



HASTIGHETSPLAN :: Mindre orter Vellinge kommun

TITEL: HASTIGHETSPLAN :: Mindre orter Vellinge kommun, november 2012

BESTÄLLARE: Vellinge kommun, Annette Bengtsson

VELLINGE KOMMUNS ÄRENDENUMMER: NGM 2011/193, NGM 2012/462

KONSULT: Tyréns AB

UPPDRAGSANSVARIG: Emma Holgersson

KVALITETSGRANSKARE: Sophia Christianson

TYRÉNS UPPDRAGSNUMMER: 225 805

TILLSTÅND: Alla foton är tagna av Tyréns AB i november 2011. Kartor används med tillstånd av Vellinge kommun.

FRAMSIDA: Foton från Mellan-Grevie, Gessie villastad och Norra Håslöv.

SÖKVÄG: M:_UPPDRAG\225805\Teknik\=Rapport=\hastighetsplan mindre tätorter slutrapport 121128.indd

SAMMANFATTNING	2
INLEDNING	3
NULÄGESBESKRIVNING	4
Befintliga hastighetsgränser	4
Trafiknät	4
Livsrum.....	9
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation.....	13
Upplevda och uppmätta störningar	14
ANALYS	17
Nulägesanalys	17
Länkoptimering.....	17
Nätanpassning.....	18
Systemanpassning	23
Justeringar av systemanpassade hastigheter	23
HASTIGHETSPLAN	26
Sammanfattning principer	26
Röda kvalitetsavvikelser med åtgärder	27
Gula kvalitetsavvikelser med åtgärder.....	27
Åtgärder för säkra korsningspunkter	28
Miljö och hälsa	28
V. INGELSTAD OCH Ö. GREVIE/MÖLLEVÅNGEN	33
Framtida vägnät	33
Principer för nya hastighetsgränser	36
Behov av åtgärder	36

GENOMFÖRANDE	38
Acceptans och efterlevnad	38
Sammanfattning åtgärder	38
samråd och beslut av nya hastighetsgränser	38
Ettappindelning	38

BILAGOR

Samrådsredogörelse 2012-11-12 - separat dokument

SAMMANFATTNING

Hastighetsplanen för mindre orter i Vellinge kommun har arbetats fram enligt metodiken i handboken "Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad". Den omfattar följande orter: Arrie, Gessie Villastad, Mellan-Grevie, Norra Håslöv, Södra Håslöv, Vattle, Vellinge väster, V. Ingelstad samt Ö. Grevie/Möllevången. Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter ortens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser.

Gaturummen i de tätbebyggda områdena har delats upp i ett stort antal homogena länkar som var och en har inventerats och bedömts utifrån gatans karaktär enligt livsrumsmodellen och den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen. Tillsammans med information om bland annat trafiknät och befintliga hastigheter har informationen matats in i ett kalkylark som är själva verktyget i analysfasen. I dagsläget har kommunerna rätt att inom tätbebyggt område använda sig av alla jämna 10-steg från 30 till 110 km/h samt gångfart. På sikt bör kommunerna dock sträva efter att använda hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80 och 100 km/h samt gångfart.

I Ö. Grevie och V. Ingelstad kommer det att ske relativt stora strukturförändringar i samband med att orterna får stationer för persontåg. Några helt nya vägar kommer att byggas och vissa befintliga vägar får annan funktion. En separat analys har gjorts för dessa orter som presenteras i ett eget kapitel.

Med nulägesbeskrivningen och analysen som grund har ett antal principer för hastighetsbegränsningarna tagits fram. Förslaget till nya hastighetsgränser presenteras i kartor på sidorna 30 till 32 samt sidan 37. Ambitionen med hastighetsplanen är att ta fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata/väg. Hastigheten ska både avspegla gatans funktion och dess utformning. Följande principer gäller:

- **60 km/h:** Sträckor som ingår i det övergripande nätet får 60 km/h, på grund av höga tillgänglighetsanspråk för bil- och buss- trafik. Gång- och cykeltrafiken måste vara separerad.
- **50 km/h:** Sträckor som ingår i huvudnätet men som är viktiga genomfartsvägar för både bil- och busstrafik och har ett relativt stort flöde av bilar, får 50 km/h. Gång- och cykeltrafiken måste vara separerad.
- **40 km/h:** Små orter som huvudsakligen består av en väg genom orten, får 40 km/h i hela orten. Orterna kännetecknas av att bebyggelsen är tät längs vissa delar och gles längs andra.
- **30/40 km/h:** Orter där en tydlig skillnad finns mellan huvudnätet och lokalnätet får 40 km/h på huvudnätet och 30 km/h på lokalnätet. Små orter som huvudsakligen består av en väg genom orten, men där bebyggelsen delvis är mycket tät och ligger nära vägen får 30 km/h på täta delar och 40 km/h i glesa delar. Vägar genom dessa orter är delvis krokiga vilket leder till begränsad sikt.

För att kunna införa förslaget till nya hastighetsgränser behöver åtgärder vidtas (se mer sidan 38). De viktigaste är:

- Utbyggnad av separerade gångbanor eller gång- och cykelbanor (beroende på ort) där föreslagen hastighetsgräns blir 40 km/h.
- Översyn av behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter (busshållplatser och övergångsställen) på vägar som föreslås få 50 eller 60 km/h.
- Utred behovet av fysiska åtgärder med syfte att nå efterlevnad av de nya hastighetsgränserna.
- Säkerställ att föreslagen höjning från 50 till 60 km/h i Arrie inte innebär problem med buller.

INLEDNING

Denna hastighetsplan för mindre orter i Vellinge kommun har arbetats fram enligt metodiken i handboken "Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad". Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter ortens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser. Förordningen om nya hastighetsgränser började gälla 2 maj 2008 och innebär att beslut kan tas om hastighetsgränser från 30 till 120 km/h i 10-steg. Jämfört med tidigare ställs större krav på beslutsunderlaget, och varje hastighetsförändring måste vägas mot de olika transportpolitiska delmålen, särskilt trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö.

Under år 2010 och 2011 arbetades ett förslag fram till nya hastighetsgränser, en hastighetsplan, för ett antal utvalda orter i Vellinge kommun (etapp 1). Efter att förslaget varit på remiss, antogs planen i 25 oktober 2011. Denna hastighetsplan omfattar de tätbebyggda områden som inte ingick i etapp 1, vilka är: Arrie, Gessie villastad, Mellan-Grevie, Norra Håslöv, Södra Håslöv, Vattle och Vellinge väster. Analysen omfattar även en komplettering av den översyn som påbörjades i etapp 1 för orterna Västra Ingelstad och Östra Grevie/Möllevången, men som inte slutfördes på grund av de stora ombyggnadsplaner som finns i orterna med tanke på utbyggnaden för persontågs-

trafik. I och med denna plan finns nu ett förslag till nya hastighetsgränser för alla tätbebyggda områden i Vellinge kommun.

Hastighetsanalysen för Vellinge kommun omfattar en nulägesanalys av dagens hastighetsgränser och de olika egenskaper som trafikmiljön har. Därefter görs en analys av de olika egenskaperna där nya hastighetsgränser testas för att skapa så stor uppfyllelse av målen som möjligt. När en målbild skapats för framtida hastighetsgränser, görs en analys av dagens brister i utformningen och åtgärdsförslag för att nå en utformning som stämmer överens med målbilden för de nya hastighetsgränserna. Slutligen redovisas en hastighetsplan med förslag till åtgärder kommunen bör genomföra för att kunna införa nya hastighetegränser.

De nya hastighetsgränserna och en översyn enligt metoden Rätt fart i staden, ger möjligheter att låta stadens olika karaktärer och anspråk avspegla sig i hastighetsgränserna, förbättra trafiksäkerheten där det behövs och framkomligheten där det behövs. Analysen ger stöd för all planering för att utveckla Vellinge kommun till en ännu attraktivare kommun att leva och vistas i.

Utdrag ur kalkylarket som används för analys enligt metodiken i "Rätt fart i staden"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1	Kvalitetsbedömning av nuläge görs automatiskt. Raderna kopieras nedåt efter behov.															
2																
3	Rätt fart i : Mindre orter Vellinge kommun															
4																
5		Livsrum		Hastighet	Tillgänglighet			Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitetsavvikelser			
6	Nr	Namn	Väggar	Golv	Befintlig	Bil	Koll	Utr				Luft	Buller	Röda	Gula	
7		Summa												135	46	
8	1	Möllegårdsvägen	M	M	50	God	#SAKNASI	Primär	Låg	Låg	Låg	-	-	3	0	
9	2	Prästgårdsvägen	IT	IT	50	God	Mindre god	Primär	God	God	Låg	-	-	1	1	
10	3	Prästgårdsvägen	IT	IT	50	God	Mindre god	Primär	God	God	Låg	-	-	1	1	
11	4	Prästgårdsvägen	M	IT	30	Mindre god	Låg	Primär	God	God	God	-	-	1	1	
12	5		IT	IT	50	God	#SAKNASI	Primär	God	God	Låg	-	-	1	0	
13	6	Töringe kyrkoväg	IT	IT	50	God	#SAKNASI	Primär	God	God	Låg	-	-	1	0	
14	7	Arrievägen	IT	IT	50	God	Mindre god	Primär	God	God	Låg	-	-	1	1	
15	8	Landsvägen	IT	IT	50	Mindre god	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	2	
16	9		M	M	30	God	#SAKNASI		God	God	God	-	-	0	0	
17	10		IT	M	50	God	#SAKNASI		God	God	Låg	-	-	1	0	

NULÄGESBESKRIVNING

Nulägesbeskrivningen är en sammanfattning av de utvalda gaturummen enligt de fem stadsbyggnadskvaliteter som beskrivs i TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad). Varje kvalitet mäts eller redovisas på olika sätt.

- Stadens karaktär - redovisas som "livsrum"
- Tillgänglighet - redovisas som "trafiknät"
- Trygghet - redovisas som "uppmätta och upplevda störningar"
- Trafiksäkerhet - redovisas som "dimensionerande trafiksäkerhets-situation"
- Miljö och hälsa - redovisas som "uppmätta och upplevda störningar"

Förutom ovanstående kvaliteter redovisas också nuvarande hastighetsgränser. Alla kvaliteter påverkar och påverkas av trafikens hastighet i gaturummet och utgör därför grunden till framtagandet av hastighetsplanen. Respektive kvalitet beskrivs nedan.

BEFINTLIGA HASTIGHETSGRÄNSER

Idag är 50 km/h den vanligaste hastighetsgränsen inom de tätbebyggda områdena (se kartor följande sidor). I några av orterna har flertalet gator 30 km/h. På ett fåtal gator gäller rekommenderad hastighet 30 km/h. I V. Ingelstad och Ö. Grevie/Möllvången går väg 101 genom de tätbebyggda områdena. På denna sträcka förekommer 60 km/h. Kartorna visar de hastigheter som gäller enligt de lokala trafikföreskrifterna. På några ställen i kommunen finns dock andra skyltar med hastigheter utplacerade.

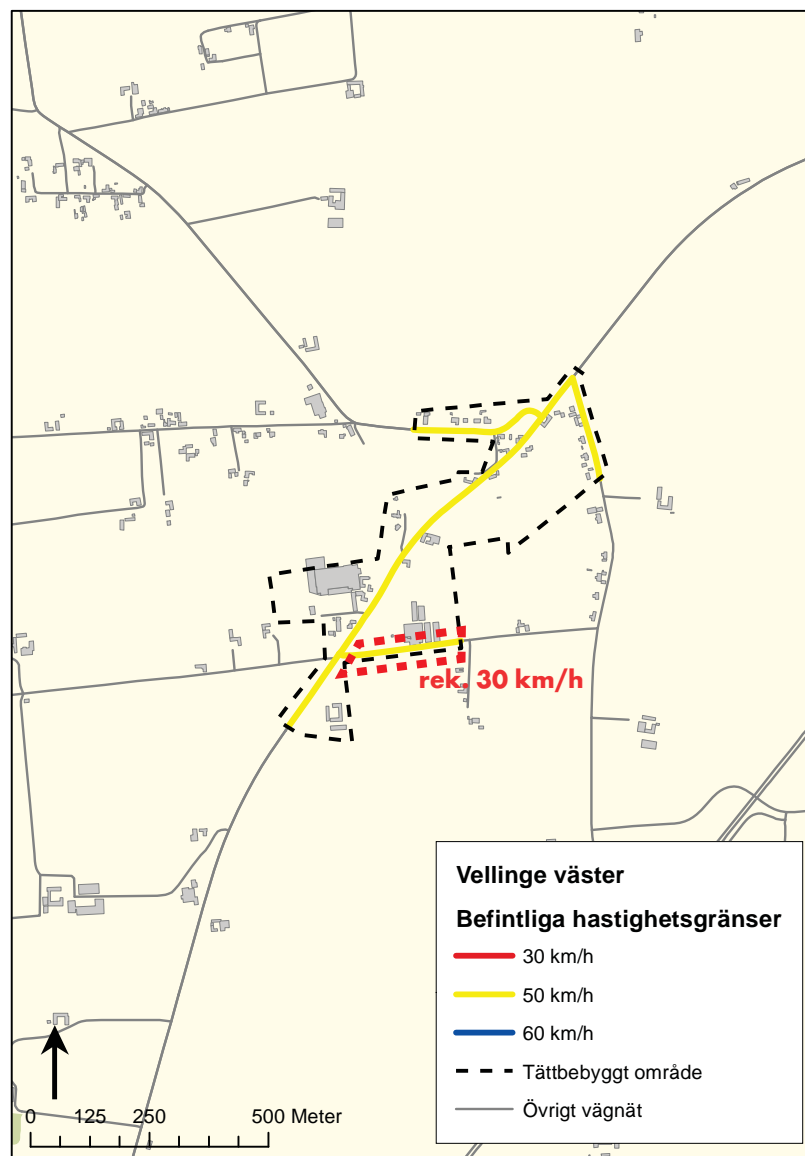
TRAFIKNÄT

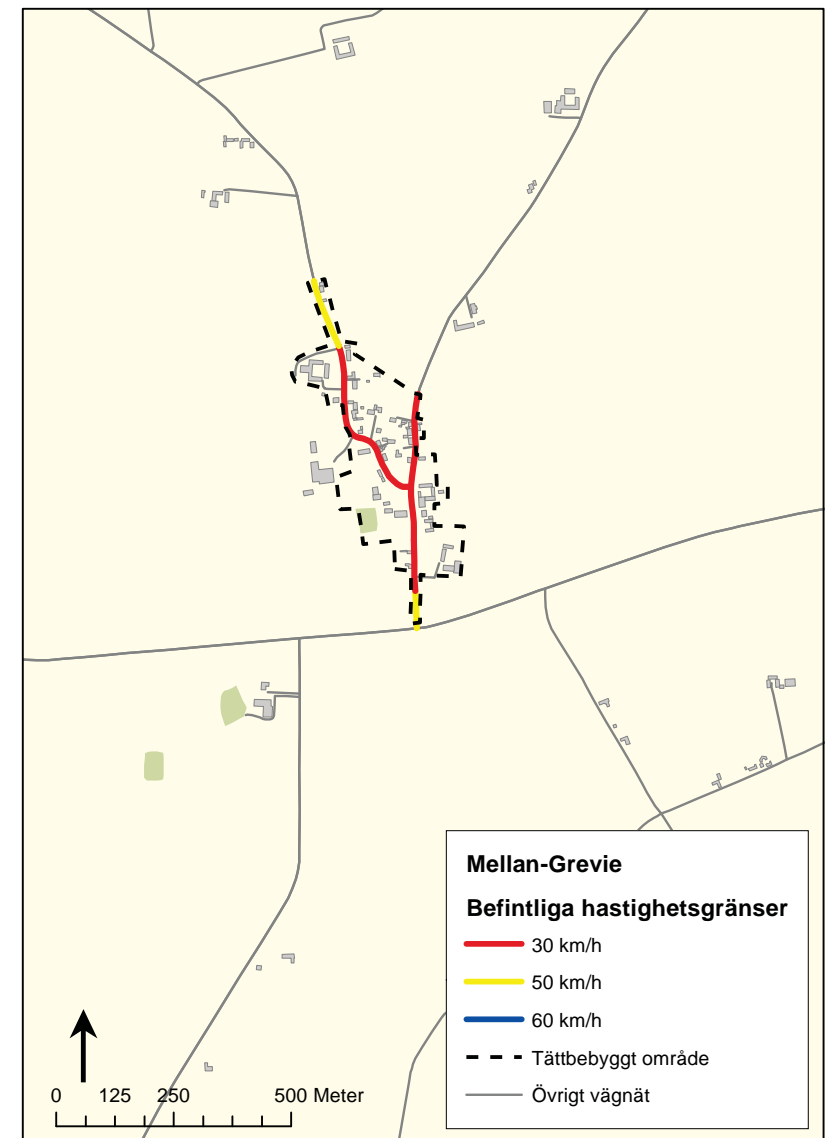
Trafiknäten för biltrafik, kollektivtrafik samt utryckningstrafik är en del av nulägesbeskrivningen. Bilnätet delas in i ett övergripande nät, ett huvudnät samt ett lokalnät. Det övergripande nätet används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. Väg 101 som går genom Ö. Grevie/Möllvången, V. Ingelstad och Arrie, tillhör det övergripande nätet.

Huvudnätet motsvarar de större, mest trafikerade vägarna inom orterna som kopplar ihop ortens olika områden och genomfartsvägarna i de mindre orterna. För att huvudnätet ska locka till sig trafik från lokalnätet behöver huvudgatorna ha en bättre framkomlighet och högre hastighet för biltrafiken jämfört med gatorna i lokalnätet. Lokalnätet har till syfte att leda trafiken inom områden och här är samspelet mellan biltrafiken och de oskyddade trafikanterna en viktig fråga. Huvudvägnätet har ett hastighetsanspråk på minst 50 km/h och lokalnätet på minst 30 km/h. Eftersom de inventerade orterna är små och i vissa fall i princip endast består av genomfartsvägar, finns merparten av de vägar som tillhör lokalnätet i de större orterna Gessie villastad, Ö. Grevie och V. Ingelstad.

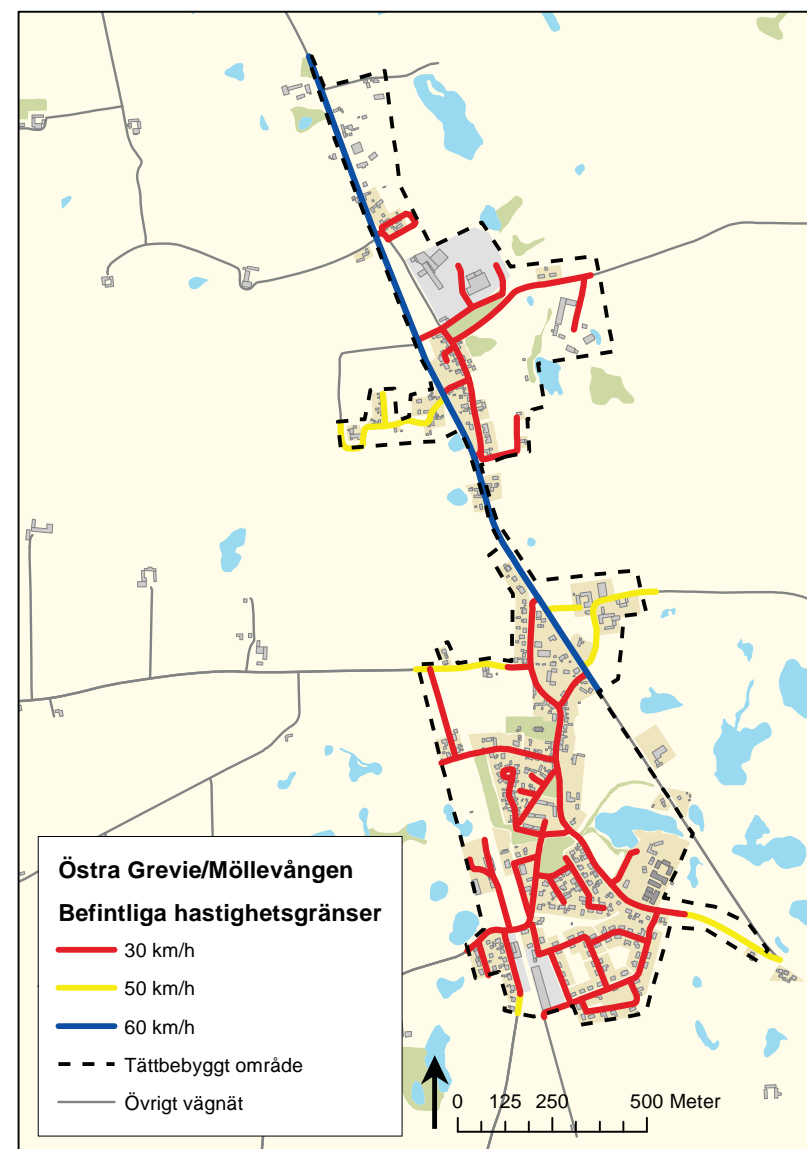
Kollektivtrafiknätet delas in i nät för region-, stom- och stadsbusslinjer. Regionbusstrafik trafikerar endast sträckor inom tätbebyggt område i Vellinge väster, Ö. Grevie, V. Ingelstad och Arrie. Linje 379 som går i V. Ingelstad och Arrie, körs antingen med taxi och måste förbeställas eller samkörs med skolbuss. Sträckor där denna linje trafikerar har angetts som stadsbusslinjenät eftersom den inte har samma krav på tillgänglighet.

