

Samrådsinlägg från Esarps Bygdelag kring arbetsplan för väg 798

Dessa synpunkter framförs som svar på Trafikverkets samrådsmöte i Genarp 2012-03-01. Efter mötet i Genarp har ett bymöte i Esarp och ett möte med trafikverket genomförts. Vidare har ett antal samtal genomförts och flera mail växlats med Trafikverkets representanter. Flera viktiga klargöranden har erhållits vid dessa kontakter.

Rapporten är sammanställd och inskickad av Esarps Bygdelags Infrastrukturgrupp.

- Mats Antonius
- Karl-Anders Johansson
- Philippe Höij
- Björn Larsson

Mottagare:

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Syd
Box 810
781 28 Borlänge

e-post: trafikverket@trafikverket.se

Diarienummer TRV 2012/8303.

Esarps Bygdelags Infrastrukturgrupp nås enklast genom infrastruktur@esarpsbyalag.com.

Staffanstorp 2012-03-22

Sammanfattning

Den målbild som lagts fram för projektet vad gäller Miljöprioriterad genomfart¹ anser Esarps Bygdelags Infrastrukturgrupp inte är uppfylld i och med den arbetsplan som lagts fram. Slutsatsen dras främst med anledning av att skyltad hastighet bör provas för 40km/h enligt förstudien, stora otydligheter finns kring breddning och förlängning av den idag smala trottoaren och passagen vid busshållplats Esarp Skolan upplevs som osäker för de oskyddade trafikanterna. Esarps Bygdelags Infrastrukturgrupp lutar sig mot de slutsatser som Trafikverket drar i förstudien kring projektmålen², sänkt hastighet^{3,4,5}, samt vikten av att oskyddade trafikander får säkra passager⁶.

Esarps Bygdelag framför kraftig kritik kring sakägarsammanträdet där delar av den information som fördes fram senare visade sig vara direkt felaktig. Esarps Bygdelag kräver ett nytt sakägarsammanträde då stora delar av argumentationen kring vägens utformning i Esarp byggde på att tre plåtår dimensionerade för 30km/h skulle anläggas i byn, därmed med en rekommenderad hastighet om 30km/h, enligt senare uppgifter är dessa dimensionerade för 50km/h.

Huvudsakliga brister i samrådsmötet i Genarp 2012-03-01:

- Konkret information saknas om breddning och förlängning av trottoar längs väg 798 i Esarp.
- Trafikverkets arbetsplan baseras på skyltad hastighet 50km/h⁷, i Trafikverkets förstudie anges tydligt att 40km/h bör provas i byn⁸.
- Platån vid Esarp Skolan som är tänkt som säker passage över vägen, den upplevs inte skydda de oskyddade trafikanterna tillräckligt. Vägen är skyltad till 50km/h och övergångsställe som skulle underlätta passage i rusningstrafik saknas.
- Plåtåarna i Esarp presenterades på samrådsmötet som anpassade för 30km/h, information som framkommit senare visar att dessa är anpassade för 50km/h. Vid den högre hastigheten ökar risken för dödsfall vid olyckor dramatiskt.
- På samrådsmötet presenterades tre plåtår i Esarps By, den i mitten saknas i material på hemsidan. Den är viktig då många bilister väljer en för hög hastighet idag på platsen⁹.

Viktiga åtgärder som antagits enligt rekommendationer i förstudien:

- Effektiva trafikportaler.
- Plåtår i vardera änden av byn.
- Ombyggnad av busshållplatsen Esarp Skolan.

¹ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

² (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

³ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 33)

⁴ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 37)

⁵ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 41)

⁶ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

⁷ (Presentation av Arbetsplan på Sakägarsammanträde, 2012, s. 23)

⁸ (Interna råd för hastighetsöversyn på statliga genomfarter inom tätbebyggt område, 2009, s. 6)

⁹ (Trafikmätning Esarp väg 798 2006-10-09 till 2006-10-17 i punkt 70544, 2006)

Esarps Bygdelags arbete med väg 798

Esarps Bygdelags Infrastrukturgrupp har arbetat under en längre tid med frågor som rör väg 798 genom Esarp. Samarbete med Trafikverkets ombyggnadsprojekt inleddes i och med att Trafikverket 2010-11-26 publicerade en samrådshandling kring förändringar av vägen mellan Genarp och Esarp samt kallade till samrådsmöte i Genarp 2010-12-07. Kort därefter samlades infrastrukturgruppen inom Esarps Bygdelag för att driva frågor som rör Esarp i ombyggnaden och de planerade förändringarna i byn. Sedan dess har en tät dialog förts med Trafikverkets projektledare Helena Niordson (fram till och med förstudien) och Sofia Bremer (arbetsplan och framåt).

