

## *Minnesanteckningar till*

# **Samrådsmöte angående Förstudie för ombyggnad av väg 798 mellan Esarp och Genarp**

Tid: 2010-12-07 kl. 18.00

Plats: Medborgarhuset i Genarp

Närvarande:

Helena Niordson, projektledare Trafikverket

Helena Säaf, marklösare Trafikverket

Bengt Wählin, vägutformning Trafikverket

Håkan Lockby, gatuchef Lunds kommun

Per Eneroth, uppdragsansvarig Tyréns (konsult)

Emma Holgersson, handläggare Tyréns

Från allmänheten deltog 63 personer, varav 44 män och 19 kvinnor.

### **1. Samrådsmötet öppnas**

Helena Niordson hälsade alla välkomna.

### **2. Presentation av de närvarande**

Helena N fortsatte därefter att presentera de medverkande i projektet.

### **3. Redogörelse för planprocessen**

Helena N berättade om den formella processen och förklarade vad en förstudie är och vad den har för roll i den formella processen. Förstudien handlar OM projektet ska genomföras och är ett översiktligt skede.

### **4. Marklösen**

Helena Säaf gick igenom om vägrätt/markåtkomst. I nästa planeringsskede som är arbetsplan kommer det att bli mer samråd och sakägarmöte. Då finns ytterligare möjligheter att diskutera sin egen fastighet, men även andra berörda kan göra sin röst hörd.

### **5. Presentation av förstudien**

Per Eneroth presenterade förstudien. Han började med att beskriva vilka brister och problem som identifierats. Därefter beskrev han kortfattat vilka förutsättningar som finns gällande trafik och miljö. Åhörarna uppmanades därefter att komplettera med ytterligare brister som de upplever. Följande synpunkter lades fram:

- Vid möte med tung trafik finns risk att backspeglarna tar i varandra
- Osäkert och otryggt vid väntan på bussen längs vägen
- Stora lastbilar som står på vägen när de lastar betor
- Bussar som inte kör vidare till Genarp från Staffanstorp när det är snö eftersom chaufförerna inte vill köra på den dåliga vägen.

Därefter uppkom en del frågor om det som hittills presenterats som besvarades av Per.

Fråga: Har ni mätt bredden när det ligger snö längs vägen?

Svar: Inga mätningar har gjorts men problemet är en driftsfråga.

Fråga: Hur tar trafikräkningarna hänsyn till årsförändringar?

Svar: Presenterade flöden är ÅDT (årsmedeldygnstrafik) som är ett mått som tar hänsyn till årsförändringar.

Fråga: Någon menar att det är en brist att flödet visar totalvärdet för hela dygnet eftersom det är betydligt större flöden när barn ska till skolan.

Svar: Per förklarar att normalt så är maxtimmen cirka 10 % av dygnet, vilket bör gälla även för den här vägen. Det kan vara någon procentenhet mer eller mindre.

Fråga: Varför är det inte intressant att ha mer aktuella siffror än mätningar från 2007? Är detta en typisk väg med så tydliga flöden in och ut?

Svar: Helena N förklarar att mätningar utförs vart 4:e år. Ibland gör man mer specifika mätningar, såsom före- och eftermätningar. Om vägen byggs om kommer man att göra en speciell mätning. Per förklarar vidare att skillnaderna i förändringarna är små på vägen och att statistik från 2007 i det här fallet är fullt tillräckliga. Timtrafik (maxtimmen) är inte aktuellt i detta projekt utan används mer vid till exempel korsningsutformningar.

Fråga: Är grustransporter till Toppeladugård inräknade i statistiken.

Svar: Dessa finns troligen inte med och därför kommer vi att ta reda på mer om dessa.

Per fortsätter därefter att presentera tänkbara åtgärder och de alternativ som finns både för vägen mellan Esarp och Genarp och för Esarps by. Konsekvenserna och kostnaderna för de olika alternativen presenterades. Slutsatsen av förstudien är att utföra åtgärder i två steg. I steg 1 är förslaget att bredda vägen till 7,0 meter. I Esarps by föreslås en hastighetsänkning till 40 km/h och hastighetsdämpande åtgärder. I steg 2 föreslås att vägen på längre sikt breddas till 8,0 meter och att en förbifart förbi Esarps by studeras ytterligare.

## 6. Ordet fritt

Efter presentationen öppnades det upp för allmänna synpunkter och frågor. De kan sammanfattas enligt följande:

### Ny väg förbi Äspet

Frågan uppkom om man tittat på en helt ny väg förbi Äspet, vilket förstudien inte gjort.

### Inlösning av fastigheter

Fråga uppkom om man funderat på behov av att lösa in fastigheter, vilket man inte gjort i detta tidiga skede.

### Möjligheter för Genarp att expandera

Flera menade att den dåliga vägen gör det mindre attraktivt att bo i Genarp än i närliggande orter. Detta kan förstärkas i framtiden när till exempel Dalby får spårbinden trafik.

De medverkande från projektgruppen svarade att kommunen har ett intresse av att expandera, vilket är en orsak till att man tittar på en breddning av vägen. Enligt Håkan Lockby är de diskussioner som förs just nu ett steg i rätt riktning.

### Vägens standard

Många av åhörarna hade synpunkter på att Trafikverket verkar nöja sig med att bredda till 7 meter vilket presenterats som acceptabel standard och att vägen därmed inte får god standard som är 8 meter. Flera kände att Trafikverket redan hade bestämt sig i frågan.