Primära utryckningsvägar har schablonmässigt antagits vara samma som huvudnätet eller det övergripande nätet för biltrafik.









LIVSRUM

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gatans och gaturummets funktion och utformning görs en analys enligt "Livsrumsmodellen". I denna modell delas staden eller orten i tre olika rum: frirum, mjuktrafikrum och transportrum. Dessutom används två "mellanrum": integrerat frirum och integrerat transportrum.

Livsrumsmodellen används som stöd för att dela in gaturummen efter dess karaktärsdrag. Ortens karaktär bedöms med utgångspunkt från gaturummets väggar och vilka anspråk de gör på golvet i gaturummet. Ett bra utformat gaturum med väggar som passar ihop med golvets utformning blir självförklarande och lätt att förstå för alla som vistas i rummet.

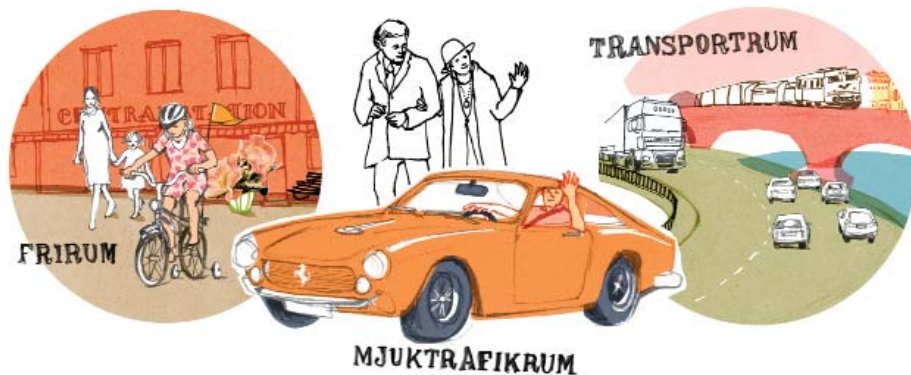


Illustration Livsrumsmodellen ur Trafik för en Attraktiv Stad.

Hastighetens betydelse för karaktären gör att ett integrerat frirum maximalt bör ha gångfart, ett mjuktrafikrum maximalt 30 km/h och ett integrerat transportrum maximalt 50 km/h för att uppnå god kvalitet för stadens karaktär. På nästa sida redovisas en sammanställning av livsrummens olika karaktärsdrag, i form av en matris, som använts som utgångspunkt vid inventeringen av gaturummen. Utöver dessa karaktärsdrag har även hänsyn tagits till gatans läge i ortsstrukturen.

I de inventerade orterna förekommer endast karaktärerna mjuktrafikrum och integrerat transportrum (se exempel i foton på kommande sidor). Av dessa två karaktärer finns olika kombinationer gällande väggar och golv. På vissa sträckor har både golv och väggar bedömts vara mjuktrafikrum alternativt integrerat transportrum, medan på andra sträckor är väggarna av en karaktär och golvet av en annan. Med tanke på trafikanternas upplevelse och förståelse för hastighetsgränserna, är det negativt om väggarna och golvet har olika livsrum.

Gator där golvet bedömts vara integrerat transportrum karaktäriseras av att oskyddade trafikanter rör sig längs gatan, i kanterna, men de har inget stort korsningsbehov förutom i specifika punkter. Bilar dominerar över de oskyddade trafikanterna. I de fall golven bedömts vara mjuktrafikrum beror detta på att gatan är smalare, ibland grusbelagd, och har en sådan utformning som gör att oskyddade trafikanter rör sig mer över hela körbanan.

Huruvida väggarna bedömts som integrerat transportrum eller mjuktrafikrum, beror på hur tät bebyggelsen är och därmed hur tätt det är med entréer. Väggarna på renodlade bostadsgator, såsom villagatorna i Gessie villastad, Ö. Grevie och V. Ingelstad, har alltid bedömts som mjuktrafikrum.

	FORDON	OSKYDDADE TRAFIKANTER	KORSNINGSBEHOV GC	FUNKTION MILJÖ	BEBYGGELSE	ENTRÉER
FRIRUM F	GÅENDE / CYKLISTER Ingen motorfordons- trafik!			Renodlat vistelserum för oskyddade trafi- kanter såsom torg, park, gc-vägar, bilfria områden		
INTEGRERAT FRIRUM IF	GÅENDE / CYKLISTER Motorfordonstrafik	Färdas i gatan	Inget korsningsbehov, vistas redan i gatan	Yta / rum för gång- o cykeltrafikanter med angöringstrafik till fast- ighet	Bebyggelsen tät och i direkt kontakt med gaturummet	Många, tätt place- rade entréer i direkt anslutning till gatu- rummet
MJUKTRAFIKRUM M	GÅENDE / CYKLISTER MOTORFORDON Samspel!	Färdas i gatan, längs kanterna	Stort korsningsbehov, längs hela gatan	Större delen av tätortens gaturum, ofta blandad stadsbebyggelse	Tät eller mer gles bebyggelse, som gör anspråk på kontakt o närvaro, inte alltid i direkt anslutning	Många entréer eller tätt med entréer, indi- rekt mot gaturummet
INTEGRERAT TRANSPORTRUM IT	MOTORFORDON gående / cyklister	Färdas på separerad gång- o cykelväg i gaturummet eller längs kanten av gatu- rummet	Litet korsningsbehov, endast i korsnings- punkter	Huvudsakligen ett trans- portrum	Bebyggelsen skapar väggar i gaturummet, men indraget utan anspråk på kontakt	Få entréer eller gles med entréer, ej i direktkontakt med gaturummet
TRANSPORTRUM T	MOTORFORDON Inga gående / cyklister!	Färdas på helt sepa- rerade gång- o cykel- stråk utanför gatu- rummet	Inget korsningsbehov, sker planskilt	Renodlat transportrum, barriärer	Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet	Inga



Väg 101, Arrie: Både väggar och golv är integrerat transportrum. Bilarna dominerar gaturummet.



Stationsvägen, Mellan-Grevie: Genomfartsväg med hus nära vägen. Väggarna har bedömts som mjuktrafikrum och golvet som integrerat transportrum.



Köpmannavägen, Södra Håslöv: Längs merparten av sträckan är bebyggelsen gles och har därför bedömts som integrerat transportrum, precis som golvet. I just den punkt som fotot visar är dock bebyggelsen något tätare.



Norra Håslövs byväg, Norra Håslöv: Smal väg med gles bebyggelse. Väggarna har bedömts som integrerat transportrum och golvet som mjuktrafikrum.



Rosengången, Gessie villastad: Bostadsgata där både väggar och golv bedömts som mjuktrafikrum.



Falsterbovägen, Vellinge väster: Både väggar och golv har bedömts som integrerat transportrum på grund av gles bebyggelse och bred körbana.



Vattle byväg, Vattle: Merparten av sträckan har relativt tät bebyggelse vilket gör att väggarna bedöms som mjuktrafikrum. Golvet har karaktären integrerat transportrum.



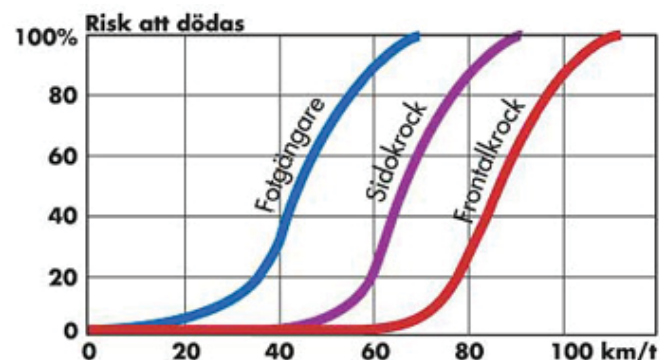
Elbetorpsvägen, V. Ingelstad: Både väggar och golv har bedömts som mjuktrafikrum på den renodlade bostadsgatan.



Rosenlundsvägen, Östra Grevie: Nybyggd bostadsgata med väggar och golv av karaktären mjuktrafikrum.

DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION

Den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen (DTSS) beskriver sambanden mellan trafiksäkerheten och hastighetsnivån och anges för en sträcka. Hastighetsnivåerna bygger på den så kallade krockvårdskurvan som visar på hur stor risken är att dödas vid en kollision för olika trafikantpar.



Krockvårdskurvan illustrerar risken att dödas för olika trafikantpar vid olika hastigheter.

Den DTSS som har lägst hastighetsanspråk och som är mest förekommande blir dimensionerande för sträckan. Enskilda punkter på sträckan kan ha ett lägre DTSS och anges då särskilt. I samband med analysen görs en bedömning huruvida denna punkt ska ges en lokal hastighetsgräns eller utföras som till exempel en fysisk åtgärd.

DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION, DTSS	
Bil / Bil - möte	70 km/h
Bil / Fast hinder	60 km/h
Bil / Bil - korsande kurs	50 km/h
Gc / Bil	30 km/h

I gaturum där gång- och cykeltrafikanterna färdas tillsammans med motorfordonstrafiken längs gatan är gc/bil alltid den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen. Detta betyder att hastigheter över 30 km/h på dessa länkar ger en mindre god eller låg standard på trafiksäkerheten. För att cyklister ska räknas som separerade krävs någon form av fysisk åtgärd.

I alla orter förutom Arrie, V. Ingelstad, Ö. Grevie/Möllevången och Vellinge väster, har alla länkar klassats som gc/bil eftersom separat cykelbana saknas. I ovan nämnda orter, förekommer separerad gång- och cykelbana längs vissa vägar, vilket gjort att DTSS antingen angivits som bil/bil - korsande kurs eller bil/fast hinder.

Längs de sträckor som klassats med annan DTSS än gc/bil har avvikande punkter från sträckans DTSS identifierats. Viktigast att ta hänsyn till i den fort-



N. Stationsv., V. Ingelstad: Nybyggd gata med helt separerad gc-trafik gör att den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen har bedömts som bil/bil - korsande kurs.

sätta analysen är de punkter med en avvikande DTSS för gång- och cykeltrafiken. Detta gäller i huvudsak övergångsställen eller gång- och cykelöverfarter men även vissa busshållplatser där övergångsställen saknas.

UPPLEVDA OCH UPPMÄTTA STÖRNINGAR

Förutom ovan beskrivna kvaliteter finns också möjlighet att registrera upplevda och uppmätta störningar. Detta kan handla om:

- Trygghet - i form av eventuella klagomål eller liknande
- Trafiksäkerhet - i form av polis- och sjukhusrapporterade olyckor för en femårsperiod från STRADA
- Luftkvalitet - i form av uppmätt höga gränsvärden
- Buller - i form av uppmätt höga gränsvärden
- Hastighet - i form av uppmätta hastigheter

För de mindre orterna redovisas data gällande trafiksäkerhet och uppmätta hastigheter.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsläget baseras på utdrag ur olycksstatistikdatabasen STRADA för en femårsperiod, 2006-2010. Utdraget som visar alla trafikolyckor rapporterade av polis och/eller akutsjukhusen gjordes den 30 oktober 2011. Då viss eftersläpning finns för inrapporteringen finns ännu ingen komplett statistik för 2011. En överblick av det som finns inrapporterat visar att det under 2011 skedde en singelolycka med en fotgängare i Västra Ingelstad (Boställevägen) samt en singelolycka med en cyklist i Östra Greve (Gamla Landsvägen).

Inom **Arries** tätbebyggda område har det under den studerade perioden skett

en trafikolycka, vilken skedde på väg 101. Olyckan var av typen avsvängsolycka mellan en personbil och en motorcykel och ledde till lindriga skador.

Inom **Gessie Villastads** tätbebyggda område har det skett två trafikolyckor under den studerade perioden. En av olyckorna var en singelolycka med en personbil på Gessievägen (väg 529), vilken ledde till lindriga skador. Den andra olyckan var en singelolycka med en fotgängare som vid olyckan fick svåra skador.

Två olyckor har skett inom **Mellan-Grevies** tätbebyggda område. Både olyckorna har skett på Mellan-Grevie Kyrkoväg (väg 584). Den ena olyckan var en singelolycka med en personbil och den andra en singelolycka med en fotgängare. Båda ledde till lindriga skador.

Under den studerade perioden har det inte skett några olyckor inom **Norra Håslövs** tätbebyggda område. I **Södra Håslöv** skedde det under den studerade perioden två trafikolyckor. En olycka var en singelolycka med MC som ledde till lindriga skador och en olycka var en olycka där en mopedist körde in i en traktor som skulle svänga vänster. Båda olyckorna skedde på Köpmannavägen.

I **Vattle** har det skett en olycka på Vattle Byväg (väg 583), i den östra delen av det tätbebyggda området. Olyckan var en singelolycka med en fyrhjulig motorcykel som ledde till svåra skador.

Två trafikolyckor har skett inom **Vellinge Västers** tätbebyggda område, en mötesolycka mellan två personbilar och en singelolycka med en personbil. Båda skedde på väg 585 och ledde endast till lindriga skador.

Inom **Västra Ingelstads** tätbebyggda område har det totalt registrerats 9 trafikolyckor i STRADA för perioden. En av olyckorna har skett på väg 101, vilken var en avsvängsolycka. Fyra olyckor skedde på huvudvägnätet (tre på Byvägen, väg 597 och en på Stationsvägen, väg 574). Övriga olyckor skedde på lokalgator. Fem av olyckorna var singelolyckor med oskyddade trafikanter medan de övriga fyra involverade motorfordon. Av de fyra sistnämnda olyckorna skedde två mellan två personbilar och två mellan en moped och en personbil. Två av olyckorna betecknas som svåra och de övriga som lindriga.

I **Östra Grevie/Möllevången** har det inom det tätbebyggda området registrerats sex trafikolyckor under den studerade perioden. En olycka har skett på lokalnätet och övriga olyckor har antingen skett på Landsvägen/väg 101 eller Gamla Landsvägen. Tre av olyckorna var singelolyckor med oskyddade trafikanter medan de övriga involverade motorfordon. Av de sex olyckorna betecknas en som svår och övriga som lindriga.

Uppmätta hastigheter

Trafikverket gör hastighetsmätningar på de statliga vägarna. Mätningarnas längd i tid varierar mellan platserna. Tabellen på nästa visar resultatet av mätningarna, som antingen presenteras som medelhastighet eller som 85-percentil. 85-percentilen används ofta som mått på hastigheter och anger vilken hastighet som 85 % av bilisterna underskrider. Med andra ord så betyder det att 15 % av fordonen kör i den angivna hastigheten eller fortare. I orterna Vellinge väster och Norra Håslöv finns inga mätningar.

Såsom tabellen visar finns problem med för höga hastigheter i många av mätningarna, dock inte alla. På många av de gator där skyltad hastighet är 30 km/h kör bilisterna snarare i hastigheter kring 40 km/h, vilket är ett problem.

Ort	Gata	Plats	Mätår	Skyltad hastighet (km/h)	85-percentil (km/h)	Medelhastighet (km/h)
Arrie	Väg 566, Prästgårdsvägen		2006	30	42	35
Arrie	Väg 569, Gavelbjärsvägen		2006	50	47	39
Arrie	Väg 570, Krusebergsvägen		2006	50	66	56
Gessie villastad	Väg 529, Gessievägen		2004	50	62	53
Mellan-Grevie	Väg 584		2003	30	49	39
Mellan-Grevie	Väg 591		2003	30	52	42
Södra Håslöv	Väg 607		2008	50		45-50
Vattle	Väg 583		2003	50		kring 50
Västra Ingelstad	Väg 597, Byvägen	södra delen av orten	2005	30		40-45
Västra Ingelstad	Väg 597, Byvägen	strax norr om Kyrkovägen	2003	30	47	38
Västra Ingelstad	Väg 597, Byvägen	i höjd med Hästskovägen	2005	30		strax under 40
Västra Ingelstad	Väg 574, Kyrkovägen		2003	30	50	41
Västra Ingelstad	Väg 574, Stationsvägen		2003	30	53	43
Västra Ingelstad	Väg 101	vid skolan	2010	50	62	54
Östra Grevie	Väg 616	södra delen av orten	2005	30		45-50
Östra Grevie	Väg 607, Steglarpsvägen	Steglarpsvägen 2	2011	30		28
Östra Grevie	Steglarpsvägen		2011	30	39	33
Östra Grevie	Gångvägen		2011	30		16
Östra Grevie	Väg 616, Gamla Landsvägen	vid kyrkan	2003	30	42	35
Östra Grevie	Väg 616, Gamla Landsvägen	vid skolan	2005	30		35-40

ANALYS

NULÄGESANALYS

Efter att ovan nämnda nulägesbeskrivning gjorts, görs en analys av nuläget. Analysen ger en bedömning av hur väl de nuvarande hastighetsgränserna avspeglar de krav och kriterier som det nya hastighetsgränssystemet ställer.

Resultatet av nulägesanalysen är en redovisning av kvalitetsbrister till följd av gällande hastighetsgränser och fysisk utformning av gaturummet. Dessa kvaliteter bedöms utefter en röd-gul-grön skala, där grönt motsvarar god kvalitet, gult motsvarar mindre god kvalitet och rött motsvarar låg kvalitet. För varje länk bedöms hur väl befintlig hastighet uppfyller 5 kvaliteter (karaktär, tillgänglighet biltrafik, tillgänglighet kollektivtrafik, trygghet och trafiksäkerhet).

Tillgänglighet biltrafik

Enligt nulägesanalysen får den stora majoriteten av alla länkar god tillgänglighet för biltrafiken. Ingen länk får låg kvalitet. I några av orterna förekommer sträckor som får mindre god kvalitet, vilket antingen beror på att en sträcka som ingår i huvudvägnätet har 30 km/h eller att en sträcka som ingår i det övergripande nätet har 50 km/h.

Tillgänglighet kollektivtrafik

På de sträckor som trafikeras av kollektivtrafik varierar tillgängligheten. Några sträckor får god kvalitet medan andra får mindre god eller låg kvalitet. De sträckor som får låg kvalitet är sträckor som har 30 km/h.

Trafiksäkerhet

Enligt nulägesanalysen får de länkar som idag har 50 km/h men som saknar separerad gång- och cykelbana röda kvalitetsavvikelser gällande trafiksäkerheten. Detta är en vanligt förekommande avvikelse. För att trafiksäkerheten

ska bli god ska hastigheten vara högst 30 km/h där oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik. Hur stor del av de studerade orterna som får låg kvalitet för trafiksäkerheten, varierar enligt följande:

- Låg kvalitet på alla gator i orten: Vattle, Norra Håslöv, Södra Håslöv
- Låg kvalitet på merparten av gatorna i orten: Arrie
- Låg kvalitet på vissa gator i orten: Gessie villastad, Vellinge väster
- Låg kvalitet på ett fåtal gator i orten: Mellan-Grevie, V. Ingelstad, Ö. Grevie

Karaktär och trygghet

Merparten av sträckorna får god kvalitet för karaktären och tryggheten. I alla orter förutom Mellan-Grevie och Södra Håslöv, finns dock enstaka sträckor som har låg kvalitet för karaktären och tryggheten. Gemensamt för dessa sträckor är att de ha bedömts vara av karaktären mjuktrafikrum, men har en befintlig hastighetsbegränsning på 50 km/h.

LÄNKOPTIMERING

En första sammanvägning av kvalitetsanspråken görs genom den så kallade länkoptimeringen. Denna sammanvägning har till syfte att definiera den hastighetsnivå som bäst balanserar anspråken för de olika stadsbyggnads-kvaliteterna. Det görs genom att välja den hastighetsnivå som resulterar i minst antal kvalitetsavvikelser. Varje länk definieras för sig. I första hand ska de röda kvalitetsavvikelserna minimeras. Generellt blir den länkoptimerade hastigheten 30 km/h där DTSS är gc/bil. Om kollektivtrafik finns på sträckan, blir hastigheten generellt 40 km/h eftersom då vägs kollektivtrafikens tillgänglighetsanspråk mot trafiksäkerheten. Kollektivtrafiken har högre tillgänglighetsanspråk än biltrafiken.

Efter länkoptimeringen för de mindre orterna i Vellinge kommun, har alla röda avvikelser eliminerats men de gula avvikelserna har ökat jämfört med nulägesanalysen. Det är framför allt trafiksäkerheten, karaktären och tryggheten som förbättrats avsevärt. Biltrafikens tillgänglighet har försämrats något.

Som kartorna på följande sidor över länkoptimerade hastigheter visar, får majoriteten av gatorna 30 km/h. Detta beror på att det inte finns några cykelbanor och ibland även inte några gångbanor. I den fortsatta analysen är det dock viktigt att ta hänsyn till hur stort behovet är av att röra sig som oskyddad trafikant i orterna. Generellt görs bedömningen att det finns ett stort behov av att röra sig som gående i orterna, varvid det bör finnas gångbanor om hastigheten är högre än 30 km/h. På grund av att orterna är små finns dock inget stort behov av att cykla i orterna, undantaget V. Ingelstad och Ö. Grevie.

Gessie Villastad, Vattle, Mellan-Grevie, N. Håslöv, S. Håslöv

Efter länkoptimeringen får alla gatorna i orterna Gessie Villastad, Vattle, Mellan-Grevie, N. Håslöv samt S. Håslöv 30 km/h. Att hela orten får 30 km/h beror huvudsakligen på att det inte finns några separerade gång- och cykelbanor.

Vellinge väster och Arrie

Huvudvägen genom Vellinge väster får 50 km/h som länkoptimerad hastighet. Övrigt vägnät får 30 km/h. I Arrie får väg 101 60 km/h som länkoptimerad hastighet och övrigt vägnät i orten får 30 km/h.

