceras ytterligare och därmed kan ännu mer utrymme för oskyddade trafikanter skapas, vidare kan övergångsställenas längd kortas ner.



Figur 40. Principskiss över centrumkorsningens nya utformning (se principritning i Bilaga 3).

Kostnaden för denna åtgärd bedöms ligga i intervallen 1,2 – 1,5 miljoner kronor. För noggrannare bedömning krävs detaljprojektering där denna specifika plats förutsättningar kan räknas med och de exakta mängderna kan tas fram.

5.4 ÖVRIGA ÅTGÄRDER

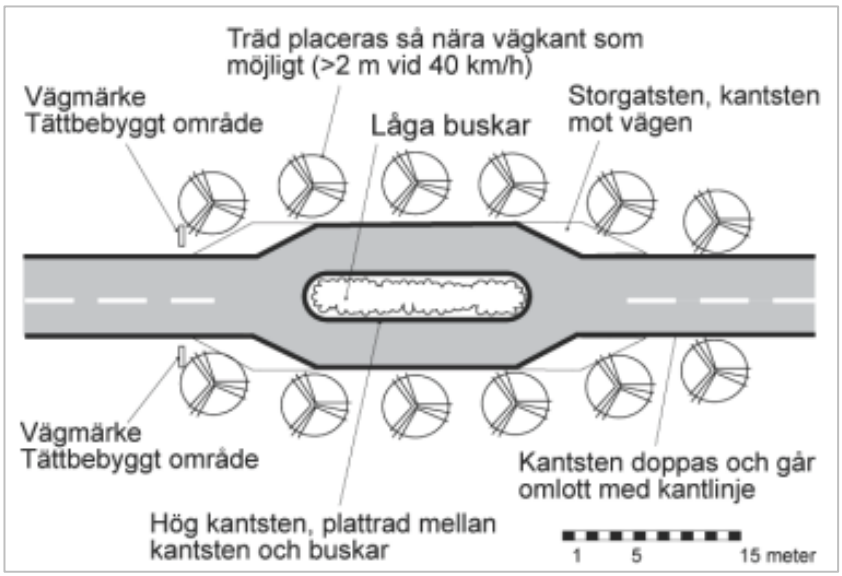
Det behövs en allmän upprustning av trafiknätet i Genarp. Vägmarkeringar behöver fyllas i och detta gäller exempelvis väjningsmarkeringar på lokalgator men också övergångsställena över desamma.

Figur 41 visar var åtgärder på specifika platser och längst specifika stråk föreslås och förklarande text finns i kommande avsnitt.

Figur 41. Åtgärder för passager och friliggande sträckor.

5.4.1 PASSAGER

1: I samband med entrén till tätorten Genarp föreslås en tätortsport genom fysisk åtgärd, utformad som förskjutning med mittrefug och delvis överkörningsbara partier för att underlätta för tung trafik att ta sig igenom porten. Utformning verkar hastighetsreducerande för fordonen och porten bör utformas symmetriskt, d.v.s. verka hastighetsreducerande åt båda håll för att undvika att bilister kör på fel sida av vägen, förbi hindret, se Figur 42.



Figur 42. Exempel på port vid övergång från landsbygd till tätort (Trafikverket, 2015).

Som tidigare nämnts är Ekevallens idrottsplats en viktig målpunkt för många barn och ungdomar i Genarp och idag korsas Heckebergavägen över ett osäkrat övergångsställe. Med en tätortsport likt den föreslagna sänks som sagt fordonshastigheterna, den i särklass viktigaste parametern för att säkerställa en säker trafikmiljö, vilket motiverar tätortsporten ytterligare eftersom vägen är viktig för barn.

I samband med porten föreslås det befintliga övergångsstället över Heckebergavägen finnas kvar. Idag är övergångsstället placerat strax väster om infarten till Värdshusvägen och denna placering anses lämplig om tätortsporten ligger något öster om infarten till samma väg. Säkerheten för oskyddade trafikanter kommer att öka i och med den hastighetssäkring som porten leder till. Hastigheten på fordonen från öster, vilka ansluter till Genarp, är sannolikt högre än för fordonen från väster, varför det är fördelaktigt att säkerställa en hastighetsreducering för bilisterna från öst innan övergångsstället.

Det föreslås också att kopplingen mellan de två passagerna (den asfaltlagda, slingriga gång- och cykelbanan mellan övergångsställena över Heckebergavägen och Värdshusvägen) rustas upp med nytt beläggningsmaterial och att buskaget röjs, se Figur 43. Åtgärden kommer att öka framkomligheten för cyklisterna och samtidigt höja trafiksäkerheten genom att synliggöra gående och cyklister mer. Om alternativ 1 väljs som åtgärd för Heckebergavägen (med en 300 m lång gång- och cykelbana på norra sidan av samma väg) blir kopplingen än mer motiverad att åtgärda för att skapa en bra helhet.

Figur 43. Kopplingen mellan övergångsställena som är av låg standard.