Esarps Bygdelags mål med arbetet kring vägen:

- Maximering av åtgärder för att öka Esarpsbornas säkerhet och trygghet
 - Minska hastigheten
 - Öka säkerhet för barn och vuxna som vistas i trafikmiljön
- Bibehållen framkomlighet för lantbruksmaskiner

Avgränsningar för Esarps Bygdelags synpunkter

- Endast åtgärder i byn ingår i synpunkter.
- Förslaget om väg söder om byn är inte en del av Trafikverkets projektomfattning och kommenteras därför inte.
- Infrastrukturgruppen samlar bybornas synpunkter och anmärkningar till en gemensam rapport (medlemmar och ickemedlemmar inbjudna att delta i bymöten). Enskilda bybor kommer förstås också att skicka in egna handlingar.
- Arbetet syftar till att driva byns frågor på ett effektivt sätt med Trafikverket och andra intressenter. Synpunkterna är avsedda att företräda invånarna i Esarps by.

Arbete med den arbetsplan som lagts fram för samråd

Ett bymöte hölls i Esarps Skola 2012-03-05 med inbjudan lagd i alla brevlådor till boende längs väg 798 i Esarp. Sammanställt material från samrådsmötet i Genarp 2012-03-01 presenterades på mötet och protokoll fördes (se referensmaterial).

Slutsatser från mötet har därefter sammanställts i detta dokument.

Infrastrukturgruppen har därefter träffats ett flertal gånger för att gå igenom Trafikverkets material och skrivelser och författa dessa synpunkter.

Slutsatser från bymöte 2012-03-05 i Esarp

Övergripande

Framkomligheten är viktig för fotgängare längs trottoar i Esarps By

- Befintlig trottoar på södra sidan bör hålla standardbredd (120cm)¹⁰, punktvis smalare där det inte är möjligt med standardbredd, där kan minimibredd på 90cm hållas (så att rullstolsbundna ändå kan ta sig fram med viss marginal).
- Förlängning av trottoar i östra Esarp till trafikporten samt i västra Esarp till trafikporten. Detta innebär att hela byn kan nås genom trottoaren vilket är viktigt för de oskyddade trafikanterna.
- Förstudien förordar 6,0m vägbredd i byn¹¹, bitvis smalare är acceptabelt. Idag är vägen bitvis bredare än 6m, där trottoar behöver breddas bör vägen smalnats av.
- Esarps Bygdelag har sedan start drivit att trottoar skall finnas på båda sidorna av vägen för att uppnå en god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Förslaget från Trafikverket i form av arbetsplanen upplevs endast göra marginella förbättringar av befintlig trottoar på södra sidan av vägen och trottoar på båda sidorna har förkastats.

Trafikverket bör rekommendera hastighet 40km/h i byn

- Tydliga samhällsvinster i form av sparade liv uppkommer enligt information från Trafikverket där 40km/h¹²¹³ införs. Hastigheten bör sänkas till 40km/h genom bykärnan och vid Esarp Skolan¹⁴.
- Trafikverket bör i arbetsplanen arbeta för eller rekommendera 40km/h i byn eller förorda att byn klassas som tätbebyggt område för att underlätta hastighetsgränsen 40km/h.
- Med 40km/h skulle en jämnare hastighet genom byn uppnås genom att undvika inbromsningar och accelerationer som har ytterligare negativ miljöpåverkan i form av utsläpp, vibrationer. Att utsläpp, vibrationer¹⁵ och buller¹⁶ är ett problem i byn är dokumenterat.

Omkörningsförbud i byn

- Idag sker mycket trafikfarliga omkörningar i byn av otåliga bilister, dessa skapar stora risker för oskyddade trafikanter i bymiljön. Omkörningsförbud bör införas längs hela sträckan från trafikportal till trafikportal.

Dagvattenavrinning fungerar dåligt på många platser i byn

- Samrådsmötet innehöll relativt lite konkret information kring åtgärder för att säkerställa dagvattenavrinning längs sträckan i byn. Mer information bör ges till fastighetsägare i Esarp.

Buller från platåer

- Det är inte tydligt i materialet var bullret blir som högst, på bymötet nämnde någon att det ca 100m från platån blir som högst buller från fordonen. Synpunkten gäller generellt för alla platåer i byn och behöver tas med i MKB (Miljöonsekvensbeskrivningen) till Länsstyrelsen.
- Synpunkt kom upp att inte endast buller ska tas hänsyn till, utan även vibrationer.