V. Ingelstad och Ö. Grevie/Möllevången

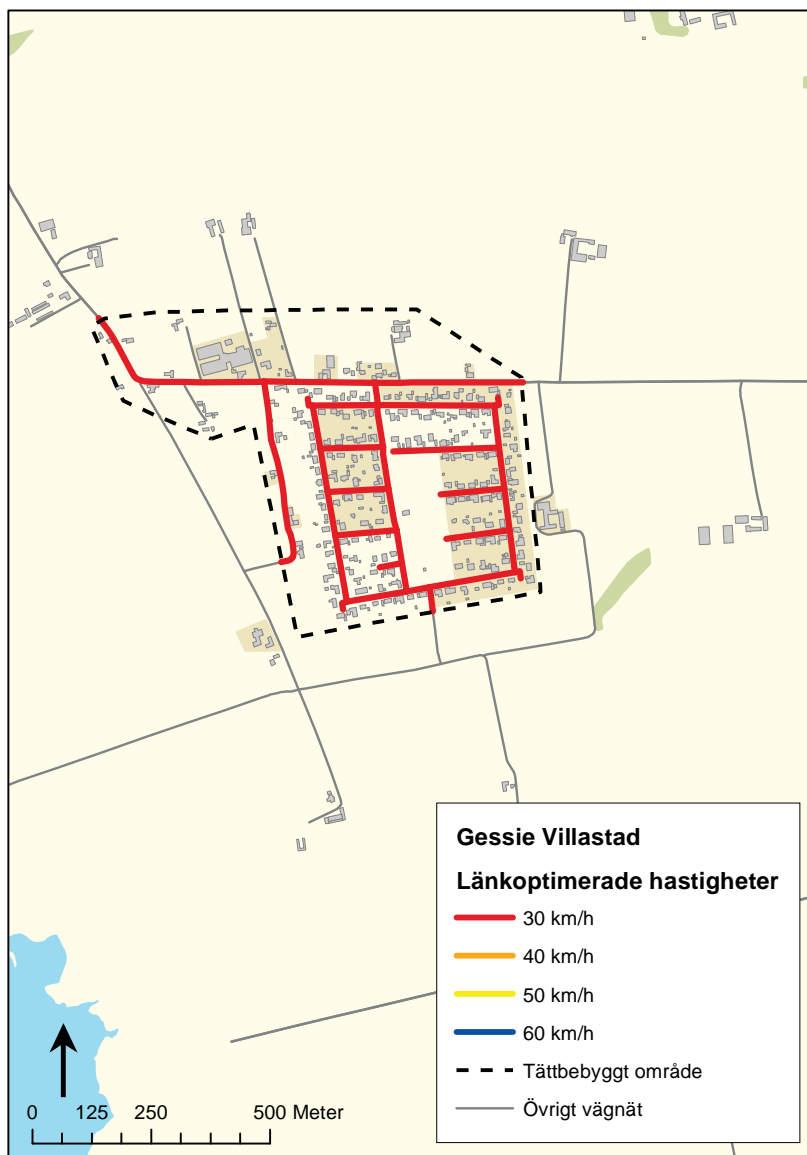
Efter länkoptimeringen finns ett nät med länkar där hastigheterna varierar mellan 30, 40, och 60 km/h i V. Ingelstad och 30, 40, 50 och 60 km/h i Ö.

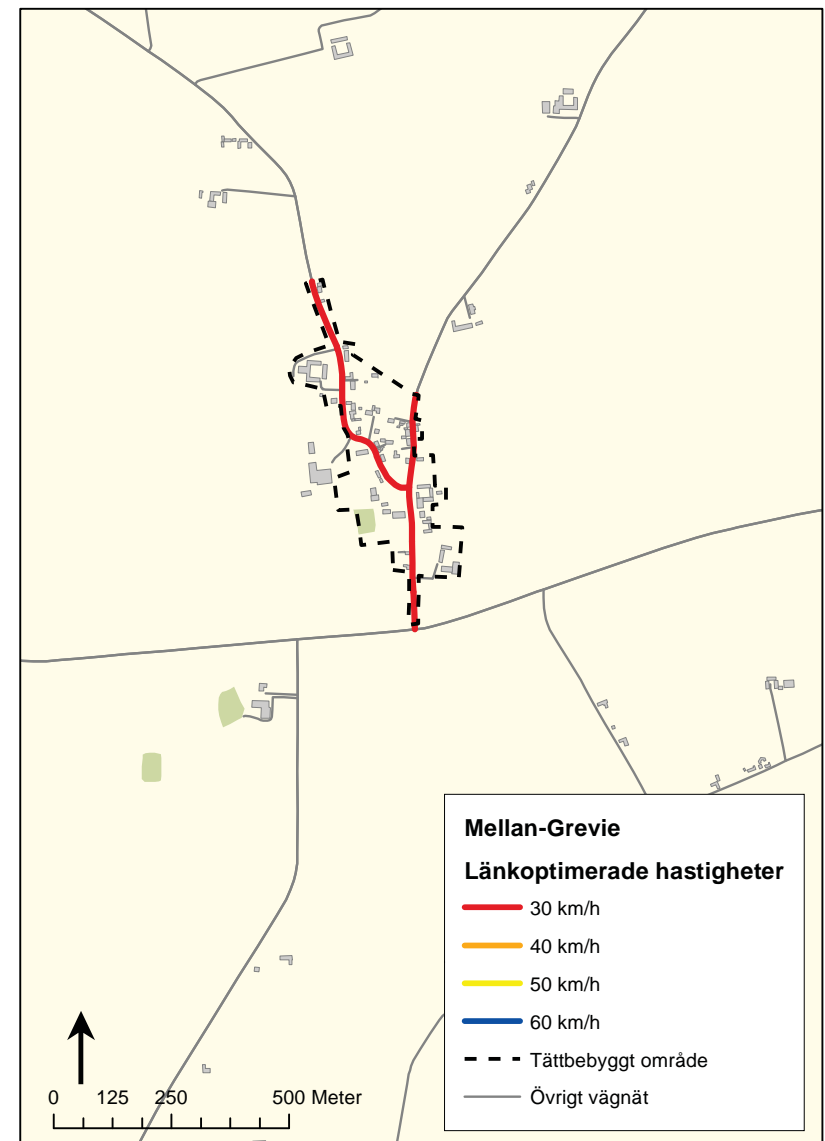
Grevie/Möllevången. De vägar som har separerad gång- och cykelbana får 50 eller 60 km/h som länkoptimerad hastighet. I Ö. Grevie får Gamla Landsvägen genom orten 40 km/h, trots avsaknaden av cykelbana, då denna trafikerar av busstrafik med höga tillgänglighetsanspråk.

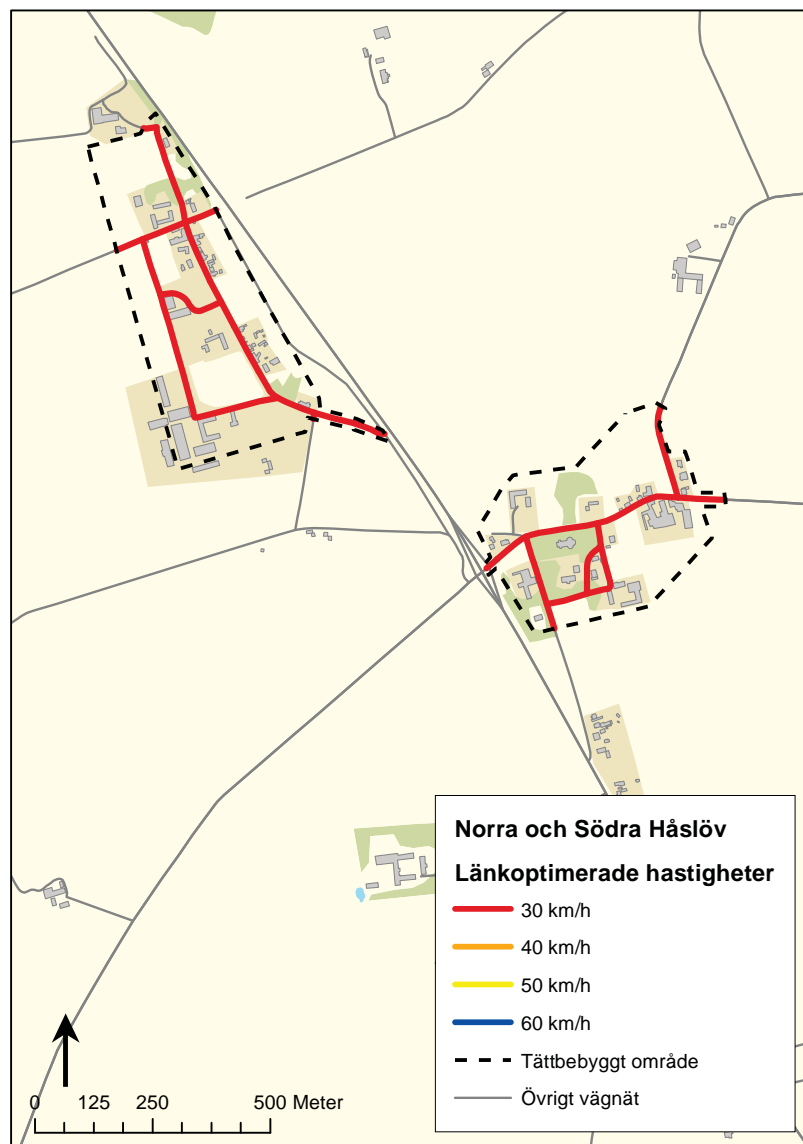
NÄTANPASSNING

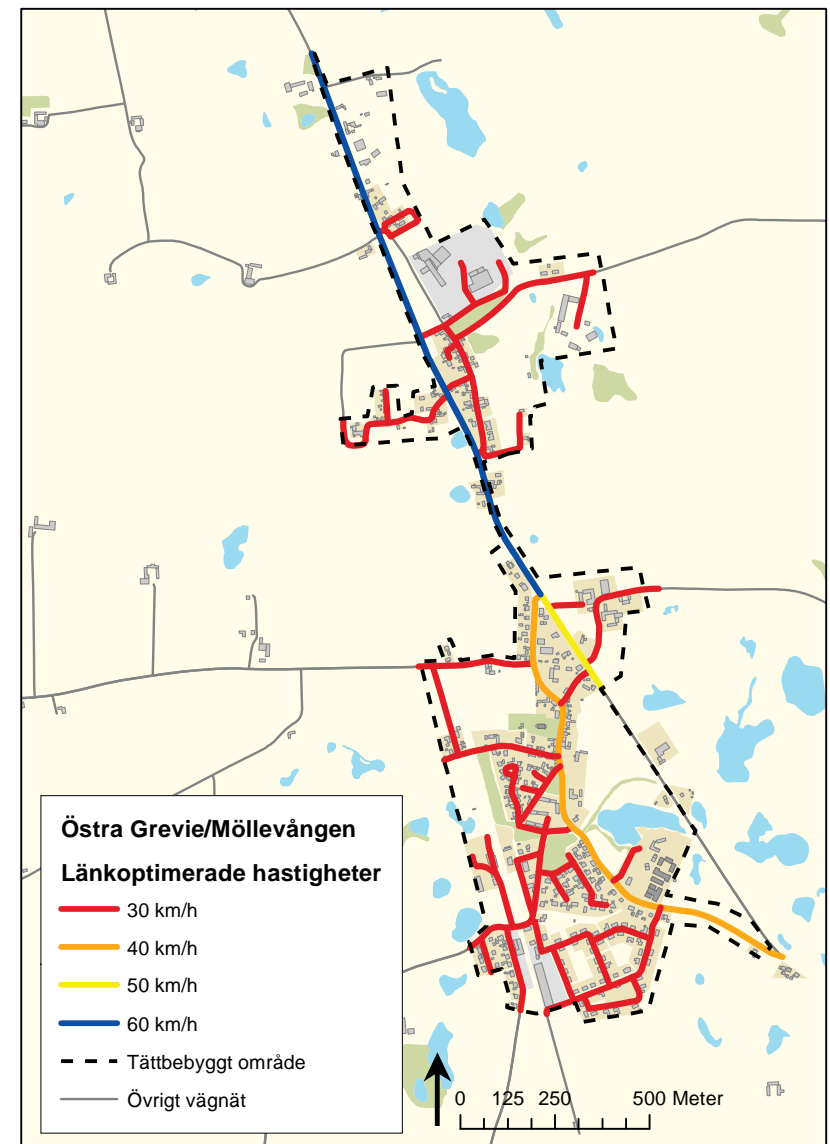
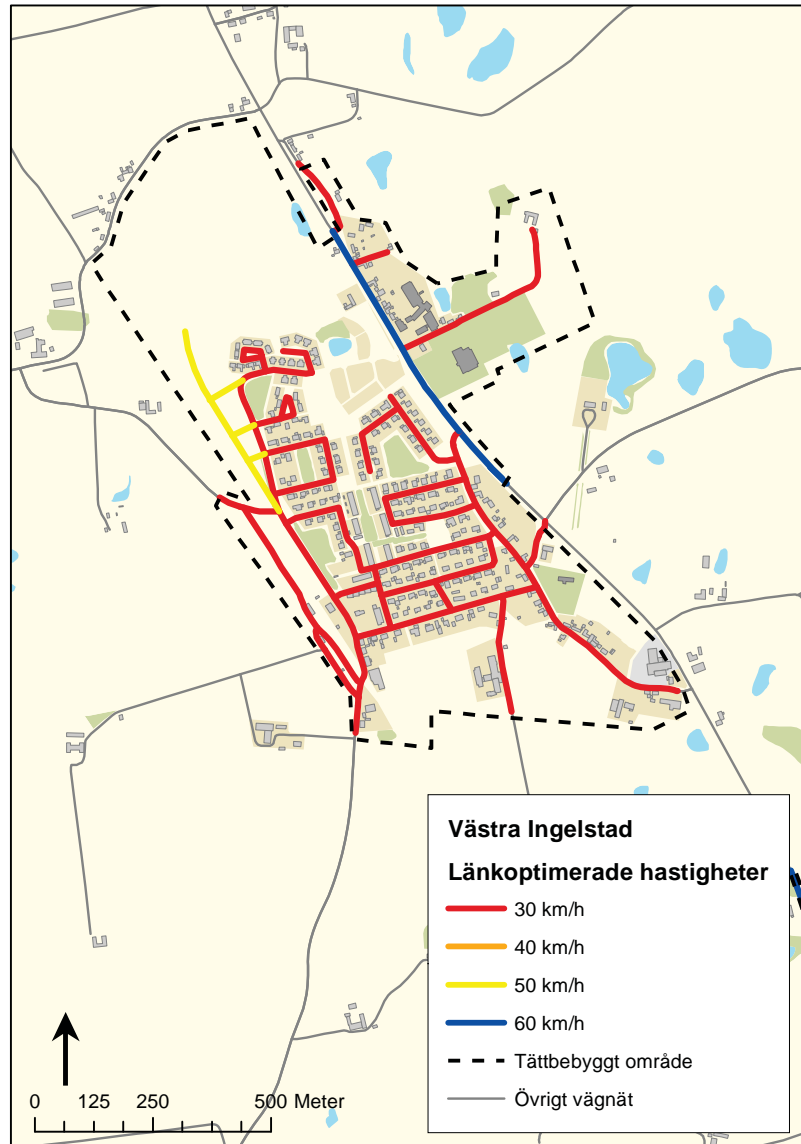
Efter att hastighetsnivån optimerats för respektive länk, görs en översyn av nätet med syfte att skapa sammanhängande sträckor med samma hastighetsnivåer. Avvikelser kan justeras både genom att höja och sänka hastighetsgränsen, men fortfarande bör antalet kvalitetsavvikelser enligt den röd-gul-gröna skalan hållas nere så mycket som möjligt.

Ändringar har endast gjorts i V. Ingelstad och Ö. Grevie eftersom nätet i övriga orter redan har sammanhängande sträckor. I V. Ingelstad justeras N. Stationsvägen från 50 till 30 km/h och i Ö. Grevie justeras Kyrkstigen från 30 till 40 km/h samt södra delen av väg 101 från 50 till 60 km/h.









SYSTEMANPASSNING

Efter nätanpassningen finns ett vägnät med hastigheter på 30, 40, 50 och 60 km/h. I dagsläget har kommunerna rätt att inom tätbebyggt område använda sig av alla jämna 10-steg från 30 till 110 km/h samt gångfart. På sikt bör kommunerna dock sträva efter att använda hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80 och 100 km/h samt gångfart. Därför görs i detta skede en anpassning till 30, 40, 60 och 80 km/h, vilket i praktiken i det här fallet innebär att sträckor med 50 km/h ska ersättas med antingen 40 eller 60 km/h. Anpassningen innebär att kvalitetsavvikelseerna ändras.

Vellinge väster

I Vellinge väster har huvudvägen (Falsterbovägen) genom orten i föregående steg fått 50 km/h. Valet mellan 40 och 60 km/h är inte självklart sett till antalet kvalitetsavvikelser. Om 40 km/h väljs får biltrafiken och kollektivtrafiken mindre god tillgänglighet. Väljs 60 km/h blir kvaliteten mindre god för karaktären och tryggheten. I denna analys tas dock ingen hänsyn till oskyddade trafikanters och bilars korsningsbehov (DTSS punkter), som uppstår på grund av både omkringliggande bebyggelse och busshållplatser, vilket i praktiken är en viktig faktor. Med hänsyn till trafiksäkerheten väljs därför 40 km/h på Falsterbovägen (väg 585).

Gessie Villastad, Vattle, Mellan-Grevie, N. Håslöv, S. Håslöv, Arrie, V. Ingelstad, Ö. Grevie/Möllevången

I orterna Gessie Villastad, Vattle, Mellan-Grevie, N. Håslöv, S. Håslöv, Arrie, V. Ingelstad samt Ö. Grevie/Möllevången görs inga justeringar i detta steg eftersom hastigheterna redan i föregående steg är 30 km/h alternativt en kombination av 30 och 60 km/h.

JUSTERINGAR AV SYSTEMANPASSADE HASTIGHETER

För att nå fram till ett väl anpassat införande av nya hastighetsgränser i kommunen krävs en väl fungerande koppling mellan gatornas utformning och den utmärkta hastighetsgränsen. Det krävs även att de principer som togs fram i hastighetsplanens etapp 1 (övriga tätbebyggda områden i kommunen) och som antagits politiskt, gäller även för dessa orter. Även om varje ort har sin speciella karaktär och sina speciella förutsättningar bör de övergripande principerna vara de samma.

I alla orterna som ingår i denna analys har bedömningen gjorts att resultatet från systemanpassningsfasen behöver justeras för att fungera i praktiken och överensstämma med de principer som antagits politiskt. En anledning till de många justeringarna är att metodiken Rätt fart i staden lämpar sig allra bäst för lite större orter där bland annat fler oskyddade trafikanter rör sig. Etapp 2 av Rätt fart i staden-analysen för Vellinge kommun inkluderar dock många små orter med landsbygdskaraktär, där justeringar behöver göras. Nedan beskrivs dessa förändringar samt motiv till förändringarna.

Gessie Villastad

I Gessie Villastad justeras huvudnätet (och anslutande markvägar) från 30 till 40 km/h. Inom det tätbebyggda området finns en tydlig huvudväg som bör ha högre hastighet än intilliggande lokalnät. Bebyggelsen är relativt gles och antalet utfarter är begränsade.

Vellinge väster

Vägarna inom Vellinge västers tätbebyggda område justeras från 40 till 50 km/h. I etapp 1 fick några vägar tillsvidare behålla 50 km/h (bl.a. Stenbocks väg i Höllviken) eftersom varken 40 eller 60 km/h ansågs uppfylla sträckans

behov. Samma bedömning görs för Falsterbovägen genom Vellinge väster (väg 585). 40 km/h bedöms som en alltför låg hastighet sett till att vägen är en viktig länk i huvudvägnätet både för biltrafiken och regionbusstrafiken med stor andel genomfartstrafik. Den separerade gång- och cykelbanan som finns längs vägen gör att en högre hastighet än 40 km/h fortfarande garanterar en hög trafiksäkerhetsstandard. 60 km/h bedöms för högt på grund av korsningsbehovet vid busshållplatser, att det finns hus nära vägen och att vissa utfarter är skymda.

Vattle och Södra Håslöv

Alla vägar i Vattle och Södra Håslöv justeras från 30 till 40 km/h, vilket innebär en höjning från föregående steg men en sänkning från befintlig hastighetsgräns 50 km/h. Gemensamt för dessa byar är att de är små och att bebyggelsen varierar mellan att vara tät och gles. I etapp 1 gjordes ett ställningstagande om att små byar, med delvis gles bebyggelse och/eller genomfartstrafik, får hastighetsbegränsningen 40 km/h. 40 km/h är en avvägning mellan det behov av tillgänglighet som finns och behovet av en trygg och säker miljö för oskyddade trafikanter.

Arrie

I Arrie görs en justering av de sträckor som idag har 50 km/h. Dessa har i föregående steg föreslagits få 30 km/h, men hastigheten på dessa justeras upp så att den blir 40 km/h. Motivet till justeringen är att bebyggelsen är gles vilket skulle innebära låg acceptans och efterlevnad för 30 km/h. Dessutom skulle det innebära att 30-sträckan blir mycket lång.

Utöver förslag till nya hastighetsgränser har även en översyn gjorts av gränsen för det tätbebyggda området i samråd med Trafikverket. Vid den nordvästra infarten till Arrie har bedömningen gjorts att nuvarande tätbe-

byggda område inte uppfyller kraven för tätbebyggt område och att gränsen för tätbebyggt område bör gå där bebyggelsen börjar (se karta sidan 32).