2: I korsningen med Blüchers stig föreslås en hastighetssäkrad gång- och cykelpassage, exempelvis med platågupp. Korsningen ligger på ett avstånd av drygt 300 meter från korsningen med Värdshusvägen i öster där tätorten börjar. Åtgärden är speciellt motiverad om alternativ 1 eller alternativ 3 väljs från Tabell 2.

3: Passagens placering föreslås flyttas och istället ligga öster om Ekesvångsvägen så att gång- och cykelbanan från söder ansluter till passagen på ett naturligt sätt, se Figur 44. Passagen bör också hastighetssäkras då den ingår i många barns skolväg. Den bör cykelanpassas med vägmarkeringar samt belysas ytterligare. Hastighetssäkringen motiveras ytterligare då effekten av en fartreducerande åtgärd sprider sig och dämpar fordonens hastigheter längs längre partier av Heckebergavägen. Passagen ligger dessutom på ett rimligt avstånd mellan andra viktiga korsningspunkter där många oskyddade trafikanter förväntas röra sig, inte minst i centrumkorsningen omkring 270 meter västerut.

Figur 44. Övergångsstället som föreslås flyttas till öster om Ekesvångsvägen.

I samband med att passagen får en ny utformning föreslås att rusta upp den befintliga gång- och cykelbanan som ansluter till passagen söder om Heckebergavägen med ny beläggning då den i dagsläget är i dåligt skick med flertalet ojämnheter.

4: Passagen bör rustas upp med ny beläggning och vägmarkeringar. Sikten bör förbättras genom röjning av buskage och belysningen kan kompletteras för att öka synligheten av oskyddade trafikanter ytterligare.

5: Här bör passagen för gående och cyklister som rör sig längs gång- och cykelbanan markeras och hastighetssäkras. Hastighetssäkringen föreslås göras genom så kallat platågupp, vilket innebär något mindre negativ påverkan på busstrafiken då denna typ av gupp, när det är väl utformat, gör att stötarna för tunga fordon mildras. Denna åtgärd signalerar också till fordonsförarna att de rör sig i en tätort och åtgärden kan ge en viss spridningseffekt med lägre hastigheter på Kyrkovägen.

5.4.2 STRÄCKOR

Beträffande Ljungbacksvägen, Slättavägen och Ledholmsvägen, vilka alla är lokalgator med anknytning till varandra, är det sedan tidigare bestämt att tre gupp ska införas på Ljungbacksvägen. Då de båda andra lokalgatorna anknyter till Ljungbacksvägen har guppens anläggande förhoppningsvis en viss spridningseffekt med minskad fordonshastighet även på dessa omkringliggande gator, varför ingen ytterligare åtgärd föreslås på dessa.

Beträffande friliggande gång- och cykelstigar i Genarp föreslås i synnerhet vissa sträckningar rustas upp genom jämnare beläggning, bättre belysning och röjning av buskage. Trafiksäkerheten är inget problem längs dessa sträckor utan förslagen handlar främst om att öka tryggheten för oskyddade trafikanter. Stråken som valts ut kopplar samman olika bostadsområden på ett effektivt sätt, se Figur 41. Stråket som förbinder Lillegårdsvägen med Sågarestigen i östra Genarp är av strategisk betydelse för att skapa en mer framkomlig och säkrare gång- och cykellänk till och från Ekevallen och kan fungera som ett komplement till eventuell utbyggnad av en cykelbana längs Heckebergavägen.

5.5 FÖRKASTADE ALTERNATIV

Alternativ A: 30 km/h och målade cykelfält längs Heckebergavägen och Gödelövsvägen. Åtgärder ger utrymme åt cyklister men är inte den mest trafiksäkra lösningen för barn som cyklister. Åtgärden är dessutom platskrävande och innebär en breddning av vägen och vidare inlösen av mark på enskilda fastigheter. Åtgärden blir därför sannolikt mycket kostsam samtidigt som de positiva effekterna för cyklister blir begränsade.

Alternativ B: Breddning av körbana och dubbelsidiga gcm-stöd längs såväl Heckebergavägen som Gödelövsvägen. Lösningen är platskrävande och kommer liksom alternativ A vara mycket kostsam då markinlösen är en förutsättning på

grund av bitvis trånga gaturum mellan fastigheterna. De positiva effekterna anses inte tillräckliga.

6. REKOMMENDATION TILL VIDARE ARBETE

Åtgärderna som berör korsningspunkterna över huvudgatorna prioriteras. Centrumkorsningen bör vara högst upp i prioriteringsordningen då åtgärderna ger mycket mervärde för Genarpsborna. Rekommendationen är också att arbeta vidare med ett lite större grepp runt korsningen och även omgestalta nordöstra delen av parken så att den öppnas upp mer mot korsningen och blir mer välkomnande. Efter centrumkorsningen bör övriga korsningspunkter i bilhuvudnätet för att höja trafiksäkerheten och sänka tempot på motorfordonen i Genarp

7. LITTERATURFÖRTECKNING

Sveriges kommuner och landsting (2015). *Vägar och gators utformning i tätort.*

Trafikverket (2015). *Råd för vägars och gators utformning.*