¹⁰ (Vägar och Gators Utformning: kap 4 Grundvärden för gående och cyklister, 2004)

¹¹ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

¹² (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

¹³ (Nya Hastighetsgränser)

¹⁴ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

¹⁵ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 23)

¹⁶ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 37)

Specifikt vid zon 1 (Esarp Skolan)

Busshållplats Esarp Skolan med tillhörande passage

- Platån vid Esarp Skolan bör dimensioneras för 30km/h eller 40km/h och en hastighetsrekommendation för 30km/h (blå skylt) bör sättas upp för att varna bilister, detta för att få ner hastigheten vid passagen.
- Busshållplatsen Esarp Skolan är en viktig knutpunkt i Esarp där hämtning och lämning av barn ofta sker på parkeringen vid Esarps Skola.
- Skolbussen hämtar och lämnar barn vid busshållplatsen Esarp Skolan. Då det saknas övergångsställe är det svårt för barnen att i rusningstrafik ta sig över gatan på ett säkert sätt till och från trottoaren på den södra sidan.
- Åtta av tio fotgängare omkommer vid påkörning av bil i 50km/h medan sju av tio överlever vid 40km/h¹⁷.
- Övergångsställe vid busshållplats Esarp Skolan bör anläggas (saknas i arbetsplanen) för att underlätta passage i rusningstrafik då trafiktätheten är hög och passage är svår.

Tätortsportalens utformning

- Enligt trafikverket har inte cyklister beaktats specifikt för de föreslagna trafikportalerna. Då cyklister också trafikerar väg 798 bör särskilt beaktande av cyklister i trafikportalerna göras vid utformningen av dessa.
- Anlägg träd eller buske mitt i portalen eller i dess omedelbara närhet, för att uppnå en psykologisk effekt av avsmalnande väg.

Specifikt vid zon 2 (Esarp bykärna och angränsande hus)

Platå vid pumphuset

- Platån mitt i Esarp, i höjd med pumphuset, behöver säkerställas då sträckan mellan de övriga platåerna blir för lång för att en låg och jämn fart skall hållas i byn. Platån saknas i en version av arbetsplanen¹⁸.

Buller (Miljökonsekvensbeskrivning från Trafikverket)

- Boende i Örup 1:10 vill flytta på mittplatån närmare Örup 1:22 och Örup 1:24 så att bullret minskar precis utanför deras hus. Förslag från Infrastrukturgruppen är att lägga platån avståndsmässigt med störst avstånd till respektive huskroppar, ungefär mitt för avfarten till pumphuset vid ån.

Specifikt vid zon 3 (Esarp Östra)

Förlängd trottoar

- Förläng trottoar minst till tätortsportalerna i öster, gångstråket genom kvarnen längs kyrkostigen är välbesökt och kommer med stor sannolikhet att öka i och med Höje Å-projektet som anlägger ytterligare gångstråk i naturmiljön kring ån.
- Förläng med fördel trottoar hela vägen till kyrkan, en förlängd trottoar skulle kraftigt öka möjligheterna till varierade promenader och därmed trivsel och säkerhet¹⁹ för gående till kyrkan och till Lunnarpsvägen som är en trevlig väg att promenera på.

¹⁷ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

¹⁸ (Arbetsplan Samrådshandling Väg 798 Delen Esarp-Genarp, 2012, s. 1)

¹⁹ (Förstude beslutshandling Esarpsvägen, 2011, s. 29)

Övriga anmärkningar och synpunkter

Andra åtgärder som kommit upp vid bymötet 2012-03-05

- Övriga åtgärder
 - Analys av konsekvenserna av buller och vibrationer från platåer upplevs inte vara klargjord i MKB, förståelse för var bullret kommer att vara behöver utredas. Lera i västra sidan, Sand i östra, därmed mer vibrationer i väster.
 - Busskur bör flyttas till eller anläggas på nya busshållplatsen på södra sidan