V. Ingelstad och Ö. Grevie/Möllevången

I Ö. Grevie och V. Ingelstad, kommer det att ske relativt stora strukturförändringar i samband med att persontågstrafik kommer att trafikera sträckan mellan Malmö och Trelleborg. Bland annat kommer vägnätet att byggas ut och flertalet befintliga vägar får annan funktion jämfört med idag. En framtida justering av hastighetsgränserna bör göras i samband med att ett nytt vägnät tas i bruk. Därför har inget förslag till nya hastighetsgränser tagits fram för befintligt vägnät, däremot ett förslag för det nya vägnätet. Förslaget presenteras i ett eget kapitel längre fram i rapporten.

Norra Håslöv

Ingen justering görs av hastighetsgränserna i Norra Håslöv, vilket innebär att föreslagna 30 km/h i föregående steg behålls. 30 km/h igenom Norra Håslöv motiveras av att nästan uteslutande alla vägar i Norra Håslöv tillhör lokalnätet, sedan en ny huvudväg byggdes öster om byn i samband med ombyggnaden av E6. Eftersom det idag finns en alternativ huvudväg i Norra Håslöv är det inte motiverat att ha högre hastighet än 30 km/h.

Utöver förslag till nya hastighetsgränser har även en översyn gjorts av gränsen för det tätbebyggda området i samråd med Trafikverket. Vid den södra infarten har bedömningen gjorts att nuvarande tätbebyggda område inte uppfyller kraven för tätbebyggt område och att gränsen för tätbebyggt område bör gå där bebyggelsen börjar (se karta sidan 32).

Mellan-Grevie

I Mellan-Grevie görs inga justeringar av hastighetsgränserna från föregå-

ende steg i analysen, vilket innebär att föreslagna 30 km/h i föregående steg behålls. Utöver förslag till nya hastighetsgränser har även en översyn gjorts av gränsen för det tätbebyggt område i samråd med Trafikverket. Vid den nordvästra infarten till Mellan Grevie har bedömningen gjorts att nuvarande tätbebyggt område inte uppfyller kraven för tätbebyggt område och att gränsen för tätbebyggt område bör gå där gränsen mellan 30 och 50 km/h idag går (se karta sidan 31).

HASTIGHETSPLAN

I detta kapitel redovisas resultatet av analysen, det vill säga ett förslag till nya hastighetsgränser för mindre orter i Vellinge kommun. Resultatet redovisas dels i kartor och dels i text där principer samt konsekvenser av förslaget beskrivs. Resultatet av analysen samt förslag till nya hastighetsgränser i V. Ingelstad och Ö. Grevie/Möllevången presenteras separat i nästa kapitel.

Föreslagen hastighetsplan anger vilka hastighetsgränser som bör införas på lång sikt och ska ses som en målbild. Att införa nya hastighetsgränser handlar dock inte bara om att skylta om, utan även en del åtgärder kan behöva genomföras för att kompensera de kvalitetsavvikelse som analysen visar på. Det är också mycket viktigt att förslaget förankras väl hos alla berörda så att förändringen får acceptans.

Förslaget till nya hastighetsgränser presenteras i kartor på kommande sidor. Per ort kan förändringarna generellt sammanfattas som:

- Oförändrad hastighet: Vellinge Väster, Mellan-Grevie
- Delvis sänkta hastigheter: Gessie Villastad, Arrie
- Sänkta hastigheter hela orten: Vattle, N. Håslöv, S. Håslöv

Kartorna visar inte exakta placeringar för nya skyltar utan ska ses som principbilder. Generellt gäller att lämplig hastighetsgräns i övergången från landsbygd till tätbebyggda områden bör bestämmas i samråd med Trafikverket. I de fall skillnaden är mer än 20 km/h mellan två gränser, t.ex. från 70 till 40 eller 30 km/h, föreslås att varningsskyltar sätts upp som att hastigheten sänks.

SAMMANFATTNING PRINCIPER

Följande principer ligger till grund för förslaget till nya hastighetsgränser i de analyserade orterna:

Sträckor/orter med 60 km/h

Sträckor som ingår i det övergripande nätet får 60 km/h, på grund av höga tillgänglighetsanspråk för bil- och busstrafik. Gång- och cykeltrafiken måste vara separerad.

Sträckor/orter med 50 km/h

Sträckor som ingår i huvudnätet men som är viktiga genomfartsvägar för både bil- och busstrafik och har ett relativt stort flöde av bilar, får 50 km/h. Gång- och cykeltrafiken måste vara separerad.

Sträckor/orter med 40 km/h

Små orter som huvudsakligen består av en väg genom orten, får 40 km/h i hela orten. Ortorna kännetecknas av att bebyggelsen är tät längs vissa delar och gles längs andra.

Sträckor/orter med 30 km/h och 40 km/h

Två typer av orter förekommer:

- Orter där en tydlig skillnad finns mellan huvudnätet och lokalnätet får 40 km/h på huvudnätet och 30 km/h på lokalnätet.
- Små orter som huvudsakligen består av en väg genom orten, men där bebyggelsen delvis är mycket tät och ligger nära vägen får 30 km/h på täta delar och 40 km/h i glesa delar. Vägar genom dessa orter är delvis krokiga vilket leder till begränsad sikt.

RÖDA KVALITETSAVVIKELSER MED ÅTGÄRDER

Röda kvalitetsavvikelser förekommer endast i Vellinge väster, dels på Ängavägen (väg 525) och dels på två anslutande markvägar till Falsterbovägen. Ängavägen har fått låg kvalitet för trafiksäkerheten, med anledning av att föreslagen hastighetbegränsning är 50 km/h samtidigt som vägen saknar separerad gång- och cykelbana. Då antalet gående och cyklister längs vägen är begränsat behöver ingen åtgärd vidtas. De två anslutande markvägarna får röda avvikelser för trafiksäkerheten samt för karaktären och tryggheten, med anledning av hastigheten 50 km/h. Här bedöms bilisterna hålla lägre hastigheter än 50 km/h i praktiken, vilket gör att inga åtgärder behöver vidtas.

GULA KVALITETSAVVIKELSER MED ÅTGÄRDER

Förslaget till nya hastighetsgränser innebär relativt många gula kvalitetsavvikelser i alla orterna. Gula kvalitetsavvikelser innebär att det berörda kvalitetsanspråket delvis är tillgodosett. I vissa fall kan man godta mindre god kvalitet om det samtidigt innebär att andra kvaliteter erhåller god kvalitet och att låg kvalitet undviks. I andra fall visar dock gula avvikelser på att man behöver vidta åtgärder.

Nedan beskrivs de typer av avvikelser som är vanligt förekommande. På vissa länkar finns inga gula avvikelser medan andra kan ha en eller flera. När flera avvikelser uppstår på en länk, är det resultatet av att flera anspråk står mot varandra som är svåra att väga samman. I de mindre orterna som denna plan behandlar är detta vanligt. Det kan till exempel vara att vägen ingår i huvudnätet men samtidigt saknar separerad gång- och cykelbana. Ofta väljs då hastighetsgränsen 40 km/h som får ses som en avvägning mellan framkomlighetsanspråk och trafiksäkerhet.

Tillgänglighet bil-, kollektiv-, och utryckningstrafik

På alla de vägar som ingår i huvudnätet och som föreslås få 30 eller 40 km/h blir biltrafikens tillgänglighet mindre god. Att ha högre hastighet skulle innebära alltför låg kvalitet både sett till trafiksäkerheten, tryggheten och karaktären då vägarna förutom att vara genomfartsvägar även är bostadsgator med hus nära vägen. Då det i merparten rör sig om relativt korta sträckor med 40 km/h och trafikflödena är begränsade finns inte behov av att vidta åtgärder.

Få sträckor av de som ingår i analysen trafikeras av regionbuss. På de sträckor där dessa trots allt går, huvudsakligen genom Vellinge väster, blir kollektivtrafikens tillgänglighet mindre god (gul avvikelse). Genom Vellinge väster har dock hänsyn tagits till kollektivtrafiken genom att befintlig hastighetsgräns, 50 km/h, föreslås behållas.

För utryckningstrafiken blir tillgängligheten sämre än idag på de huvudvägar som får sänkt hastighet från 50 till 40 km/h. En högre hastighet vid utryckning bedöms dock vara möjlig på alla gatorna. I många fall är inte hastighetsbegränsningen det mest relevanta för utryckningstrafikens tillgänglighet, utan istället att det inte finns för stora hinder i vägen. Sett till utryckningstrafikens tillgänglighet bör man på de primära utryckningsvägarna undvika hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp eller upphöjda övergångsställen. Istället är det bättre med till exempel sidoförskjutningar. Samtidigt kan gupp och upphöjda övergångsställen ibland vara den klart bästa lösningen sett till trafiksäkerheten. Samråd bör ske med Räddningstjänsten när man planerar nya hastighetsdämpande åtgärder.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten blir mindre god på de gator som föreslås få 40 km/h men som saknar separerad gång- och cykelbana. Detta är en vanligt förekommande kvalitetsavvikelse i de mindre orterna där endast ett fåtal cykelbanor finns. I de mindre orterna finns ett stort behov av att som gående kunna röra sig längs vägen på ett tryggt och säkert sätt, däremot är behovet av att kunna cykla mindre då orterna är små. Målet bör vara att gående ska vara separerade från biltrafiken genom gångbanor längs alla vägar där hastigheten är 40 km/h eller högre.

Karaktär och trygghet

I orterna finns ett flertal vägar, huvudsakligen huvudvägarna genom orterna, där väggarnas livsrum bedömts som mjuktrafikrum men som samtidigt föreslås få 40 km/h. För karaktären och tryggheten innebär detta mindre god kvalitet. Karaktären och tryggheten får också mindre god kvalitet på de gator som föreslås få 60 km/h och där väggarna bedömts som integrerat transportrum. Att förändra karaktären innebär ofta stora ombyggnader vilket är kostsamt. Brister i karaktären innebär ofta att det är svårt för trafikanterna att uppfatta lämplig hastighetsgräns och att hastigheterna därmed överskrids. Detta är ett problem, vilket diskuteras mer i kapitlet "Genomförande".

ÅTGÄRDER FÖR SÄKRA KORSNINGSPUNKTER

Inför införandet av nya högre hastighetsgränser, bör en översyn göras av om det finns korsningspunkter som kräver extra omsorg med det nya förslaget till hastighetsgränser. Exempel på punkter är övergångsställen, gång- och cykelöverfarter som inte är planskilda samt busshållplatser.

De viktigaste punkterna att hastighetssäkra finns på de gator där föreslagen

hastighet är 50 eller 60 km/h men som saknar planskilda gång- och cykelöverfarter. I de mindre orterna gäller detta väg 101 genom Arrie där det finns ett övergångsställe samt vid busshållplatserna på Falsterbovägen (väg 585) genom Vellinge väster. Obevakade övergångsställen utan hastighetsdämpning bör undvikas på 50- och 60-gator. Finns behov av ett övergångsställe på denna typ av gata bör det hastighets säkras.

MILJÖ OCH HÄLSA

Buller

Trafikbuller alstras dels av däckens kontakt med vägbanan, dels av motorljudet. Det går inte att generellt säga vilka hastigheter som ger olika kvalitet med avseende på buller eftersom ljudnivån till stor del är beroende av avståndet från vägen och omgivande terräng. Generellt kan man dock säga att där bullerkvalitetsnormerna överskrids bör man inte höja hastigheten. Föreslagen hastighetsplan innebär endast höjda hastigheter på väg 101 genom Arrie. Här bör man kontrollera vad höjd hastigheter innebär för bullernivåerna.

För personbilar minskar det ekvivalenta (genomsnittliga) bullret med minskad hastighet ned till 30 km/h vid jämn hastighet och ner till 40 km/h vid accelerationer, retardationer och körning på lägre växlar. Anledningen till att bullret inte minskar vid de lägsta hastigheterna är att motorbullret då dominerar över däcksbullret. Hastighetssänkningar får högst effekt på den ekvivalenta bullernivån om utgångshastigheten är 60 eller 70 km/h. Om andelen tung trafik är liten fås också stor effekt vid sänkning av hastigheten från 50 till 40 km/h. Det beror på att den tunga trafikens bullernivå minskar marginellt vid en sänkning från 50 till 40 km/h och om andelen tung trafik är stor påverkar den bullernivån från all trafik.

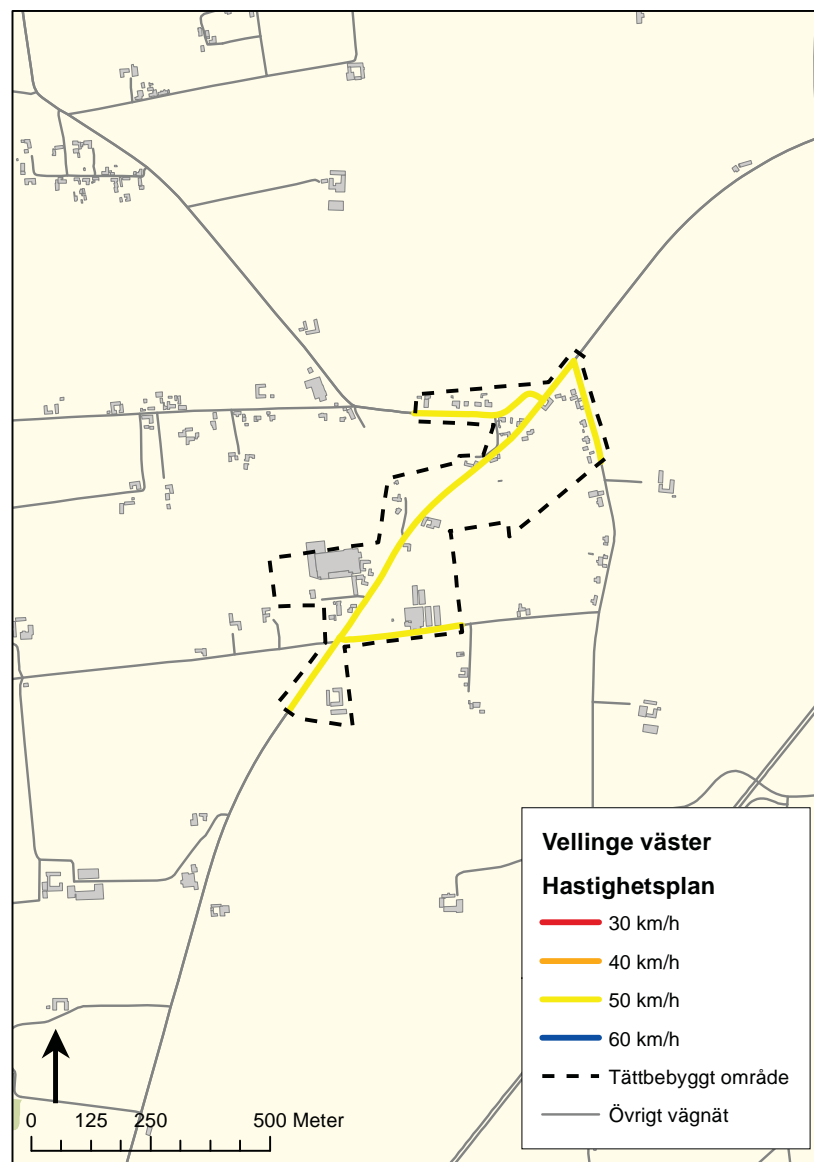
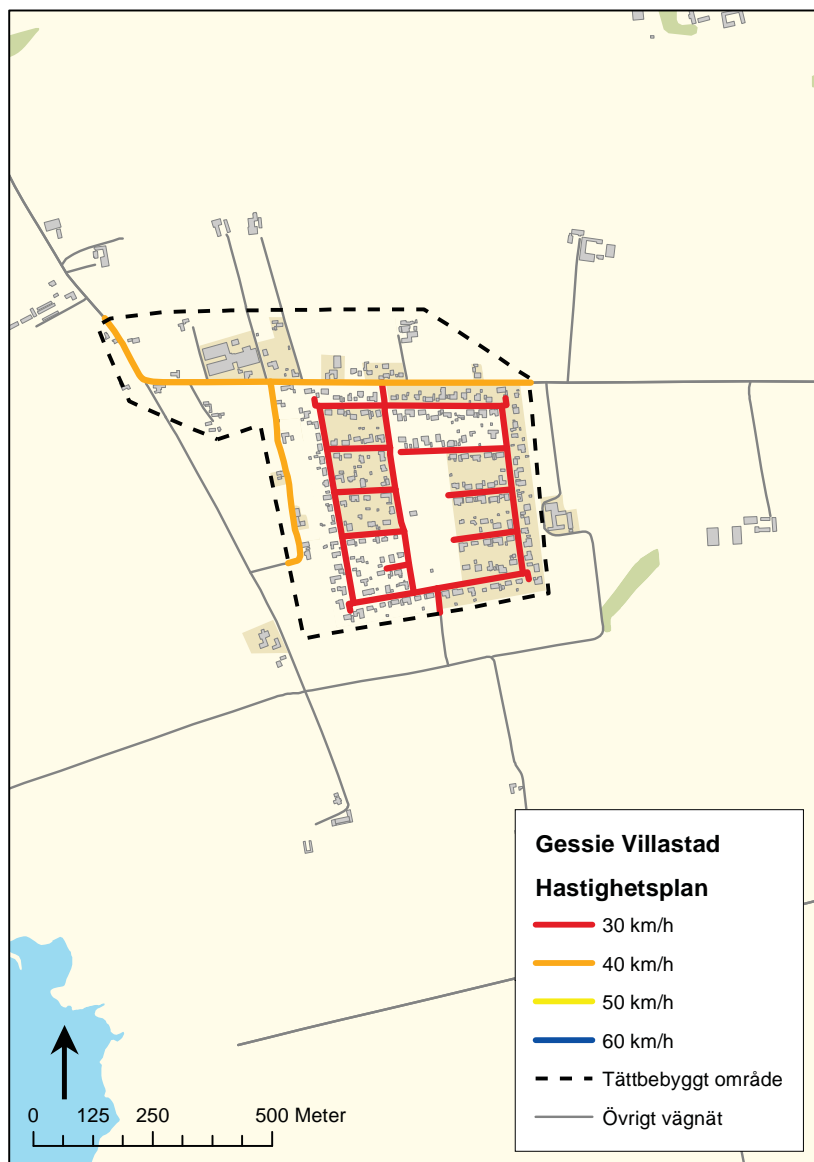
Nya tumregler säger att en förändring av bullernivån med 1 dBA förändrar den upplevda störningen med 20%. Generellt gäller att en förändring av körhastigheten med 10 km/h förändrar bullernivån med 1-2 dBA, vilket skulle förändra den upplevda störningen med 20-40%. Ingen gata i de mindre orterna får dock höjd skyltad hastighet med mer än 10 km/h.