Projektgruppen förklarade att även en 7 meter bred väg innebär en bra standard och är en stor förbättring mot idag. Acceptabel standard innebär förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Tunga fordon kan mötas utan problem men utrymmet för oskyddade trafikanter är begränsat. Vägens standard handlar inte bara om vägbredden utan en ombyggnad innebär också andra förbättringar i form av förbättrad bärighet och avvattnings. Beslut om standard är inte taget, utan det som presenterades på mötet är konsultens förslag. Frågan kommer att fortsätta utredas och bland annat kommer noggrannare undersökningar av vägen att göras. Undersökningarna kan visa att behovet av åtgärder är större och att kostnaderna därmed ökar. Det kan också vara så att skillnaden i kostnad mellan god och acceptabel standard blir mindre än vad det verkar idag. Allt beslutsunderlag inklusive det som framkommer under samråden vägs in i beslutet och utgör underlag för kommande prioriteringar.

Ytterligare någon påpekade dock att det är viktigt att det kommer fram i underlaget att om man väljer att i ett senare skede bredda till 8 meter när man redan breddat till 7 meter, så kostar det inte mellanskillnaden mellan 7 och 8 meter utan betydligt mer.

### **Prioriteringar**

Flera av åhörarna påpekade att vägen varit dålig under lång tid och att man länge pratat om att den bör byggas om. Genarpsborna känner att de blivit nerprioriterade många gånger och att andra byar har betydligt bättre vägar. De menar därför att vägen nu bör få bästa möjliga standard så att Genarp kan utvecklas. Man bör inte nöja sig med acceptabel standard utan ha god standard. Man bör ha långsiktighet och se framåt.

Helena N svarade att det tyvärr ser ut så här på många ställen. Trafikverket får ekonomiska ramar som man måste prioritera inom. Vad gäller utbyggnad av cykelvägar kommer Trafikverket överens med kommunerna om hur man ska prioritera och avsiktsförklaringar upprättas. Per förtydligade om att det finns två steg i processen där ett är mer realistiskt i nuläget men att förstudien på sikt föreslår ett nästa steg med ännu bättre standard. Håkan påpekade att risken finns att projektet inte alls blir av om man ställer för höga krav. Ju mer kostsamt det blir desto längre tid riskerar det att bli innan det genomförs.

Några åhörare frågade om det inte är möjligt att kombinera ihop andra alternativ än de som presenteras på mötet. Till exempel om man kan välja att bredda vägen till 7 meter men ha en förbifart runt Esarp eller att bredda vägen till 8 meter och inte vidta några åtgärder i Esarp. Projektgruppen menar att olika alternativ finns, men att alternativ som att göra mycket på sträckan men inte några åtgärder alls i Esarps by inte är acceptabla ur trafiksäkerhetsynpunkt. Hela sträckan från Kyrkheddinge till Genarp måste ses som en helhet.

### **Tidplan**

Frågan uppkom om projektets tidplan. Helena N svarade att det troliga är att man kan få fram pengar till 2012. Tiden fram till dess behövs för att ta fram arbetsplan, föra diskussioner med markägare och slutligen ta fram bygghandlingar. Frågan ställdes även om när det kan vara aktuellt med en förbifart runt Esarp. I dagsläget finns ingen tidplan för det, men det är viktigt att komma ihåg att det är ett betydligt större projekt.

### **Överenskommelse mellan Trafikverket och Lunds och Staffanstorps kommuner**

Håkan Lockby berättade att Lunds kommun och Trafikverket nu är nära att komma överens om finansiering av projektet. Dagen efter samrådsmötet sammanträdde Tekniska nämnden där man skulle anta överenskommelse. Synpunkter uppkom från allmänheten om att det är fel att samrådsmötet ligger dagen innan man ska teckna en överenskommelse eftersom det då inte verkar meningsfullt att diskutera projektet. Håkan förklarade att överenskommelsen inte handlar om vilken standard man ska ha och att man inte tagit något beslut om vägbredd/standard i dagsläget. Projektet kommer huvudsakligen att finansieras av Trafikverket med smärre bidrag från Lunds och Staffanstorps kommuner. Kommunernas bidrag regleras i överenskommelsen. Frågan ska även behandlas i Staffanstorps kommun. Ingen var dock närvarande från Staffanstorps kommun på mötet, vilket någon påpekade var dåligt.

### **Åtgärder i Esarps by**

I Esarps by är de smala gångbanorna ett problem menade flera. Trafikmiljön i Esarp handlar om människors psykiska hälsa och ohälsa. Någon frågade om man planerat var farthinderna ska ligga i Esarp, vilket inte i detta skede. En åhörare frågade Genarpsborna vad de tycker om att köra i max 40 km/h genom Esarp, men frågan fick inget svar.

### **Kollektivtrafik och skolbuss**

Synpunkter uppkom på att inga bra lösningar idag finns för busshällplatserna längs vägen. Bussen står ute i körbanan och de som väntar tvingas stå på vägen. Enligt Trafikverket ska man antingen ha en lösning med en hel ficka där hela bussen kan köra in eller att bussen står helt ute på körbanan, mellanvarianter är dåliga.

### **Övrigt**

Under mötet uppkom även andra frågor som inte direkt berör ombyggnaden av vägen mellan Esarp och Genarp. Det var till exempel angående en ny väg norr om kyrkan i Genarp för att leda tung trafik utanför byn. En annan fråga handlade om försäljning av tomter.

### **7. Mötet avslutas**

Minnesanteckningar förda av Emma Holgersson, Tyréns