

§1 Öppnande av möte, samt notering av deltagare

Philippe förklarade mötet för öppnat. Bakgrunden till mötet var Trafikverkets samrådsmöte i Genarp den 1 mars 18.30.

Närvarande på detta mötet:

Mats Antonius
Johan Stenström
Marcus Larsson
Tina Redgård
Ulf Larsson
Camilla Andersson
Åsa Håkansson
Björn Cederslätt
Hans Olsson
Kerstin Hansson
Ingvar Hansson
Bengt-Arne Kristensson
Karl-Anders Johansson
Björn Larsson (sekreterare)
Philippe Höij (ordförande)

Syfte med dagens möte är att samla in synpunkter från Esarp by kring Trafikverkets arbetsplan.

§2 Målbild Esarps Bygdelag

Enligt presentationsmaterial:

- Maximering av åtgärder för Esarpsborna
 - Minska hastigheten
 - Öka säkerhet för barn och vuxna
- Bibehåll framkomlighet för lantbruksmaskiner

§3 Vad vi har gjort hittills

Enligt presentationsmaterial:

- Workshop december 2010
 - Bygdelagets rapport utgör viktigt underlag för Trafikverket
 - Viktiga delar från förslaget har antagits

- Löpande kontakt med projektledare på Trafikverket
- Länsstyrelsen kontaktad om hastighetssänkning
- Möjlighet finns att gräva ner Internetfiber till Genarp
- Kontakt med Genarps byalag upprättad

§4 Summering Trafikverkets samrådsmöte, fokus Esarp

Enligt presentationsmaterial:

- Nya trafikportar vid infarterna till Esarp
- 3 hastighetssänkande platåer
- Ombyggnad av hållplatsen Esarp Skolan

Detaljerade kartor föredrogs.

§5 Jämförelse av tidigare material och arbetsplan

Zon 1 – Väster

Del av Trafikverkets arbetsplan enligt Esarps Bygdelags förslag

- *Tätortsport byggs*
- *Ombyggnad av busshpl, platå byggs (7m lång)*

Inte en del av Trafikverkets arbetsplan:

- Byskylt Esarp anläggs inte
- Övergångsställe vid busshpl anläggs inte

Zon 2 – Mitten

Del av Trafikverkets arbetsplan enligt Esarps Bygdelags förslag

- *Platå byggs (7m lång)*

Inte en del av Trafikverkets arbetsplan:

- Pollare (små "pelare") anläggs inte

Zon 3 – Öster

Del av Trafikverkets arbetsplan enligt Esarps Bygdelags förslag

- *Platå byggs (7m lång)*
- *Tätortsport byggs*

Inte en del av Trafikverkets arbetsplan:

- Övergångsställe anläggs inte

Övergripande

Del av Trafikverkets arbetsplan enligt Esarps Bygdelags förslag

- *Tillägg från Bygdelaget har tagits med i förstudien*

Inte en del av Trafikverkets arbetsplan:

- Ta bort huvudled i Esarp görs inte
- Trottoar på båda sidorna anläggs inte
- Sänkt hastighetmarkering genomförs inte
- Förlängd trottoar i öster anläggs inte

§6 Synpunkter

Huvudled, sänkt skyltad hastighet samt byskyltar

- 50km/h → 40km/h
 - Länsstyrelsen är instans enligt Trafikverket
 - 3 förväntade tillfällen att få ner hastigheten
 1. Före ombyggnad (Länsstyrelsen)
 2. Efter ombyggnad (Länsstyrelsen)
 3. Genom Trafikverkets 40km/h & 60km/h översyn (projekt inom Trafikverket)
- Huvudled bör tas bort eftersom förutsättningar för huvudled saknas, exempelvis vad gäller krav på fri sikt

Trottoar på båda sidorna och förlängd trottoar (ö&v), punkt flyttad

Framkomlighet för fotgängare (tidigare övergångsställen och trottoarer)

Bygdelaget diskuterade kring tre alternativ för att förbinda Esarps norra och södra sida effektivt samt göra det möjligt för boende i byn att ta sig fram, dvs. med rollatorer, barnvagnar och ev. vid behov rullstol.

I prioriteringsordning

1. Bredda befintlig trottoar och anlägg övergångsställen
 - Behov av övergångsställen är stort eftersom föräldrar med barn behöver ta sig över vägen säkert
 - Det finns skolbussar i byn, dessa kräver övergångsställen för att barnen (med föräldrar) ska ta sig över vägen säkert.
 - Övergångsställe busshållplats Esarp Skolan (viktigast)
 - Övergångsställe busshållplats Esarp Östra
2. Trottoar på båda sidor

- Minskar behovet för övergångsställen eftersom det är lättare för oskyddade trafikanter att ta sig fram längre sträckor längs vägen
- 3. Skapa gångstråk till kyrkan på östra sidan (viktigare än trottoar till Örupsgårdarna)
- 4. Förläng trottoar till Örupsgårdarna på västra sidan (breddad trottoar viktigare än förlängd trottoar)

En annan kommentar som kom upp var hur kommunen ansvarar för barnens säkerhet om det inte går att ta sig fram säkert i byn (övergångsställen och skolbuss)

Buller (Miljökonsekvensbeskrivning från Trafikverket)

- Johan och Lisa vill flytta på guppet närmare Örup 1:22 och Örup 1:24 så att bullret minskar. Frågan är var bullret är som högst (avstånd mellan plåtå och buller, någon nämnde 100m ifrån guppen är ljudet som högst). Synpunkten gäller generellt, eventuellt även utanför Björn och Åsa.
- Synpunkt kom upp att inte endast buller ska tas hänsyn till, utan även vibrationer

Övrigt

- Tätortsportar
 - Cykling genom portalerna oklart.
 - Byborna upplever idag att portalerna inte hindrar omkörning i portalen, en frågeställning är om de nya tätortsportarna hindrar passage på vänster (fel) sida av portalen.
- Mätning av hastigheter i byn och kommunikation till Bygdelaget om dessa före och efter åtgärderna
- Omkörningsförbud skulle med fördel införas i byn
- Guppen är dimensionerad för 30km/h, vilket är ett argument för skyltning 40km/h i byn för att undvika utsläpp, vibrationer och buller från inbromsningar och accelerationer.
- Aktivt gupp enligt förslag från Johan Stenström vore ett alternativ om 30km/h införs, längs hela sträckan, eller i de punkter som har 30km/h som gräns. Förutsätter låg hastighetsgräns.
- Dagvattenavrinningen fungerar bristfälligt på många ställen längs med vägen genom byn, detta behöver fungera efter vägbygget.

§7 Mötets avslutas