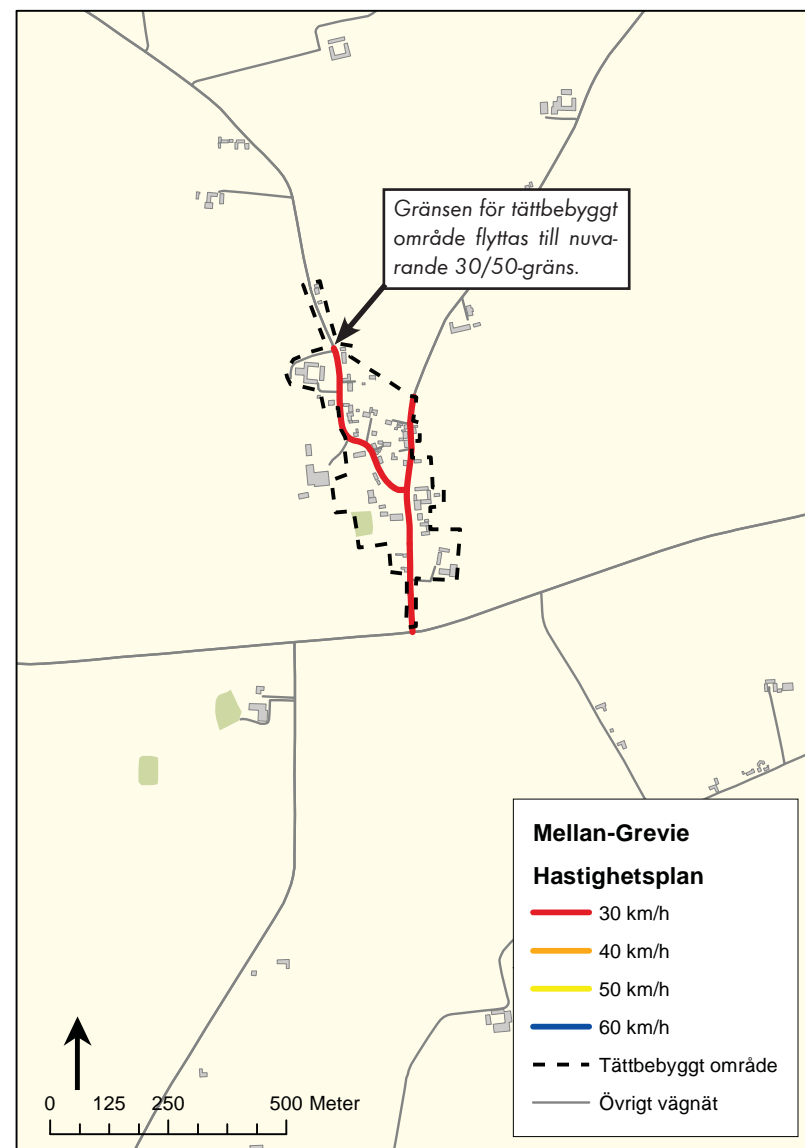
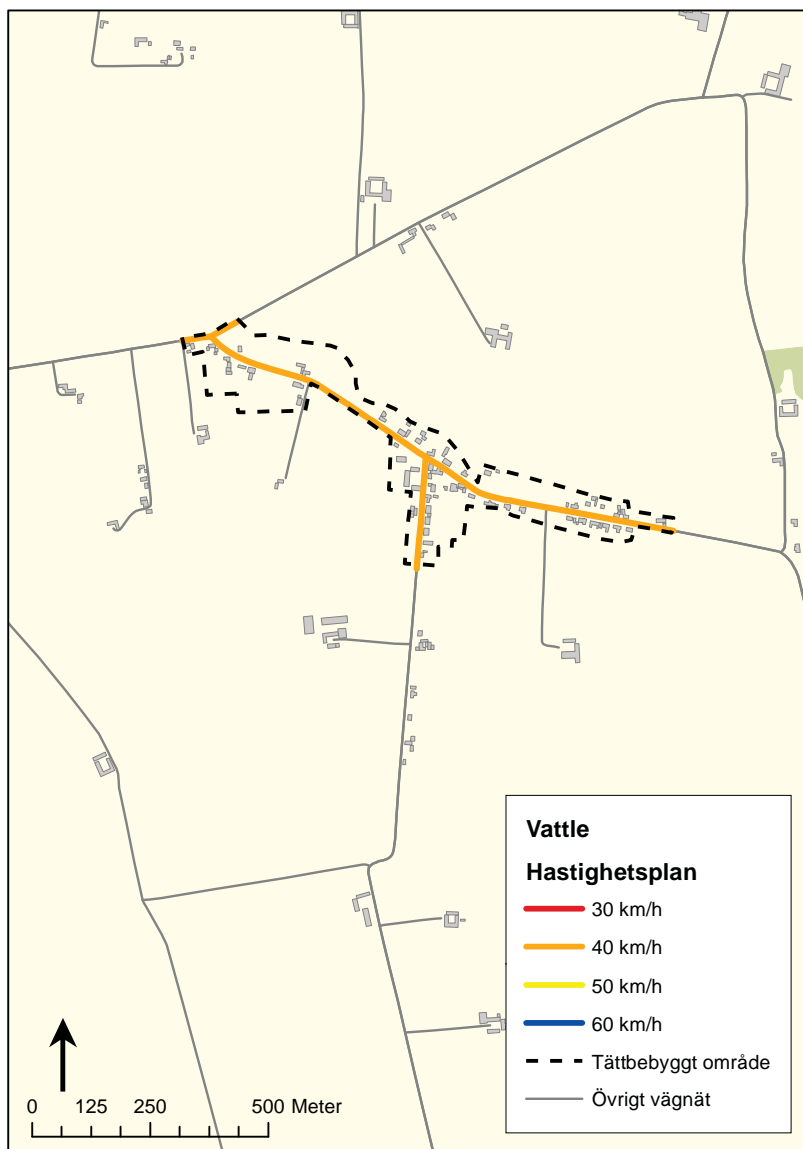
Luftföroreningar

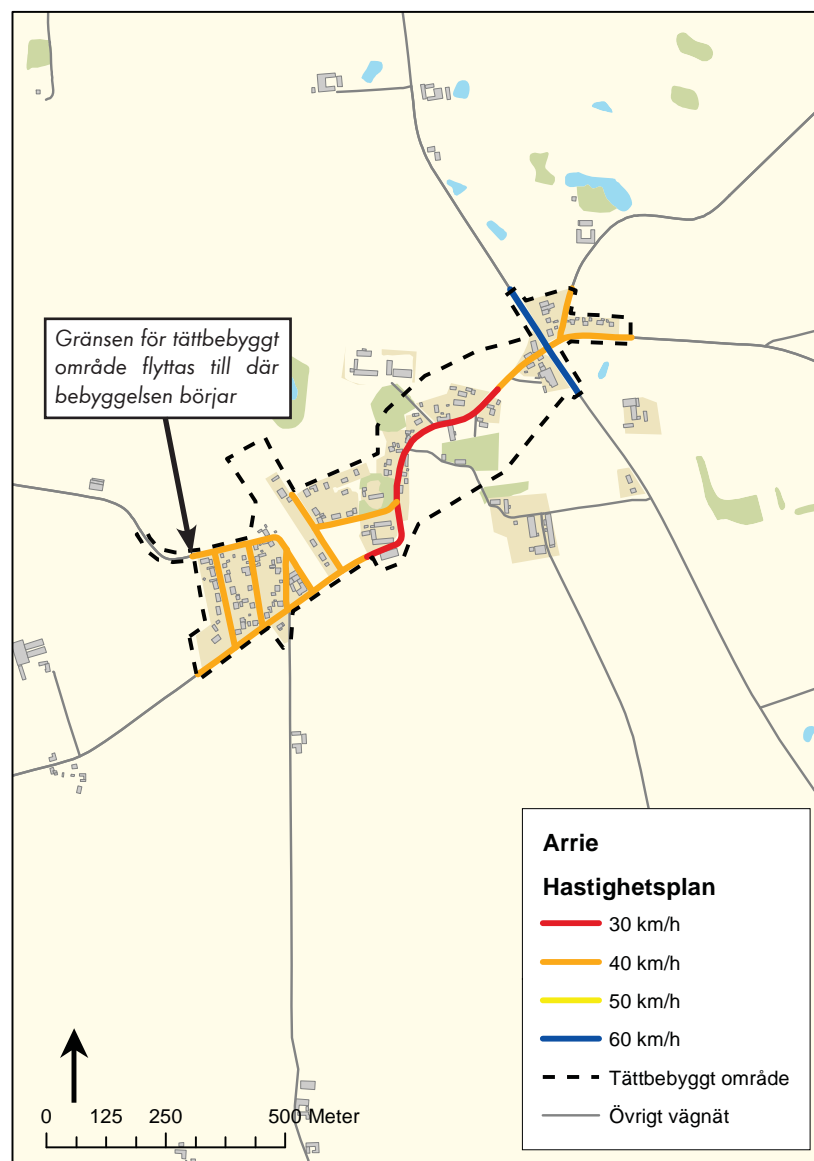
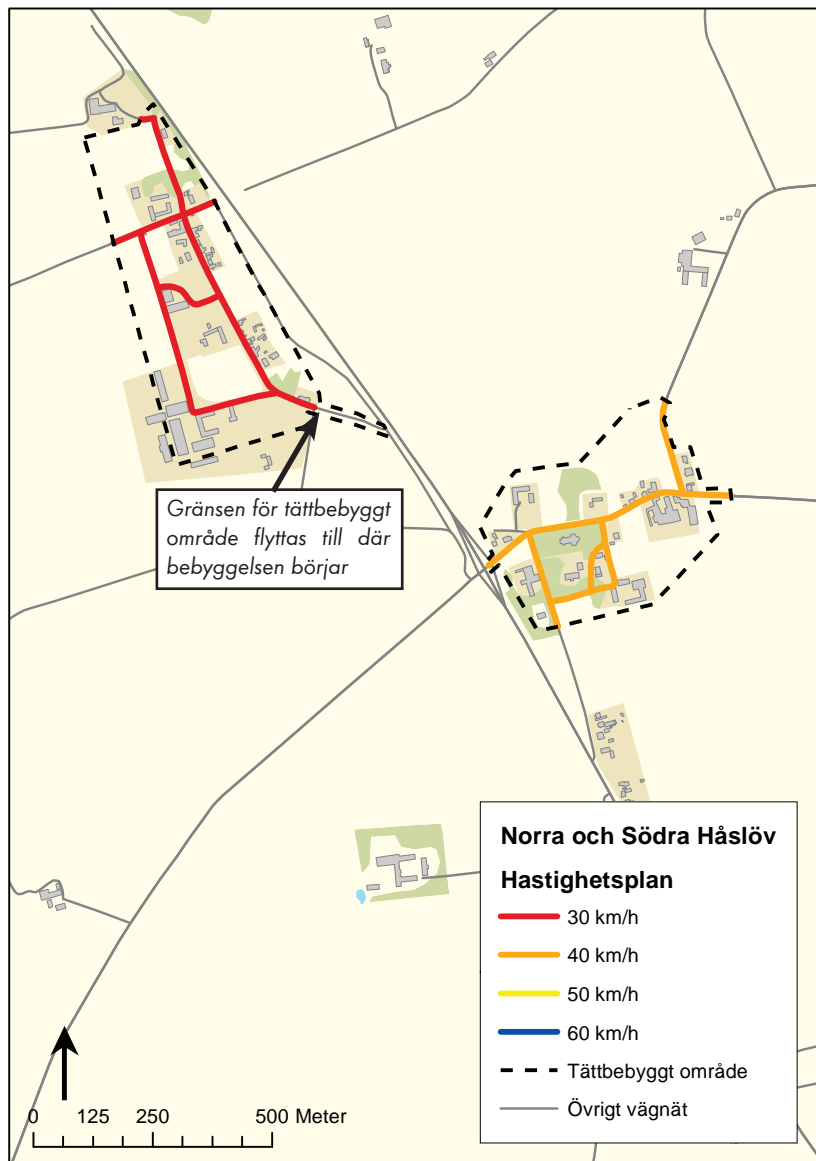
Halter av olika luftföroreningar från vägtrafiken är beroende av många olika faktorer, där hastigheten är en bland många andra. Sambanden mellan de olika faktorerna är komplexa och därför kan man inte generellt säga vilka hastigheter som ger olika kvaliteter med avseende på halter av olika ämnen. Utsläppen av kväveoxid, kvävedioxid, kolväte och kolmonoxid minskar normalt då hastigheten sänks från 50 till 30 km/h.

För koldioxid är det inte alltid så att sänkt hastighet leder till lägre utsläpp. Utsläppen av koldioxid är direkt proportionella mot bränsleförbrukningen och därmed beroende av hastigheten. Bränsleförbrukningen är lägst vid konstant fart mellan 50 och 70 km/h. Om man räknar in accelerationer och retardationer kan dock bränsleförbrukningen minska även vid lägre hastigheter. Det beror på att man lättare kan planera sin körning och har ett lugnare och jämnare körtempo vid lägre hastigheter. Med de nya hastighetsgränserna där merparten av länkarna antingen har 30 eller 40 km/h blir hastigheterna jämnare än idag, då många länkar har 50 km/h.

För hastighetens inverkan på utsläpp av partiklar finns inga verifierade samband och här finns också motverkande effekter. Med ökad hastighet ökar partikelutsläppen, men till följd av de högre hastigheterna ökar också omblandningen och utspädningen av partiklarna. Det finns studier som tyder på att sänkta hastigheter kan ge sänkningar av PM10-utsläppen med 20-30%.







V. INGELSTAD OCH Ö. GREVIE/MÖLLEVÅNGEN

Sedan fler år tillbaka pågår planering för en utbyggnad av Trelleborgsbanan mellan Lockarp och Trelleborg. Utbyggnaden innebär att banan anpassas för persontrafik samtidigt som godstågstrafiken fortsätter. För Vellinge kommun innebär detta att det både i Västra Ingelstad och Östra Grevie planeras för nya stationer med mötesspår och nya plattformar.

Ändringarna i järnvägsnätet påverkar även trafiknätet. För att kunna angöra stationen och passera spåren på ett säkert sätt finns behov av att bygga bort de befintliga plankorsningarna mellan väg och järnväg som finns och erätta dessa med planskildheter. Detta i sin tur innebär att vägnätet förändras, både genom nya och ändrade sträckningar och förändrad funktion av befintliga vägar. Persontågstrafik till orterna ökar deras attraktivitet och kommunen arbetar därför aktivt med utbyggnadsplaner för orterna, både avseende bostäder, verksamheter och service.

FRAMTIDA VÄGNÄT

Västra Ingelstad

Illustrationerna på nästa sida visar befintligt vägnät respektive planerat framtida vägnät. Förslaget till nytt vägnät har som utgångspunkt att de tre befintliga plankorsningarna stängs och ersätts med två planskilda korsningar för bil-, gång- och cykeltrafik.

Vägnätet i östra delen av orten påverkas inte utan Byvägen (väg 597) samt Kyrkovägen (väg 597) fortsätter vara huvudvägnät. Befintlig koppling mellan Kyrkovägen och Jordholmsvägen stängs. Jordholmsvägen förlängs norrut och ansluts till Toftadalsvägen. Jordholmsvägen kopplas ihop med Stationsvägen i en punkt mellan de två befintliga plankorsningarna. Stationsvägen

förlängs norrut och kopplas ihop med Hötoftavägen (väg 581) som får ett nytt sydligare läge.

Stationsvägen utformas som en grön stadsgata med trottoar och trädplanteringar på båda sidor om vägen. Utmed gatans östra sida planeras för en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen ansluter i söder till Kyrkovägen.

Jordholmsvägen blir en grön stadsgata med trottoarer och träd på ena sidan av vägen. Hötoftavägen (väg 581) får ett nytt läge söder om befintlig väg. Längs den nya vägen planeras för en gång- och cykelbana på vägen södra sida mellan väg 101 och golfbanan.

Östra Grevie/Möllevången

Illustrationerna på kommande sida visar befintligt vägnät respektive planerat framtida vägnät. Precis som i Västra Ingelstad innebär förslaget till nytt vägnät att tre befintliga plankorsningar stängs och ersätts med tre stycken planskilda korsningar.

Vägnätet i östra delen av orten påverkas inte utan Gamla Landsvägen fortsätter vara huvudvägnät. Grevievägen får en nordligare sträckning och passerar över järnvägen i en ny planskild korsning norr om orten (passage A i bilden). Grevievägen ansluter till väg 101 precis norr om Ö. Grevie. Cirka 150 meter söder om Bolmersvägen byggs en ny passage (passage B). I södra delen av Ö. Grevie, i Bokvägens förlängning, byggs ytterligare en ny passage (passage C) som ersätter överfarten vid Steglarpsvägen. En ny väg byggs väster om järnvägen som förbinder de tre passagerna.



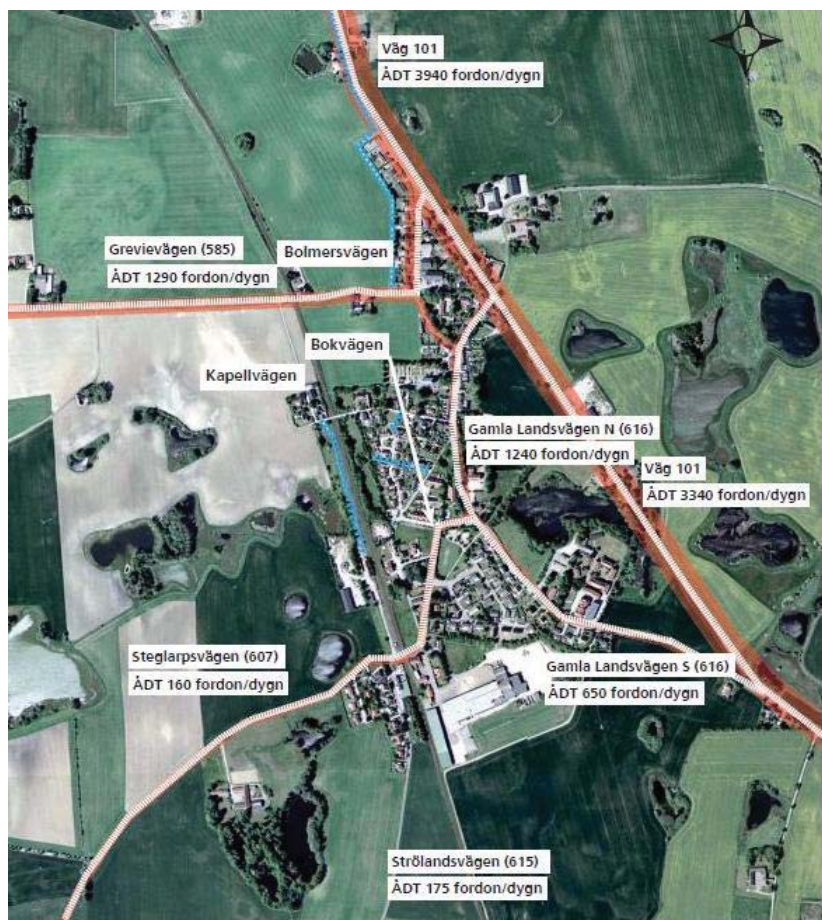
— Gång och cykelvägar
— Huvudvägar

Karta över befintligt trafiknät i Västra Ingelstad (källa: Vellinge kommun)

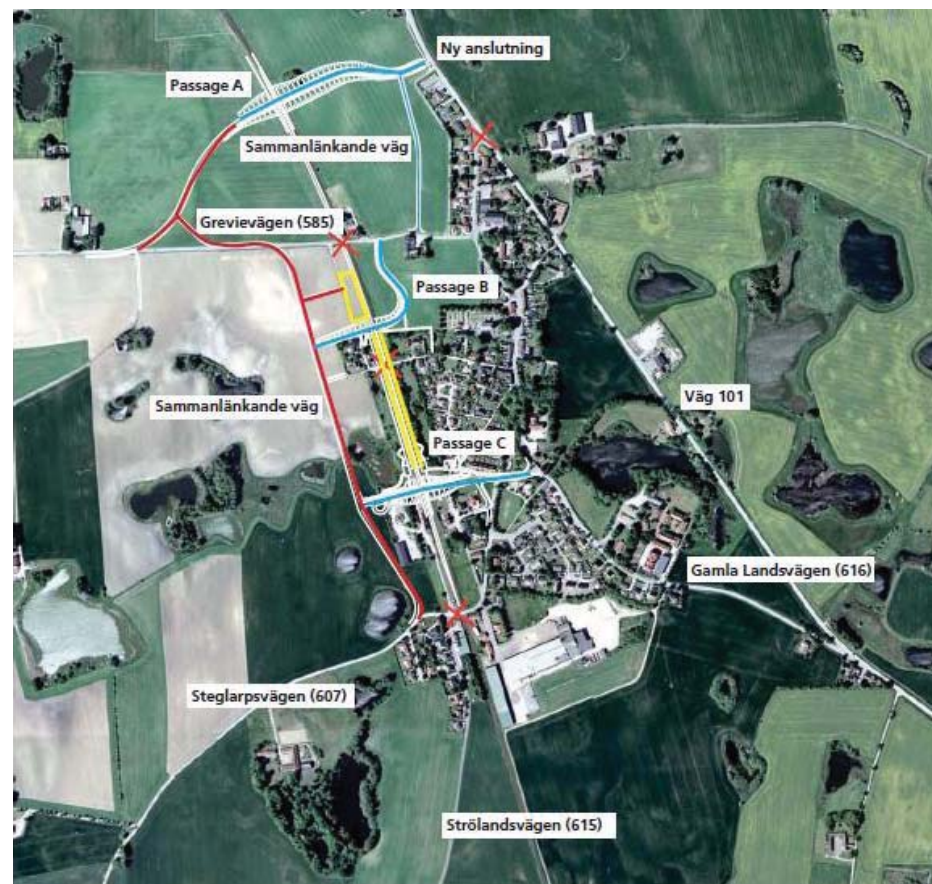


— Nya gång och cykelvägar
— Kommande huvudgatunät

Karta över kommande trafiknät i Västra Ingelstad (källa: Vellinge kommun)



Östra Grevie



Östra Grevie

X Plankorsning samt vägkors som planeras utgå



— Vägportar med vägkoppling
— Sammanlänkande vägar
— Plattfomar

Karta över befintligt trafiknät i Östra Grevie (källa: Trafikverket)

Karta över kommande trafiknät i Östra Grevie (källa: Trafikverket)

PRINCIPER FÖR NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Befintliga hastighetsgränser är idag huvudsakligen 30 km/h inom V. Ingelstad och Ö. Grevie, både på huvudvägnätet och lokalnätet. Väg 101 som löper i utkanten av orterna har 50 eller 60 km/h. Befintliga hastighetsgränser innebär få kvalitetsavvikelser, vilket är positivt och innebär att det med befintlig gatustruktur inte finns behov av stora förändringar i hastighetsgränserna. I takt med att orterna växer och blir större, ökar dock behovet av att differentiera hastigheterna inom orterna. Ju större orten blir, desto tydligare delas gatorna i en ort in i ett huvudvägnät och ett lokalnät. Nya vägar kring orterna gör också att vägarnas funktion delvis ändras, vilket kan motivera behov av nya hastighetsgränser.

I framtiden bör strävan vara att hastighetsgränserna ska vara 40 km/h på huvudvägnätet och 30 km/h på lokalnätet (se principbilder nästa sida). Huvudvägar i utkanten av orterna kan ha högre hastighet, 60 km/h. En högre hastighet på huvudvägnätet jämfört med lokalnätet gör att biltrafiken lockas dit. Detta är samma principer som gäller i övriga större orter i Vellinge kommun. Hastighetsgränserna bör ändras i samband med att de nya vägarna byggs och trafiknätet får en annan struktur.