Övriga förslag och synpunkter från Esarps Bygdelags Infrastrukturgrupp

- Ändring av sträckning för att underlätta för bredare trottoar och minska hastigheten
 - Ändra vägsträckning utanför Örup 1:10 för ökad trottoarbredd
 - Förslag på att vägen sidoförskjuts i vinkel söderut vid portalen på västra sidan för att ändra raksträckan till en sväng som bör minska hastigheten i början av byn
- Bygdelaget efterfrågar tillgång till mätningar av hastigheter för att följa upp effekt av åtgärder.
- Med platån mitt i byn ser vi att det inte finns anledning till pollare för att smalna av gatubilden.
- Mittplatån som fanns med i samrådspresentationen²⁰ saknas i den version av arbetsplanen²¹ som Trafikverket lagt upp senare från 2012-03-01. Enligt uppgift från Sofia Bremer kommer arbetsplanen att uppdateras så att mittplatån är med.
- De tre platåerna i byn är enligt information som kommit fram efter samrådsmötet utformade för att tillåta fordon som passerar i 50km/h, enligt samrådsmötet skulle dessa utformas för 30km/h.
- Med en breddad väg från Genarp till Esarp upplevs en stor risk att många bilister som idag väljer vägen över Toppeladugård/Vismarlöv till Malmö kommer att välja vägen genom Esarp istället. Detta medför ökat behov av övergångsställe vid Busshållplatsen och sänkt hastighet till 40km/h.

Väggruppens presentation och protokoll vid bymötet 2012-03-05

- **Presentationsmaterial (2012-03-05)**
 - <http://esarpsbyalag.com/wp-content/Esarps-Bygdelag—Väg-798-Arbetsplan.pdf>
- **Protokoll från mötet (2012-03-05)**
 - <http://esarpsbyalag.com/wp-content/Protokoll-2012-03-05-Infrastrukturgruppen-allmänt-möte.pdf>

Liknande projekt och material hos Trafikverket

- Horred
 - I Horred finns på riksväg 41 en 1170 meter lång sträcka med 40km/h²², efter sänkning från 50km/h. Enligt uppgifter från Trafikverket skulle det inte vara aktuellt i Esarp med 40km/h i och med att byn är av karaktären randbebyggelse. Horred verkar ha en liknande uppbyggnad som Esarp.
 - Upplevelsen från boende i byn verkar positiv i Horred även om många fortfarande upplever att det är svårt att ta sig över vägen.
- Hammenhög
- Glemmingebro
- Råby 30km/h (söder om Lund)
- Flyinge och sträckan vid hästgårdarna med speciell vägmärkning och sänkt hastighet

²⁰ (Presentation av Arbetsplan på Sakägarsammanträde, 2012, s. 29)

²¹ (Arbetsplan Samrådshandling Väg 798 Delen Esarp-Genarp, 2012, s. 1)

²² (Det nya hastighetssystemet, fokusgruppsintervjuer på landsbygd och i tätort, 2012, s. 12)

Referenser

Vägar och Gators Utformning: kap 4 Grundvärden för gående och cyklister. (den 01 05 2004). Hämtat från www.trafikverket.se:

http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga_och_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument_vag_och_gatuutformning/Vagar_och_gators_utformning/Grundvarden/4_grundvarden_for_gaende_och_cyklister.pdf den 21 03 2012

Interna råd för hastighetsöversyn på statliga genomfarter inom tätbebyggt område. (05 2009).

Hämtat från <http://publikationswebbutik.vv.se>:

http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCkQFjAA&url=http%3A%2F%2Fpublikationswebbutik.vv.se%2Fupload%2F4868%2F2009_59_interna_rad_f_or_hastighetsoversyn_pa_statliga_genomfarter_inom_tattbebyggt_omrade.pdf&ei=m6hpT_6OB4OH4gTDM-CU den 21 03 2012

Förstude beslutshandling Esarpsvägen. (den 10 05 2011). Hämtat från Trafikverket:

<http://www.trafikverket.se/PageFiles/40027/F%c3%b6rstudie%20Esarpsv%c3%a4gen%20beslutshandling%20110510%20inkl%20bilagor.pdf>

Arbetsplan Samrådshandling Väg 798 Delen Esarp-Genarp. (den 01 03 2012). Hämtat från Trafikverket:

<http://www.trafikverket.se/PageFiles/66687/Planer%20samr%C3%A5dsmaterial.pdf> den 21 03 2012

Det nya hastighetssystemet, fokusgruppsintervjuer på landsbygd och i tätort. (12 2012). Hämtat från www.trafikverket.se:

http://www.trafikverket.se/PageFiles/52898/det_nya_hastighetssystemet_fokusgruppsintervjuer_pa_landsbygd_och_i_tatort.pdf den 21 Mars 2012

Presentation av Arbetsplan på Sakägarsammanträde. (den 01 03 2012). Hämtat från Trafikverket:

http://www.trafikverket.se/PageFiles/66687/120301_Presentation_p%c3%a5_sak%c3%a4garsammantr%c3%a4de%20Swecox.pdf den 21 03 2012