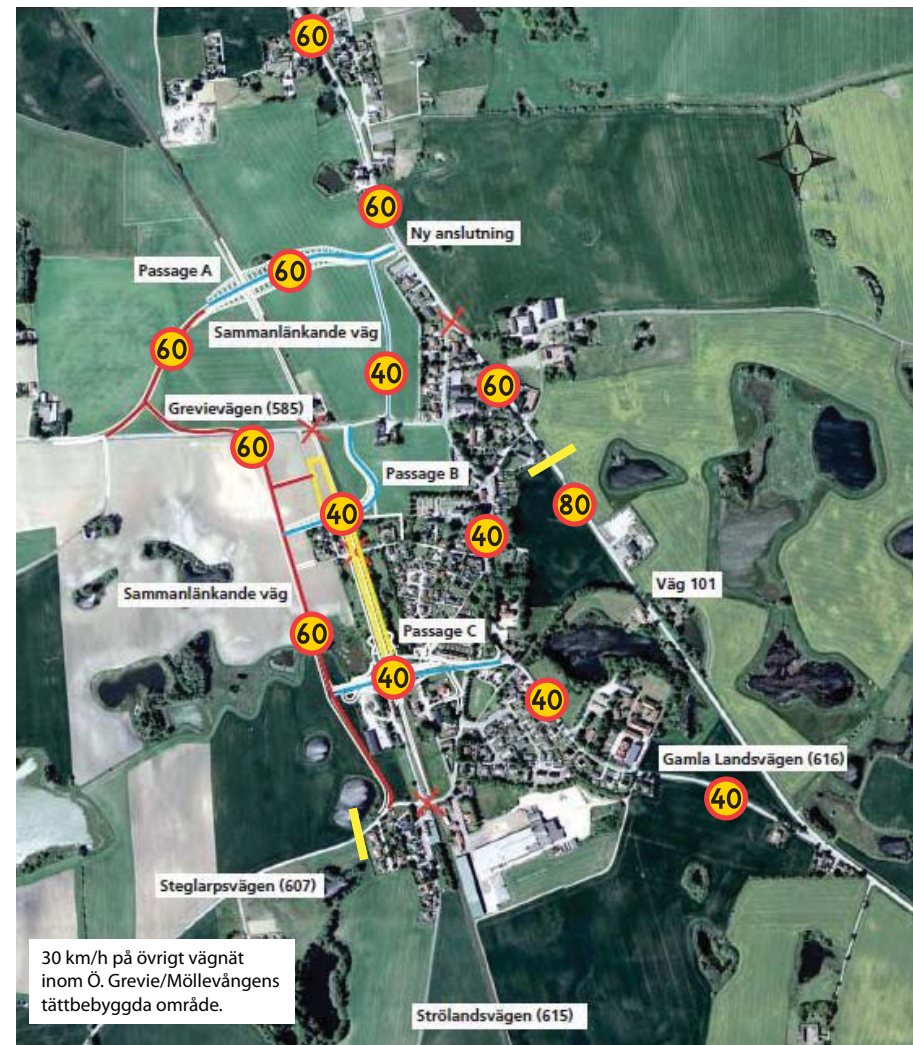
Förslaget till nya hastighetsgränser bör inte ses som ett statiskt förslag, utan i takt med att orterna växer och utvecklas bör också hastighetsgränserna anpassas efter ändrade förhållanden. Ett exempel är Jordholmsvägen (väg 591) i V. Ingelstad. När vägen byggs finns inget korsningsbehov över vägen och lämplig hastighetsgräns är därför 60 km/h. När bebyggelsen växer västerut och även lokaliseras på västra sidan av Jordholmsvägen behöver gatans hastighetsgräns ändras till 40 km/h.

BEHOV AV ÅTGÄRDER

För att föreslagna höjningar på huvudvägnätet från dagens 30 till 40 km/h ska kunna genomföras utan negativa konsekvenser för trafiksäkerheten krävs att i första hand gående och i möjligaste mån även cyklister är separerade. Idag är separeringen av gående och cyklister bristfällig längs många av de större vägarna inom orterna. Cykelbana saknas längs de flesta sträckor och många av gångbanorna är smala och växlar från en sida till en annan. En fortsatt utbyggnad av V. Ingelstad och Ö. Grevie, enligt de planer som finns, kräver åtgärder för gående och cyklister.



Principbild över framtida hastighetsgränser i V. Ingelstad med det nya vägnätet. Förslaget kan genomföras om utpekade åtgärder genomförs.



Principbild över framtida hastighetsgränser i Ö. Grevie med det nya vägnätet. Förslaget kan genomföras om utpekade åtgärder genomförs.

GENOMFÖRANDE

ACCEPTANS OCH EFTERLEVNAD

För att ändrade skyltade hastigheter ska ha någon positiv effekt i verkligheten, krävs det att skyltade hastigheter accepteras och efterlevs. Verklighet på en gata påverkas ytterst av det val som enskilda trafikanter gör. Detta val kan påverkas genom olika åtgärder, t.ex. rätt hastighetsgräns, rätt utformad gata eller rätt hastighetsövervakning.

Acceptans och efterlevnad hänger ihop med trafikanternas möjlighet att förstå och uppfatta "rätt hastighetsgräns". I många av orterna finns gator där väggarna bedömts som mjuktrafikrum men golvet som integrerat transportrum på grund av deras breda sektion eller känsla av genomfart. Att väggarna och golvet har bedömts ha olika livsrum kan innebära problem i praktiken eftersom det gör det svårt för trafikanten att uppfatta rummets karaktär och därmed lämplig hastighet.

SAMMANFATTNING ÅTGÄRDER

Förutom att införandet av nya hastighetsgränser kräver en omskyltning, krävs också i vissa fall andra åtgärder för att målen med de nya hastighetsgränserna ska uppnås. Nedanstående ruta sammanfattar de åtgärder som behöver vidtas.

- Utbyggnad av separerade gång- och cykelbanor, där det är möjligt, i V. Ingelstad och Ö. Grevie där föreslagen hastighetsgräns blir 40 km/h.
- Utbyggnad av separerade gångbanor i de små orterna där detta saknas och där föreslagen hastighetsgräns blir 40 km/h. Om möjlighet finns att även förbättra säkerheten för cyklister ska detta eftersträvas.

- Översyn av behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter (busshållplatser och övergångsställen) på vägar som föreslås få 50 eller 60 km/h.
- Utred behovet av fysiska åtgärder med syfte att nå efterlevnad av de nya hastighetsgränserna på gator som föreslås få sänkt hastighet och där risk finns att hastigheten överskrids.
- Säkerställ att föreslagen höjning från 50 till 60 km/h i Arrie inte innebär problem med buller.

SAMRÅD OCH BESLUT AV NYA HASTIGHETSGRÄNSER

För att skapa acceptans och förståelse för nya hastighetsgränser är det viktigt att ge andra möjlighet att yttra sig över förslaget. Förslaget till nya hastighetsgränser var under våren och sommaren 2012 på remiss. Hastighetsplanen var utställd på kommunhuset samt på biblioteken i Vellinge, Höllviken, Skanör och V. Ingelstad. Den var även tillgänglig på kommunens hemsida och skickades på remiss till flera instanser. Synpunkter kunde lämnas fram till och med den 15 augusti 2012. Efter att samrådstiden gått ut sammanställdes alla synpunkter i en samrådsredogörelse (se bilaga). Syftet med samrådsredogörelsen är att sammanfatta alla inkomna synpunkter så att dessa blir tillgängliga för både allmänheten, tjänstemän och politiker. Denna rapport och samrådsredogörelsen utgör tillsammans beslutsunderlaget för politikerna i Vellinge kommun som kommer att ta beslut om planen ska antas eller ej.

ETAPPINDELNING

De nya hastighetsgränserna kommer att införas i etapper. Varje ny trafikföreskrift kommer att provas separat i samband med införande av de nya hastighetsgränserna. Före beslut kommer minst Polisen och berörd väghållare få förslaget till trafikföreskrift på remiss.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

HASTIGHETSPLAN :: Mindre orter Vellinge kommun



2012-11-12

2012-11-12

NGM 2012/462

Innehållsförteckning

<i>Inledning</i>	4
Samrådsprocessen	4
Förslag på åtgärder	5
Läsanvisning	5
<i>Generella synpunkter på hastighetsplanen</i>	7
Trafikverket	7
Miljö- och Byggnadsnämnden	7
Svedala kommun	7
PRO Månstorp	7
Privatpersoner	9
<i>Arrie</i>	11
Hela orten	11
<i>Gessie Villastad</i>	12
Gessievägen (väg 529)	12
<i>Mellan Grevie</i>	13
Hela orten	13
<i>Norra Håslöv</i>	15
Hela orten	15
<i>Södra Håslöv</i>	16
Hela orten	16
<i>Vattle</i>	18
Hela orten	18
<i>Västra Ingelstad</i>	20
Hela orten	20
Landsvägen (väg 101)	20
Kyrkovägen (väg 574) och Stationsvägen (väg 574)	21
<i>Östra Grevie</i>	23
Hela orten	23
Gamla Landsvägen (väg 616)	23
Kyrkstigen	25

Orter och sträckor utanför tätbebyggt område	26
Vellinge väster: Ängavägen (väg 525)	26
Västra Grevie: Vattlevägen/Västra Grevie byväg	27
Synpunkter på hastighetsplanen etapp 1	28
Gessie: Väg 500, Vellingevägen, genom Gessie	28
Hököpinge Kyrkby	28
Rängs by: Rängs byväg (väg 521)	28
Vellinge: Generella synpunkter	29
Vellinge: Östergatan	29
Vellinge: Grevievägen	30
Vellinge: Stenskvättegatan	30
Vellinge: Allén, Norra Svängen och Södra Svängen	30
Övriga inkomna synpunkter som ej direkt berör hastighetsplanen	31
Västra Ingelstad	31
Östra Grevie	31
Höllviken	31

Inledning

Under år 2010 och 2011 arbetades ett förslag fram till nya hastighetsgränser, en hastighetsplan, för ett antal utvalda orter i Vellinge kommun (etapp 1). Efter att förslaget varit på remiss, antogs planen 25 oktober 2011. För övriga tätbebyggda områden som inte ingick i etapp 1, arbetades ett förslag fram till nya hastighetsgränser under hösten och vintern 2011/2012. Dessa orter, som utgör etapp 2, är följande: Arrie, Gessie villastad, Mellan-Grevie, Norra Håslöv, Södra Håslöv, Vattle och Vellinge väster. Analysen omfattar även en komplettering av den översyn som påbörjades i etapp 1 för orterna Västra Ingelstad och Östra Grevie/Möllevången, men som inte slutfördes på grund av de stora ombyggnadsplaner som finns i orterna med tanke på utbyggnaden för persontågstrafik.

Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter ortens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser. De nya hastighetsgränserna och en översyn enligt metoden Rätt fart i staden, ger möjligheter att låta stadens olika karaktärer och anspråk avspegla sig i hastighetsgränserna, förbättra trafiksäkerheten där det behövs och framkomligheten där det behövs.

Samrådsprocessen

Förslaget till nya hastighetsgränser, redovisat i rapporten "Hastighetsplan – Mindre orter Vellinge kommun, samrådsversion 2012-02-17", var under våren och sommaren 2012 på remiss. Hastighetsplanen var utställd på kommunhuset samt på biblioteken i Vellinge, Höllviken, Skanör och V. Ingelstad. Den var även tillgänglig på kommunens hemsida. På biblioteken fanns den i pappersformat och på kommunens hemsida var den digital. Synpunkter har kunnat lämnas via e-mail och via post fram till och med den 15 augusti 2012.

Förutom att hastighetsplanen var utställd för allmänheten, skickades den också på remiss till följande:

- Polisen
- Trafikverket
- Enskilda väghållare inom tätbebyggt område
- Räddningstjänsten
- Skånetrafiken
- Vellinge taxi
- Nämnden för tillväxt och samhällsbyggnad
- Pensionärsrådet
- Rådet för funktionshindrade
- Ungdomsrådet
- Trelleborgs kommun
- Svedala kommun
- Malmö stad

Samrådsredogörelsen roll i processen

Efter att samrådstiden gått ut, påbörjades arbetet med att ställa samman alla synpunkter i denna samrådsredogörelse. Syftet med samrådsredogörelsen är att sammanfatta alla inkomna synpunkter så att dessa blir tillgängliga för både allmänheten, tjänstemän och politiker. Samrådsredogörelsen

har skrivits av avdelningen för Gemensam medborgarservice i samarbete med konsultföretaget Tyréns.

Fortsatt arbete

Hastighetsplanen är ett strategiskt dokument om de framtida hastigheterna. De nya hastigheterna kommer att införas i etapper. Varje ny trafikföreskrift kommer att prövas separat i samband med införande av de nya hastighetsgränserna. Före beslut kommer minst Polisen och berörd väghållare få förslaget till trafikföreskrift på remiss.

Inkomna ärenden

Totalt har 33 yttranden inkommit i etapp 2. Av dessa yttranden kommer 25 från privatpersoner där totalt 27 personer har skrivit under yttrandena. 8 yttranden har inkommit från förvaltningar, myndigheter eller föreningar. Under samrådsprocessen i etapp 1 inkom totalt 3 yttranden som berörde sträckor eller orter som inte ingick i etapp 1 men som innefattas i etapp 2. Dessa yttranden finns med i denna samrådsredogörelse.

Längre fram i samrådsredogörelsen kan man se hur många som haft synpunkter på respektive gata eller sakområde. Flera yttranden har haft synpunkter på fler än en gata. I de fall yttrandena kommer från myndigheter, föreningar (till exempel samfällighetsföreningar) eller förvaltningar anges detta. Om inget anges har yttrandet lämnats av en privatperson.

Följande förvaltningar, myndigheter eller föreningar har lämnat ett yttrande:

- Miljö- och Byggnadsnämnden, Vellinge kommun
- Trafikverket
- PRO Månstorp
- Västra Vellinge vägsamfällighet
- Svedala kommun
- Lilla vägens vägförening
- Södra Håslövs Nya Byalag
- Montessoristugans förskola

Förslag på åtgärder

Många av yttrandena innehåller förslag på åtgärder. Alla inkomna förslag finns med i samrådsredogörelsen. Däremot kommenteras inte varje enskilt förslag till åtgärder utan dessa finns med i det fortsatta löpande arbetet i kommunen. Inför varje hastighetsbeslut ska dock en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder.

Läsanvisning

Samrådsredogörelsen är uppdelad i flera kapitel. Efter detta inledande kapitel följer ett kapitel som sammanfattar de generella synpunkter som inkommit på hastighetsplanen. Därefter följer ett kapitel för respektive tätort. De tre sista kapitlen i samrådsredogörelsen sammanfattar de synpunkter som inkommit som inte direkt berör hastighetsplanen. Ett kapitel inkluderar synpunkter på hastigheterna i orter och sträckor utanför tätbebyggt område, ett kapitel sammanfattar synpunkter på

hastighetsplanen etapp 1 och det sista kapitlet sammanfattar övriga inkomna synpunkter som inte direkt är kopplade till hastigheter.

Inom varje kapitel som berör en ort, finns först de generella synpunkter som inkommit som berör hastigheterna i orten som helhet. Därefter är synpunkterna uppdelade per gata. För varje gata anges antal inkomna ärenden och det finns en sammanfattning av yttrandena med motiveringar och förslag till åtgärder. Slutligen ges kommentarer till yttrandena som inkommit och huruvida förslaget ligger kvar eller bör ändras. Det är viktigt att notera att alla personer inte står bakom alla motiv eller åtgärder.

Generella synpunkter på hastighetsplanen

Trafikverket

- Trafikverket har inget att erinra om förslagen på hastigheter i de orter som ingår i utredningen.

Miljö- och Byggnadsnämnden

- Miljö- och Byggnadsnämnden har beslutat att lämna följande synpunkter:
 1. En enkelhet och tydlighet bör eftersträvas i kommunen genom att samma hastighet bör råda inom de mindre byarna.
 2. Det är också önskvärt, från miljösynpunkt, att hastigheterna på en vägsträcka inte varierar på korta avsnitt.

Kommentar till yttrandet

Målet med de nya hastighetsgränserna är att trafikmiljön ska bli tydligare för trafikanterna, genom att de nya hastighetsgränserna samspelar med gatornas funktion och karaktär. Samtidigt måste en avvägning göras så att det inte blir alltför många olika hastigheter på en sträcka eller inom en mindre by. Utgångspunkt för förslaget till nya hastighetsgränser har varit att eftersträva en enkelhet och tydlighet för trafikanterna. Detta innebär dock inte nödvändigtvis att hastighetsgränsen alltid är den samma inom en hel by eftersom karaktären och funktionen kan variera stort.

Svedala kommun

- Kommunstyrelsen har beslutat att Svedala kommun inte har några invändningar mot förslaget till nya hastighetsgränser i Vellinge kommun.

PRO Månstorp

PRO Månstorp har lämnat ett yttrande som avser den östra kommundelen, dvs. gamla Månstorp. I yttrandet beskrivs dels generella synpunkter på hastighetsplanen och dels ortsspecifika synpunkter. Nedan beskrivs de generella synpunkterna och längre fram i samrådsredogörelsen under respektive ort, redogörs för ortsspecifika synpunkter.

- Förslaget till nya hastighetsgränser för orterna i den östra kommundelen, uppnår med förslaget inte en tillräckligt god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som färdas i blandtrafik. 30 km/h bör vara en generell hastighetsgräns i de flesta områdena. Detta bör gälla intill dess att erforderliga trafiksäkerhetsåtgärder vidtagits.
- 30 km/h skall gälla hela vägsträckningen och ej delas upp i olika hastighetszoner då detta kan leda till otydligheter. Enhetliga hastighetsgränser bör innebära att trafikövervakningen underlättas samtidigt som förutsättningarna för att uppnå en god förståelse och acceptans ökar och därmed också efterlevnaden.
- I rapporten fastslås att för att uppnå en god trafiksäkerhet skall hastigheten vara högst 30 km/h där oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik. PRO Månstorp ställer sig helt bakom

detta konstaterande. PRO Månstorp kan inte acceptera att kollektivtrafikens tillgänglighetskrav skall motivera en höjning från 30 km/h till 40 km/h i synnerhet som de aktuella vägsträckorna är korta och det gäller ett begränsat antal trafikurer. Att i detta läge prioritera bort säkerheten är inte acceptabelt. Anpassningar av turlistorna måste därför förordas vid dessa få tillfällen.

- Begreppet "Huvudvägnät" borde ej vara tillämpligt i de mindre orterna eftersom hastigheter över 30 km/h ger en mindre god eller låg standard på trafiksäkerheten. Undantag härifrån måste kräva speciella motiveringar.
- Den bristande efterlevnaden av gällande hastighetsbestämmelser får inte tagas som intäkt för att höja hastighetsgränserna. Bättre information samt uppföljning och inte minst ökad polisövervakning bör vara de instrument som skall tillämpas.
- Att köpslå mellan 40 och 30 km/h med hänvisning till teoretiskt framtagna hastighetsgränser är ett avsteg från trafiksäkerhetsaspekten och skall därför ej komma ifråga. Att framkomlighetsanspråken skall väga tyngre än trafiksäkerheten är därför en felaktig prioritering.
- Det går inte att helt bygga bort trafikolyckor. Inriktningen bör vara att genom anpassning av hastighet och siktförhållanden göra så att effekterna av en olycka blir så lindriga som möjligt.

Kommentarer till yttrandet

Om man endast beaktar trafiksäkerhetsaspekten bör 30 km/h vara generell hastighetsgräns på merparten av vägarna och gatorna i de mindre byarna, eftersom separerad gång- och cykelbana idag saknas. Det finns dock fler parametrar än trafiksäkerhet att ta hänsyn till. Förslaget till nya hastighetsgränser har arbetats fram enligt metodiken i handboken "Rätt fart i staden". I analysen har hänsyn tagits till totalt 5 kvaliteter: karaktär, tillgänglighet (biltrafik, kollektivtrafik och utryckningstrafik), trygghet, trafiksäkerhet och miljö och hälsa.

I förslaget till nya hastighetsgränser har de gator och vägar som ingår i huvudnätet och där bebyggelsen är gles längs vissa delar fått 40 km/h. 40 km/h är en avvägning mellan det behov av tillgänglighet som finns och behovet av en trygg och säker miljö för oskyddade trafikanter. I framtiden är det mycket viktigt att få trafikanterna att hålla 40 km/h så att oskyddade trafikanter i byn, särskilt barn, känner sig säkra och trygga.

Förutom att hänsyn behöver tas till fler parametrar än trafiksäkerhet skulle också en generell gräns om 30 km/h få liten acceptans och efterlevnad på många sträckor eftersom trafikmiljön inte stödjer trafikanterna i att hålla 30 km/h. Att skylta 30 km/h skulle inte med säkerhet innebära ökad trafiksäkerhet. Forskning visar att skyltad hastighet endast är en liten del som avgör bilisternas val av hastighet. Gatans utformning och omgivande miljö påverkar i mycket stor grad bilisternas faktiska hastighetsgräns. En bra utformad gata ska vara "självförklarande", vilket innebär att trafikanterna naturligt väljer den hastighetsnivå gatan är avsedd för. Att ha samma hastighet överallt har fördelen att det är lätt för trafikanterna att veta vad som gäller. Däremot bidrar inte samma hastighet överallt till trafikanternas förståelse för varför man bör köra olika fort på olika sträckor.

I hastighetsplanen diskuteras översiktligt de behov av åtgärder som behöver vidtas för att kunna införa de nya hastighetsgränserna. Vissa av dessa åtgärder kan handla om att få bilisterna att hålla farten. Även åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås. Inför varje enskilt hastighetsbeslut ska en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder.

Merparten av gatorna och vägarna får i förslaget sänkt hastighetsgräns från 50 till 40 km/h, vilket är en stor förbättring för trafiksäkerheten. Några gator i V. Ingelstad och Ö. Grevie får höjd hastighet. Detta kommenteras mer i kapitel längre fram i rapporten.

Privatpersoner

- 1 yttrande gäller plottrigheten med hastighetsgränserna och menar att det är för många alternativ. Personen undrar vad det är för fel på nuvarande hastighetsgränser 30, 50, 70, 90 osv.
- 1 yttrande anser att det är kritisk att man bygger undersökningen på hastighetsmätningar då de på vissa ställen är från 2003. Det har hänt mycket med bland annat bilar under den perioden. Man bör ha nyare hastighetsmätningar för att kunna utvärdera helt rätt.
- 1 yttrande handlar om att det är fel att man håller på och sänker hastigheterna nästan överallt. Det är utmärkt att man ska vara försiktig i trafiken och inne i Vellinge är 30 km/h bra. Att man däremot håller på och sänker hastigheten i snart alla små samhällen är helt meningslöst och orimligt. Det finns ett behov av att komma fram till sitt jobb och så att man kan tjäna pengar och betala skatt. Det är bra att sänka hastigheten i större samhällen. I små samhällen, med 5-10 hus, bör man istället se till att de som bor där sätter upp plank så att inte deras barn kan springa ut på vägen eller flytta vägen om det är mycket viktigt. Även bilister har rätt att komma fram.
- En skrivelse (utan namn och utan ort) gäller att man ska höja hastigheten till 40 km/h i byn. Kryphastigheten 30 km/h ställer till problem. Det går inte att köra om en cyklist förrän man lämnat byn.

Kommentarer till yttrandena

Målet med de nya hastighetsgränserna är att trafikmiljön ska bli tydligare för trafikanterna, genom att de nya hastighetsgränserna samspelar med gatornas funktion och karaktär. Samtidigt måste en avvägning göras så att det inte blir alltför många olika hastigheter på en sträcka. Den plottrighet som många trafikanter idag upplever kan bero på att översyner och omskylltningar enligt det nya hastighetsgränssystemet fortfarande pågår både inom kommunerna och på Trafikverkets vägar. Efterhand bör plottrigheten minska.

Förslaget till nya hastighetsgränser i Vellinge kommun baseras på hastigheterna 30, 40 och 60 km/h, vilka är de hastighetsgränser Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting rekommenderar ska användas inom tätorter i framtiden. Planen är ett strategiskt dokument att arbeta efter i framtiden och då bör rekommendationerna följas och 50 och 70 km/h tas bort. Forskning och utveckling inom området har gjort att de tidigare generella hastighetsgränserna 50 km/h inom tätort och 70 km/h utanför tätort är för trubbigt för att spegla olika karaktärer och trafikmiljöer. De nya hastighetsgränserna är bättre anpassade till de krav som ställs, bl.a. ur trafiksäkerhetssynpunkt där t.ex. 50 km/h är en alltför hög hastighet i tätortsmiljöer.

Förslaget till nya hastighetsgränser bygger inte på vad den uppmätta hastigheten är på en gata utan vilka kvaliteter gatan har avseende t.ex. karaktär, funktion och trafiksäkerhetsstandard. Information om uppmätt hastighet utgör endast stödinformation. Därmed påverkas inte föreslagen hastighetsgräns av uppmätt hastighet.

Sett till vägnätet som helhet i Sverige föreslås både sänkningar och höjningar. Sänkningar är vanligt förekommande i tätorter eftersom där blandas oskyddade trafikanter med bilister. På många större vägar, t.ex. mötesseparerade vägar, har däremot hastigheten höjts från 90 till 100 km/h. Varje hastighetsbeslut är en avvägning mellan bil- och kollektivtrafikens tillgänglighetsanspråk och trafiksäkerhet och miljöhänsyn. Vägar som ingår i huvudnätet ska ha en högre hastighet än omgivande vägar. Hur hög hastighet som är rimligt måste dock vägas i varje enskilt fall.

Arrie

Hela orten

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från PRO Månstorp

Sammanfattning av yttrandet

- Hastigheten bör vara 30 km/h i hela orten. Att dela upp orten i 30 respektive 40 km/h är inte motiverat eftersom det i huvudsak är små villagator.

Motiv till varför man vill ha 30 km/h

- För motiv se PRO Månstorps skrivelse under "Generella synpunkter på hastighetsplanen", sidan 7.

Kommentarer till yttrandet

Att ha samma hastighet överallt har fördelen att det är lätt för trafikanterna att veta vad som gäller. Däremot bidrar inte samma hastighet överallt till trafikanternas förståelse för varför man bör köra olika fort på olika sträckor. I Arrie är bebyggelsen tät på vissa delar och gles på andra. Att ha 30 km/h i hela orten bedöms leda till låg acceptans och efterlevnad. En generell utgångspunkt för förslaget till nya hastighetsgränser är att huvudnätet ska ha 40 km/h, vilket är en avvägning mellan det behov av tillgänglighet som finns och behovet av en trygg och säker miljö för oskyddade trafikanter. Ett undantag från 40 km/h har dock gjorts i den del av Arrie där bebyggelsen är mycket tät, som i förslaget får 30 km/h. 40 km/h är en sänkning mot dagens 50 km/h vilket förbättrar trafiksäkerheten, tryggheten och karaktären.

I framtiden är det mycket viktigt att få trafikanterna att hålla 40 km/h så att oskyddade trafikanter i byn, särskilt barn, känner sig säkra och trygga. I hastighetsplanen diskuteras översiktligt de åtgärder som behöver vidtas för att kunna införa de nya hastighetsgränserna. Vissa av dessa åtgärder kan handla om att få bilisterna att hålla farten. Även åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås. Inför varje enskilt hastighetsbeslut ska en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder.

Efter att inkomna synpunkter behandlats, har en utökad översyn gjorts av gränserna för Arries tätbebyggda område i samråd med Trafikverket. Vid den nordvästra infarten till Arrie har bedömningen gjorts att nuvarande tätbebyggda område inte uppfyller kraven för tätbebyggt område och att gränsen för tätbebyggt område bör gå där bebyggelsen börjar. I praktiken innebär detta att hastighetsgränsen blir 70 km/h fram till bebyggelsen och att hastighetsgränsen därefter blir 40 km/h. En förvarning om att det blir 40 km/h kommer att sättas upp 200 meter före gränsen.

Förslaget med både 30 och 40 km/h i Arrie kvarstår. Gränsen för tätbebyggt område i nordväst flyttas in till bebyggelsen.

Gessie Villastad

Gessievägen (väg 529)

Antal inkomna yttranden

- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 2 personer

Sammanfattning av yttrandet

- Ett yttrande är positivt till hastighetsänkningen på Gessievägen.
- I ett yttrande framförs en önskan att sänka flytta gränsen på Gessievägen (väg 529) mellan 70 km/h och föreslagna 40 km/h en bit längre norrut än dagens 70/50 gräns.

Motiv till varför man vill flytta gränsen och därmed få sänkt hastighet

- Barn som åker skolbuss står och väntar på bussen vid vägen.
- Smala vägrenar.
- Många bilar kör betydligt fortare än 70 km/h.
- Ökad säkerhet för de som rider längs vägen.
- En sänkning ökar trygghetskänslan i byn.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Förslaget innebär att man flyttar hastighetsskylten vid Gessie 12:15/Gessie 10:44 norrut till norra gränsen mellan Gessie 9:8/9:7.
- En förhoppning framförs om att cykelvägen byggs inom kort.

Kommentarer till yttrandet

Gränsen mellan 70 och 50 km/h går idag där gränsen för tätbebyggt område går. Sträckan norr om är idag för gles för att uppfylla kraven för tätbebyggt område. På vägar utanför tätbebyggt område tar Länsstyrelsen, efter att Trafikverket lämnat förslag, beslut om gällande hastighetsgräns. Det är även Trafikverket som beslutar om behov av eventuella åtgärder på sträckan. Inkomna synpunkter kommer att vidarebefordras till Trafikverket.

Gränsen mellan 70 och 50 km/h (framtiden 40 km/h) kvarstår.

Mellan Grevie

Hela orten

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från PRO Månstorp
- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av två personer

Sammanfattning av yttrandet

- 1 yttrande menar att hastigheten bör vara 30 km/h i hela det tätbebyggda området.
- I ett yttrande framförs en synpunkt om att det är onödigt med 50-skytlarna 20 meter innan 30-skylden i Mellan Grevie.
- 1 yttrande berör problemet med att hastighetsbegränsningen i Mellan Grevie (30 km/h) inte efterlevs.

Motiv till varför man vill ha 30 km/h

- För motiv se PRO Månstorps skrivelse under "Generella synpunkter på hastighetsplanen", sidan 7.

Synpunkter/frågor framförda kring problemet med att hastigheterna inte efterlevs

- Att hastigheterna inte efterlevs har varit ett problem under en längre tid.
- Vägens utformning genom Mellan Grevie gör det möjligt att hålla en hög hastighet.
- Fartsyndarna är allt från kommunens egna renhållningsbilar, byggare, vårdbolag, föräldrar med barn i bilen, bönder, polisen m.fl.
- Flera av de boende i Mellan Grevie har tidigare skrivit in till Vellinge kommun och framfört önsknings på farthinder, fartkameror eller andra hastighetsbegränsande åtgärder. Återkopplingarna från kommunen har handlat om negativa bullernivåer samt att böndernas maskiner inte är anpassade till farthinder.
- Behov finns av en övergripande plan på åtgärder och kontroller.

Kommentarer till yttrandet

Efter att inkomna synpunkter behandlats, har en utökad översyn genomförts för hastighetsgränserna i Mellan Grevie och gränsen för det tätbebyggda området. Översynen har gjorts i samråd med Trafikverket. Vid den nordvästra infarten till Mellan Grevie har bedömningen gjorts att nuvarande tätbebyggda område inte uppfyller kraven för tätbebyggt område och att gränsen för tätbebyggt område bör gå där gränsen mellan 30 och 50 km/h idag går. I praktiken innebär detta att tidigare föreslagen 40-sträcka får 70 km/h. En förvarning om att det blir 30 km/h kommer att sättas upp 200 meter före gränsen.

Gränsen för tätbebyggt område behålls vid den södra anslutningen. För att minska på plottrigheten görs dock en justering mot tidigare plan och föreslagen sträcka med 40 km/h ersätts med 30 km/h.

Eftersom vägarna genom Mellan Grevie är statliga vägar, är det Trafikverket som fattar beslut om eventuellt behov av åtgärder med syfte att nå efterlevnad av hastighetsgränserna. Inkomna synpunkter kommer att vidarebefordras till Trafikverket.

Gränsen för tätbebyggt område justeras i Mellan Grevie genom att gränsen vid den nordvästra anslutningens flyttas till befintlig gräns mellan 30 och 50 km/h. Föreslagen sträcka med 40 km/h i söder justeras till 30 km/h. Hela Mellan Grevies tätbebyggda område får därmed 30 km/h.

Norra Håslöv

Hela orten

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från PRO Månstorp

Sammanfattning av yttrandet

- 1 yttrande menar att hastigheten bör vara 30 km/h i hela det tätbebyggda området.

Motiv till varför man vill ha 30 km/h

- För motiv se PRO Månstorps skrivelse under "Generella synpunkter på hastighetsplanen", sidan 7.

Kommentarer till yttrandet

I samband med ombyggnaden av E6 utanför Norra Håslöv till motorväg, byggdes även det lokala gatunätet om till viss del. Öster om Norra Håslöv (mellan motorvägen och byn) byggdes en ny väg. Den nya vägen har inneburit att vägen genom Norra Håslöv fått ändrad funktion från huvudväg till lokalväg. Idag finns därför bara en kort sträcka som kan betraktas som huvudnät inne i Norra Håslöv. Av denna anledning är det därför motiverat att hastigheten bör vara 30 km/h i hela Norra Håslöv, vilket är en ändring från tidigare föreslagen plan. Den korta sträcka som går i öst-västlig riktning och som ingår i huvudnätet bedöms dels vara för kort för att ha 40 km/h och dels passerar den utanför skolan.

Efter att inkomna synpunkter behandlats, har en utökad översyn gjorts av gränserna för Norra Håslövs tätbebyggda område i samråd med Trafikverket. Vid den södra infarten har bedömningen gjorts att nuvarande tätbebyggda område inte uppfyller kraven för tätbebyggt område och att gränsen för tätbebyggt område bör gå där bebyggelsen börjar. I praktiken innebär detta att hastighetsgränsen blir 70 km/h fram till bebyggelsen och att hastighetsgränsen därefter blir 30 km/h.

Föreslagen hastighet bör ändras från 40 till 30 km/h i hela Norra Håslöv. Gränsen för tätbebyggt område i söder flyttas in till bebyggelsen.

Södra Håslöv

Hela orten

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från Södra Håslövs Nya Byalag, påskrivet av styrelsen
- 1 yttrande från PRO Månstorp

Sammanfattning av yttrandet

- Södra Håslövs Nya Byalag önskar sänkt hastighetsbegränsning i Södra Håslöv.
- PRO Månstorp anser att den generella hastigheten bör vara 30 km/h.

Motiv till varför man vill ha sänkt hastighet

- Biltrafiken har ökat rejält pga. ny trafikplats samt expansionen av Hallongården i Bodarp.
- Antalet gång- och cykeltrafikanter har ökat markant tack vare nya fantastiska möjligheter i kollektivtrafiken.
- Byn har besök av stora mängder tung trafik, speciellt i skördetid vilket i stort sett sammanfaller med Hallongårdens högsäsong.
- Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/h genom byn, vilket är högt ur trafiksäkerhetssynpunkt för de många gång- och cykeltrafikanter som färdas i vägkanten, då trottoar/cykelbana saknas.
- För ytterligare motiv se PRO Månstorps skrivelse under "Generella synpunkter på hastighetsplanen", sidan 7.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Varje sänkning är uppskattad, men särskilt viktig är en rejäl sänkning mellan busshållplatsen och Hjalmar Möllers där gång- och cykeltrafiken är som tätast. 30 km/h anses vara rimligt.
- I utkanterna av byn är hastighetsbegränsningen 70 km/h, vilket en hel del motorfordon behåller hela vägen genom byn, alternativt sänker för sent/ökar för tidigt. En sänkning även här vore därför mycket önskvärd.

Kommentarer till yttrandet

Gatans utformning och omgivande miljö påverkar i mycket stor grad bilisternas faktiska hastighetsgräns. En bra utformad gata ska vara "självförklarande" vilket innebär att trafikanterna naturligt väljer den hastighetsnivå gatan är avsedd för. Om bebyggelsen är gles, såsom den är i Södra Håslöv, blir det svårt för trafikanterna att hålla låg hastighet.

Små byar, såsom Södra Håslöv, som har gles bebyggelse och genomfartstrafik, föreslås få hastighetsbegränsningen 40 km/h. 40 km/h är en avvägning mellan det behov av tillgänglighet som finns och behovet av en trygg och säker miljö för oskyddade trafikanter. Jämfört med dagens hastighetsgräns 50 km/h innebär 40 km/h ökad säkerhet och trygghet.

I framtiden är det mycket viktigt att få trafikanterna att hålla 40 km/h så att oskyddade trafikanter i byn, särskilt barn, känner sig säkra och trygga. I hastighetsplanen diskuteras översiktligt de åtgärder som behöver vidtas för att kunna införa de nya hastighetsgränserna. Vissa av dessa åtgärder kan

handla om att få bilisterna att hålla farten. Även åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås. Inför varje enskilt hastighetsbeslut ska en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder.

Förslaget med 40 km/h i Södra Håslöv kvarstår.

Vattle

Hela orten

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från PRO Månstorp
- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av två personer

Sammanfattning av yttrandet

- Yttrandena anser att hastigheten bör vara 30 km/h på hela genomfarten och inte 40 km/h som i förslaget.

Motiv till varför man vill ha 30 km/h

- Samtliga hus ligger längs med vägen.
- Sikten från utfarterna är på många ställen skymda.
- Gångbanor saknas.
- Ofta förekommer tung trafik i form av traktorer/lastbilar fulla med grödor. Dessa hinner omöjligt stanna inom rimlig sträcka om ett hinder plötsligt dyker upp.
- Många barn i byn vistas på vägen då en gemensam samlingspunkt i form av en lekplats saknas.
- Många gasar upp i utkanten. 70-gränsen är precis vid sista huset.
- För övriga motiv se PRO Månstorps skrivelse under "Generella synpunkter på hastighetsplanen", sidan 7.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Antingen bör hastigheten sänkas till 30 km/h eller bör det finnas någon form av hastighetsdämpande åtgärd, t.ex. bula eller dylikt.
- I ett yttrande ställs frågan om det är nödvändigt att vägen är en genomfartsled då det finns lämpliga alternativa vägar.

Kommentarer till yttrandena

Gatans utformning och omgivande miljö påverkar i mycket stor grad bilisternas faktiska hastighetsgräns. En bra utformad gata ska vara "självförklarande" vilket innebär att trafikanterna naturligt väljer den hastighetsnivå gatan är avsedd för. Om bebyggelsen är gles, såsom den är i Vattle längs vissa sträckor, blir det svårt för trafikanterna att hålla låg hastighet.

Små byar, såsom Vattle, som har gles bebyggelse och genomfartstrafik, föreslås få hastighetsbegränsningen 40 km/h. 40 km/h är en avvägning mellan det behov av tillgänglighet som finns och behovet av en trygg och säker miljö för oskyddade trafikanter. Jämfört med dagens hastighetsgräns 50 km/h innebär 40 km/h ökad säkerhet och trygghet.

I framtiden är det mycket viktigt att få trafikanterna att hålla 40 km/h så att oskyddade trafikanter i byn, särskilt barn, känner sig säkra och trygga. I hastighetsplanen diskuteras översiktligt de åtgärder som behöver vidtas för att kunna införa de nya hastighetsgränserna. Vissa av dessa åtgärder kan handla om att få bilisterna att hålla farten. Även åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade

trafikanter föreslås. Inför varje enskilt hastighetsbeslut ska en översyn göras av eventuellt behov av åtgärder.

Förslaget med 40 km/h i Vattle kvarstår.

Västra Ingelstad

Hela orten

- PRO Månstorp menar att det finns flera skäl att avvakta med förändrade hastighetsgränser i Västra Ingelstad. I dagsläget gäller 30 km/h. Det framtida förslaget beträffande Jordholmsvägen (väg 591) med hastighet 60-40-60 synes helt omotiverat. Detsamma gäller de föreslagna hastighetsindelningarna på väg 101.

Kommentarer till yttrandet

Såsom påpekas i rapporten "Hastighetsplan – Mindre orter Vellinge kommun" (samrådsversion 2012-02-17) bör hastighetsgränserna i Västra Ingelstad ändras i samband med att de nya vägarna byggs och trafiknätet får en annan struktur. Jordholmsvägen, som i framtiden delvis byggs om och får en ny funktion, föreslås få 60 km/h i utkanten av V. Ingelstad och 40 km/h i anslutning till stationen. Föreslagna principer i Västra Ingelstad är samma principer som gäller för övriga större orter i Vellinge kommun. Det är dock viktigt att framtida hastighetsgränser i Västra Ingelstad samspelar med framtida utformning av gatorna och att förslaget inte ses som ett statiskt förslag. I takt med att orterna växer och utvecklas bör också hastigheterna anpassas efter ändrade förhållanden.

Landsvägen (väg 101)

Antal inkomna yttranden

- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 2 personer

Sammanfattning av yttrandet

- En person undrar om hastigheten utanför Västra Ingelstad skola kommer att sänkas till 30 km/h, och i så fall när.
- En person önskar sänkt hastighet till 30 km/h.

Motiv till frågan

- Det är mycket trafik över lag på väg 101 och just vid Västra Ingelstads skola är det extra mycket trafik på morgon och eftermiddag.
- Utanför nästan alla andra skolor är det 30km/h, men inte utanför Västra Ingelstads skola, där det är 50km/h.

Kommentarer till yttrandet

Hastigheten på väg 101 förbi skolan i Västra Ingelstad föreslås i framtiden bli 40 km/h. Då det finns bebyggelse nära vägen på denna sträcka och ett utfartsbehov finns behov av lägre hastighet än på resterande del av väg 101. Samtidigt är väg 101 också en viktig länk i huvudnätet med mycket genomfartstrafik och vägen stödjer inte trafikanterna i att hålla låga hastigheter vilket gör att hastigheten inte kan vara alltför låg. 30 km/h är inte motiverat med tanke på att det finns en gång- och cykeltunnel under vägen där oskyddade trafikanter, där ibland skolbarn, kan passera säkert. Refuger planeras att byggas utanför skolan, vilka förväntas bidra till lägre hastigheter för biltrafiken.

Förslaget med 40 km/h förbi skolan på Landsvägen (väg 101) kvarstår.

Kyrkovägen (väg 574) och Stationsvägen (väg 574)

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från "vi på Kyrkovägen"

Sammanfattning av yttrandet

- Förslaget i yttrandet är att 30 km/h ska behållas på Kyrkovägen och Stationsvägen. Snarare än att höja till 40 km/h borde hastigheten sänkas till 20 km/h.

Motiv till varför man vill behålla 30 km/h

- Enligt en undersökning kör 85 % i 50 km/h på väg 574 Kyrkovägen och 53 km/h på väg 574 Stationsvägen. I yttrandet framförs en oro att höjningen till 40 km/h kommer att innebära att 80 procent kör i 60-70km/h.
- Mycket tung trafik har kört genom V. Ingelstad under 1,5 års tid pga. utbyggnaden av Vellinge Ängar. Risken finns att det blir på samma sätt när Trelleborgsbanan byggs.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Den nya vägen väster om järnvägen, Toftadalvägen, bör byggas innan Trelleborgsbanan byggs och användas till fullo istället för Kyrkovägen-Stationsvägen.

Kommentarer till yttrandet

Planerade utbyggnader i V. Ingelstad innebär ett större gatunät och med detta följer ett ökat behov av att differentiera hastigheterna inom orten. Ju större orten blir, desto tydligare delas gatorna i en ort in i ett huvudvägnät och ett lokalnät. Nya vägar kring orten gör också att vägarnas funktion delvis ändras, vilket kan motivera behov av nya hastighetsgränser. Tillfälliga förändringar i trafikflödena, vilket uppstår vid t.ex. utbyggnader av hus och vägar, påverkar inte direkt vilken lämplig hastighetsgräns är på en sträcka. En sådan utbyggnaden har t.ex. varit vård- och omsorgsboendet Månstorps Ängar (i skrivelsen kallad Vellinge Ängar).

Att ha samma hastighet överallt har fördelen att det är lätt för trafikanterna att veta vad som gäller. Däremot bidrar inte samma hastighet överallt till trafikanternas förståelse för varför olika hastighetsgränser gäller. Att ha 30 km/h i hela V. Ingelstad i framtiden bedöms leda till låg acceptans och efterlevnad. Problem med acceptansen och efterlevnaden finns redan idag, vilket hastighetsmätningarna visar. Enligt hastighetsmätningar från 2003 är 85-percentilen 50 km/h på Kyrkovägen och 53 km/h på Stationsvägen. 85-percentilen innebär att 85 % av bilisterna kör i den hastigheten eller lägre. Forskning visar att skyltad hastighet endast är en liten del som avgör bilisternas val av hastighet. Gatans utformning och omgivande miljö påverkar i mycket stor grad bilisternas faktiska hastighetsgräns. En bra utformad gata ska vara "självförklarande" vilket innebär att trafikanterna naturligt väljer den hastighetsnivå gatan är avsedd för. Idag är inte Kyrkovägen och Stationsvägen självförklarande.

I framtiden bör strävan vara att hastighetsgränserna ska vara 40 km/h på huvudnätet och 30 km/h på lokalnätet. Kyrkovägen och Stationsvägen ingår i huvudnätet. 40 km/h på huvudnätet är en avvägning mellan det behov av tillgänglighet som finns och behovet av en trygg och säker miljö för oskyddade trafikanter.

Såsom påpekas i rapporten "Hastighetsplan – Mindre orter Vellinge kommun" (samrådsversion 2012-02-17), krävs att i första hand gående och i möjligaste mån även cyklister är separerade för att föreslagna höjningar på huvudvägnätet från dagens 30 till 40 km/h inte ska vara negativt för trafiksäkerheten. Idag är separeringen bristfällig längs många av de större vägarna inom orterna. En fortsatt utbyggnad av V. Ingelstad, enligt de planer som finns, kräver åtgärder för gående och cyklister.

Förslaget med 40 km/h på Kyrkovägen och Stationsvägen kvarstår.

Östra Grevie

Hela orten

- PRO Månstorp menar att det finns flera skäl att avvakta med förändrade hastighetsgränser i Östra Grevie. I dagsläget gäller 30 km/h. Dessutom är de föreslagna hastighetsindelningarna på väg 101 helt omotiverade.

Kommentarer till yttrandet

Såsom påpekas i rapporten "Hastighetsplan – Mindre orter Vellinge kommun" (samrådsversion 2012-02-17) bör hastighetsgränserna i Östra Grevie ändras i samband med att de nya vägarna byggs och trafiknätet får en annan struktur. Föreslagna principer i Östra Grevie är samma principer som gäller för övriga större orter i Vellinge kommun. Det är dock viktigt att framtida hastighetsgränser i Östra Grevie samspelar med framtida utformning av gatorna och att förslaget inte ses som ett statistiskt förslag. I takt med att orterna växer och utvecklas bör också hastigheterna anpassas efter ändrade förhållanden.

Gamla Landsvägen (väg 616)

Antal inkomna yttranden

- 2 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 2 personer

Sammanfattning av yttrandena

- Yttrandena vill behålla dagens hastighetsgräns 30 km/h och inte höja till 40 km/h såsom i förslaget.

Motiv till varför man inte vill höja till 40 km/h

- Gamla Landsvägen är lite backig, den svänger och har många hus nära vägen.
- Längs Gamla Landsvägen finns en förskola vilket innebär många hämtningar och lämningar.
- Skolbussen stannar vid busshållplatsen vid förskolan för att hämta och lämna skolbarnen som ska till skolan i V. Ingelstad.
- Folkhögskolan drar många bilister och till detta tillkommer länsbussarna som också ska samsas med bilister och gående elever.
- Övergångsstället vid busshållplatsen har skymd sikt. Det är inte lätt varken för barn/ungdomar eller bilister att se om någon ska över eller om det kommer någon bil. Kommer man från folkhögskolans håll får man krypa i 20 för att vara säker på att ingen ska över övergångsstället eftersom sikten är så dålig.
- Att öka hastigheten till 40 km/h med anledningen att bussen inte vill hålla hastighetsbegränsningen är fel.
- Få håller hastighetsgränsen 30 km/h idag eftersom man vet att ingen kontrollerar den. På morgonen, när det är tid att åka till jobbet, är det ingen som håller hastighetsgränsen 30 km/h. Det gäller även förbi skolan.

- Vid Kyrkstigen svänger Gamla Landsvägen kraftigt och även här är sikten dålig om man ska över Gamla Landsvägen. För barn/ungdomar är det inte helt enkelt att se om vägen är fri innan de tar sig över. Många kommer även i ganska hög fart.
- Trottoar saknas på hela sträckan vid kyrkan. Antingen får man gå på vägen på ena sidan eller bakom de parkerade bilarna vid kyrkans parkering. Ibland tvingas man gå en bit ut i vägen, speciellt om man går med barnvagn.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandena

- Sträckan vid förskolan skulle snarare må bra av ytterligare en hastighetssänkning eller åtminstone någon form av hinder, för när man ska köra ut från skolbusshållplatsen har man ingen sikt alls mot främst folkhögskolans håll och många kommer fort.

Kommentarer till yttrandet

Planerade utbyggnader i Östra Grevie innebär ett större gatunät och med detta följer ett ökat behov av att differentiera hastigheterna inom orten. Ju större orten blir, desto tydligare delas gatorna i en ort in i ett huvudvägnät och ett lokalnät. Nya vägar kring orten gör också att vägarnas funktion delvis ändras, vilket kan motivera behov av nya hastighetsgränser.

Att ha samma hastighet överallt har fördelen att det är lätt för trafikanterna att veta vad som gäller. Däremot bidrar inte samma hastighet överallt till trafikanternas förståelse för varför man bör köra olika fort på olika sträckor. Att ha 30 km/h i hela Ö. Grevie i framtiden bedöms leda till låg acceptans och efterlevnad. Problem med acceptansen och efterlevnaden finns redan idag. Forskning visar att skyltad hastighet endast är en liten del som avgör bilisternas val av hastighet. Gatans utformning och omgivande miljö påverkar i mycket stor grad bilisternas faktiska hastighetsgräns. En bra utformad gata ska vara "självförklarande" vilket innebär att trafikanterna naturligt väljer den hastighetsnivå gatan är avsedd för. Idag är inte Gamla Landsvägen självförklarande på vissa sträckor.

I framtiden bör strävan vara att hastighetsgränserna ska vara 40 km/h på huvudnätet och 30 km/h på lokalnätet. Gamla Landsvägen ingår i huvudnätet. 40 km/h på huvudnätet är en avvägning mellan det behov av tillgänglighet som finns och behovet av en trygg och säker miljö för oskyddade trafikanter.

Såsom påpekas i rapporten "Hastighetsplan – Mindre orter Vellinge kommun" (samrådsversion 2012-02-17), krävs att i första hand gående och i möjligaste mån även cyklister är separerade för att föreslagna höjningar på huvudvägnätet från dagens 30 till 40 km/h inte ska vara negativt för trafiksäkerheten. Idag är separeringen bristfällig längs många av de större vägarna inom orterna. En fortsatt utbyggnad av Ö. Grevie, enligt de planer som finns, kräver åtgärder för gående och cyklister.

Förslaget med 40 km/h på Gamla Landsvägen kvarstår.

Kyrkstigen

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskriven av 1 person

Sammanfattning av yttrandet

- Yttrandet menar att det är fel att höja hastigheten på Kyrkstigen från 30 till 40 km/h.

Motiv till varför man inte vill höja till 40 km/h

- I praktiken går det inte att köra 40 km/h på Kyrkstigen. Kör man i 40 km/h får man göra en bredsladd ganska omgående för att inte braka rätt in i "suggorna" som står som stopp vid 101:an. En realistisk hastighet är 20 km/h.
- Boende längs Kyrkstigen vet att det bor många barn och husdjur längs vägen.

Kommentarer till yttrandet

Kyrkstigen tillhör lokalnätet i Ö. Grevie och enligt föreslagna principer ska lokalnätet ha 30 km/h. Eftersom Kyrkstigen är en kort länk som ansluter till Gamla Landsvägen, kan det dock rent skylttekniskt innebära att Kyrkstigen får 40 km/h eftersom en generell princip vid skyltning av hastighetsgränser är att skyltar med 30 km/h inte sätts upp på mycket korta länkar. Såsom påpekas i yttrandet går det dock i praktiken endast att köra i låga hastigheter på Kyrkstigen.

Framtida hastighetsgräns på Kyrkstigen kommer att prövas i samband med införandet av nya trafikskrifter och skyltsättningen.

Orter och sträckor utanför tätbebyggt område

Ett antal yttranden har inkommit som berör orter och sträckor utanför tätbebyggt område och ingår således inte i varken etapp 1 eller etapp 2. På vägar utanför tätbebyggt område tar Länsstyrelsen, efter att Trafikverket lämnat förslag, beslut om gällande hastighetsgräns. Privatpersoner kan ansöka om ändrad hastighetsgräns hos Länsstyrelsen, som är beslutsmyndighet utanför tätbebyggt område. Trafikverket beslutar om behov av eventuella åtgärder på sträckan. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit.

Vellinge väster: Ängavägen (väg 525)

Antal inkomna yttranden

- 4 yttranden från privatpersoner, påskrivna av 4 personer
- 1 yttrande från Lilla vägens vägförening, påskrivet av ordföranden
- 1 yttrande från Västra Vellinge vägsamfällighet

Sammanfattning av yttrandena

- Hastigheten på hela Ängavägen (väg 525) bör sänkas från 70 km/h till 50 km/h.

Motiv till varför man vill ha 50 km/h

- Ängavägen löper genom en stor del av Vellinge Väster där det bor många barnfamiljer.
- Många utfarter direkt från fastigheter och anslutande vägar. Många bostadsfastigheter ligger nära vägen.
- Det är sällsynt med förbipasserande bilar som håller 70 km/tim, snarare mellan 70-100 km/tim. Till och med skolbussen kör alldeles för fort.
- Att gå och cykla längs vägen är mycket farligt. Att släppa ut sina barn för att cykla innebär mycket oro. Det är mycket sällan någon som saktar farten när de ska passera. Det är bara en tidsfråga innan det sker en dödsolycka.
- Ängavägen är ett promenad- och cykelstråk för motionärer.
- Förutom boende på Vellinge Väster trafikeras vägen också av diverse olika transporter, allt från sopbilar och slambilar till tunga transporter till jordbruket. Det är tyvärr undantagsvis som dessa transporter förs fram i vettig hastighet.
- Många använder raksträckorna till att provköra bilar eller motorcyklar.
- Då vägsträckan inte nyttjas av kollektivtrafiken torde inte en sänkning av hastigheten medföra några negativa konsekvenser. Resandetiden för de boende påverkas inte heller i någon väsentlig grad.
- En sänkning gör att tryggheten för de oskyddade trafikanterna (läs cyklande barn) bli mycket bättre.
- En sänkning skulle medföra att trafikanter inte kommer från den höga hastigheten 70 km/h på Ängavägen direkt in på Vellinge Väster byaväg där det idag är 30 km/h.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Förslaget till sänkning från 70 till 50 km/h bör följas upp genom trafikpolis, skyltar som visar bilistens hastighet eller annat.

Västra Greve: Vattlevägen/Västra Greve byväg

Antal inkomna yttranden

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person

Sammanfattning av yttrandet

- I yttrandet framförs en fråga om varför inte Västra Greve är med i planen. Enligt yttrandet borde det vara 30 km/h på Vattlevägens södra del genom Västra Greve.

Motiv till varför man vill sänka till 30 km/h

- Barnen cyklar på Västra Greve byväg och syns inte för husen ligger precis vid vägen i korsningen vid brevlådorna.
- Flera olyckor har skett (bil som flög in 30 meter och voltade, spädbarn till sjukhus, bilar på golfbanan). För att det inte ska hända något mer, eller värre, bör man sänka hastigheten.
- Många kör fort på raksträckan utanför Söderslätts Golfklubb.

Synpunkter på hastighetsplanen etapp 1

Ett antal yttranden har inkommit som berör orter och som ingick i etapp 1 där ett beslut redan har fattats. För framtida hastighetsändringar är det dock viktigt att dra lärdom av de synpunkter som inkommit på genomförda förändringar. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit som berör etapp 1.

Gessie: Väg 500, Vellingevägen, genom Gessie

Sammanfattning av yttrandet

- 1 yttrande från Montessoristugans förskola
- Yttrandet gäller att det bör vara sänkt hastighet till 40 km/h på väg 500, Vellingevägen, genom Gessie by. Man bör även ordna ett övergångsställe. Höjningen för en tid sedan från 50 till 60 km/h känns direkt olämplig.

Motiv till varför man vill ha 40 km/h

- I Gessie by ligger Montessoristugans förskola. Förskolan ligger en bit in på grusvägen Annedalsvägen men har dagligen in- och utfart på Vellingevägen. Sikten är mycket begränsad vid utfart. Detta gör att det ibland känns livsfarligt att svänga vänster mot Vellinge.
- Förskolans barngrupp måste korsa Vellingevägen, väg 500, som saknar övergångsställe, när de ska till busshållplatsen. Detta kändes inte bra vid en hastighet på 50 km/h och nu känns det direkt olämpligt.

Hököpinge Kyrkby

Sammanfattning av yttrandet

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av en person
- Yttrandet gäller att det har blivit sämre innan det sänktes till 30 från 50 i Hököpinge kyrkby.

Motiv till varför det blivit sämre

- Barnen och äldre har vant sig vid 30 och bilarna håller normalt sett runt 50-55 med gränsen 40 km/h. Kontrollen är obefintlig av hastigheterna och efterlevnaden dålig. Speciellt märks detta på "rakan" i sydlig riktning mot Vellinge med start från kyrkan. Där tycks de flesta bilisterna tro att begränsningen inte gäller och att rakan är en accelerationssträcka.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Många skulle uppskatta en hastighetssänkande åtgärd (bula?) i höjd med vändplatsen eller åtminstone en elektronisk skylt som visar vilken hastighet folk har.

Rängs by: Rängs byväg (väg 521)

Antal inkomna yttranden

- 2 yttranden från privatpersoner, underskrivna av 2 personer

Sammanfattning av yttrandena

- I ena yttrandet framförs en fråga om varför inte Räng är med i förslaget. Önskemålet är 40 km/h i Räng.
- I det andra yttrandet framförs en fråga om vad som hände med planeringen att sänka hastigheten enligt förslaget i tidigare hastighetsplan till 40 eller 30 km/h.

Motiv till varför man vill sänka hastigheten

- I byn sker dagligen olycksbud. Inga människor har dödats ännu men ett oräkneligt antal djur har fått sätta livet till. Förr eller senare blir ett barn påkört.
- Hastigheten ligger mellan 60-90 km/h trots skyltad hastighet på 50 km/h.
- Rängs byväg är på en sträcka smal och kurvig.
- Det är mycket folk som cyklar och går genom bydelen och barn rör sig mellan husen.
- Vägen känns inte säker eftersom det passerar en hel del bilar, bussar, traktorer och ibland även lastbilar. Det är trångt att mötas två bilar.
- En hel del bilar står parkerade längs vägen och ger därför dålig sikt.
- Vägen till Höllviken är enormt trafikerad så cyklister som cyklar på denna väg befinner sig i riskzonen eftersom det inte finns någon cykelväg och bilisterna kör i 70 km/h. För barn som ska ta sig till skolan är inte alltid skolbussen ett fungerande alternativ. Att låta barnen cykla är dock för farligt.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Kommunen bör titta på möjligheten att ha ett övergångsställe med trafikljus i korsningen Rängs byväg/Kämpingevägen.
- Kommunen bör studera möjligheterna att få en fungerande säker väg att ta sig till Höllviken på.

Vellinge: Generella synpunkter

- Ett yttrande anser att de många olika hastigheterna i Vellinge tätort (30, 40, 50, 60) är för många. Det skapar en stor otydlighet med växlingarna mellan 30 och 40 km/h. Det borde vara bättre och enklare att efterleva en hastighet i bykärnan, exempelvis 40 km/h, och ha en annan hastighet för vägarna runt bykärnan. De många hastighetsskyltarna i byn är dessutom definitivt inte förskönande.

Vellinge: Östergatan

Antal inkomna yttranden

Sammanfattning av yttrandet

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- De nya hastigheterna i kommunen är generellt bra och det är bra med hastighetssänkningar. När det gäller Vellinge hade personen stora förhoppningar med sänkt hastighet till 40 km/h på Östergatan. Det är dock inte många som håller den hastigheten, utan kör i 60-70 km/h.

Vellinge: Grevievägen

Sammanfattning

- 1 yttrande från en privatperson, underskrivet av 3 personer
- Yttrandet gäller behov av åtgärder på Grevievägen eftersom hastigheterna är mycket höga där och har blivit ännu högre sen hastigheten höjdes från 50 till 60 km/h.

Motiv till varför åtgärder behövs

- När hastigheten var 50 km/h så körde bilarna hänsynslöst och höll ca 70-80 km/h. Sedan hastigheten höjdes kör bilarna lika hänsynslöst fast 80-90 km/h istället. Bilarna kör alltså fortfarande 30 km/h över tillåten gräns, vilket är vid den "magiska gränsen" för när man blir av med körkortet.
- Ljudnivån har höjts.
- Stor risk att en bil får sladd i kurvan och kör rakt in i trädgården där barn leker.
- Har varit i kontakt med Trafikverket angående farthinder utan resultat. Polisen har aldrig varit ute på plats. Trafikverket har pratat med polisen men inget händer.

Förslag på åtgärder framförda i yttrandet

- Någon form av farthinder eller annat behövs. En "fejk" fartkamera bör inte kosta så mycket och inte heller en "levande barn" skylt.

Vellinge: Stenskvättegatan

Sammanfattning av yttrandet

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- Yttrandet gäller önskemål om att sänka hastigheten från 40 km/h till 30 km/h på Stenskvättegatan, vilket det var tidigare på gatan.

Motiv till varför man vill ha 30 km/h

- Många kör idag fort på smågatorna (anslutande gator till Stenskvättegatan) i området. På Stenskvättegatan accelererar många direkt upp i över 40 km/h.
- Eftersom högerregeln gäller behöver man hålla låga hastigheter för att undvika kraftiga inbromsningar.
- I området bor många barn.
- På Stenskvättegatan passerar man en oöversiktlig gång väg där många barn cyklar rakt över (skolväg för många). Trots åtgärder med gummipelare hindrar det inte från att gasa på.
- Sänkt hastighet är bra för miljön, trivselen och säkerheten.
- På smågatorna hade det (om det är möjligt) varit bra att ha skyltar med max 20 km/h.

Vellinge: Allén, Norra Svängen och Södra Svängen

Sammanfattning av yttrandet

- 1 yttrande från en privatperson, påskrivet av 1 person
- I yttrandet ställs en fråga om varför Allén, Norra Svängen och Södra Svängen ska ha 50 km/h.

Övriga inkomna synpunkter som ej direkt berör hastighetsplanen

Västra Ingelstad

- PRO Månstorp menar att åtgärder för anpassning av hastigheten på väg 101 utanför skolan och den intilliggande idrottsplatsen bör genomföras med det snaraste.
- PRO Månstorp anser att efterlevnaden av hastigheterna på flera gator i V. Ingelstad är dålig och därför behöver skärpt övervakning tillämpas i högre utsträckning. En hjälp för trafikanterna kunde vara att kommunen anskaffar fler upplysningstavlor av modellen "Din hastighet är".
- PRO Månstorp ställer sig helt bakom ett yttrande från V. Ingelstads vägförening beträffande säkerhetsåtgärder på väg 101. I yttrandet föreslås att en cirkulationsplats byggs på väg 101 för att sänka hastigheterna och därmed öka trafiksäkerheten.

Östra Grevie

- PRO Månstorp skriver i sitt yttrande att trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder borde övervägas vid Östra Grevie avseende på- och utfart till väg 101.

Höllviken

- En person, boende på Östersjövägen i Höllviken, är orolig för hastigheterna på Östersjövägen. Personen har dryftat sina synpunkter med flera grannar och närboende och de delar åsikterna. Fordonen kör mycket fort på vägen vilket är mycket farligt. Det är en tidsfråga innan något allvarligt inträffar. Motiv till varför det är farligt är:
 - Enda gången som hastigheten hålls någorlunda är när skyltar satts upp för att informera bilisterna om deras hastighet.
 - Flera av fastigheterna har direkt infart från Östersjövägen och tvingas backa ut på denna väg mot trafiken.
 - Barn som har bostadsadresser mellan Östersjövägen och kanalen går på S:t Hammarsskola, Ängdalaskolan och Sandeplansskolan och korsar vägen flera gånger om dagen.
 - Förskolan vid Gya ligger i direkt anslutning till Östersjövägen. Övergången är visserligen reglerad med ljussignaler men flera bilister nonchalerar att de fått rött ljus och kör ändå.